

SAMORZĄD

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU TERYTORJALNEGO

ZAKŁADY
OGRODNICZE

C. ULRICH

ZAŁOŻ. W 1805 ROKU
W WARSZAWIE, Sp. Akc.

CENTRALA — CEGLANA 11, TEL. 9-25.

FILJA — SIENKIEWICZA 11, TEL. 9-28.

NASIONA

WARZYWNE,
KWIATOWE,
PASTEWNE

DRZEWKA

I KRZEWY
OWOCOWE
I OZDOBNE

NARZĘDZIA I PRZYRZĄDY OGRODNICZE

NAWOZY SZTUCZNE DLA OGRODNICTWA

ŚRODKI CHEMICZNE DO WALKI ZE SZKODNIKAMI ROŚLIN
ROŚLINY I KWIATY CIĘTE

Sklep kwiatów — Wierzbowa 3, tel. 9-27

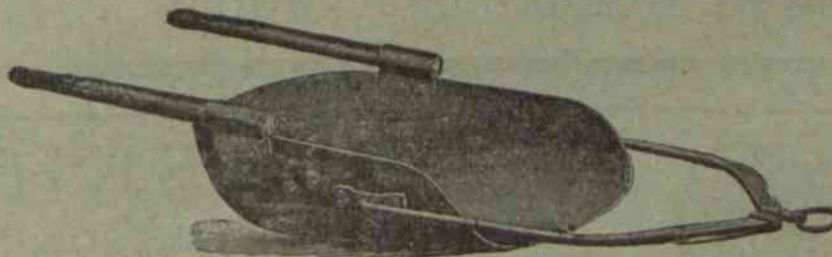
Szkółki drzew i krzewów w Ulrichowie pod Warszawą, tel. 9-26.

Cenniki, katalogi i oferty na żądanie.

DO ROBÓT MELIORACYJNYCH I DROGOWYCH,
DO KOPANIA I ZASYPYWANIA ROWÓW,
DO ROZKOPYWANIA PAGÓRKÓW,
DO ROBIENIA NASYPÓW,
DO SZLAMOWANIA STAWÓW
polecamy oryginalne amerykańskie SZUFLE KONNE

COLUMBUS

samoostrzące się, pra-
sowane z jednego ka-
wałka blachy.



BRONIKOWSKI, GRODZKI i WASILEWSKI Sp. Akc.

33, SENATORSKA — WARSZAWA. 11, ROMANOWICZA — LWÓW. 10, POCZTOWA — POZNAŃ.

Warszawa, 1 Kwietnia 1928 r.

Cena numeru 1 złoty.

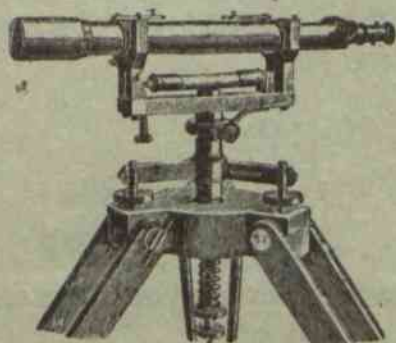
Przedsiębiorstwo robót inżynieryjnych i budowlanych
W. Paszkowski, F. Próchnicki i S-ka

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Warszawa, Al. Jerozolimska 18, tel. 47-08, 221-81.

Budowa domów mieszkalnych,
Mostów żelbetowych,
Elektrowni i t. p.

G. Gerlach — Warszawa

Ossolińskich 4. ————— Tamka 40.

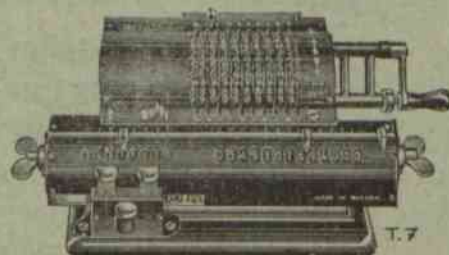


Poleca dla budowy dróg i mostów:
Teodolity, Niwelatory, Kierownice,
Libele, Łaty, Miary wszelkiego ro-
dzaju, Aparaty do badania mostów,
Toromierze, Profilografy.

Dla biur i kreślarń:

Stoły i przybory rysunkowe
Arytmometry szwedzkie „ORIGINAL ODHNER“
zapisujące 10-cio klawiszowe maszyny do do-
dawania „SUNDSTRAND“.

Maszyny do pisania „UNDERWOOD“



„BRZESKIAUTO“

Sp. Akc. POZNAŃ

Tel. 6323, 6365, 3417. — UL. DĄBROWSKIEGO 29

ZAŁOŻONA W 1894 r.

POLECA: SAMOCHODY, FABRYKĘ KAROSERYJ, PRZYBORY, WAR-
SZTATY MECHANICZNE, GARAŻE, SZKOŁĘ SZOFERÓW.

Najstarsze przedsiębiorstwo w kraju.

czas. 13458/10/14

SAMORZĄD

TYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM SAMORZĄDU TERYTORJALNEGO.

PRENUMERATA KWARTALNA
10 ZŁOTYCH POLSKICH
NUMER POJEDYNCZY I ZŁOTY.

KONTO CZEKOWE POCZT. KASY OSZCZ. № 1520.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA, PLAC NAPOLEONA 7
TELEFONY: 131-92 i 225-50.

Redakcja rękopisów niezwraca.

Ceny ogłoszeń: Całe wolne miejsce na pierwszej stronie okładki 300 zł.; $\frac{1}{2}$ — 150 zł. Cała strona poza tekstem 200 zł., $\frac{1}{2}$ — 100 zł., $\frac{1}{4}$ — 50 zł. W tekście o 50% drożej. Ogłoszenia związków samorz., dostarczone bezpośrednio do administracji, o 25% taniej. Ogłoszenia, nadesłane bez podania wymiaru, drukuje się na $\frac{1}{4}$ strony.

Kierownik Redakcji Aleksander Bogustawski.

Komitet Redakcyjny: Józef Bek, Stefan Boguszewski, Dr. Władysław Dalbor, Wacław Gajewski, Władysław Korsak, Joachim Wołoszynowski.

ROK X.

WARSZAWA, 1-go KWIETNIA 1928 R

Nr. 14

TREŚĆ NUMERU 14: Z zagadnień pracy drogowej — A. B. Organizacja administracji drogowej — K. Kühn. O udo-
skonaleniu statutu opłat i dopłat drogowych — W. Gajewski. Jeszcze o drogach gruntowych — Inż. L. Borowski. Dookoła spraw
samorządowych. Z Biura Zjazdów Sam. Ziemi. Z życia samorządu. Gmina wiejska i miejska: a) Wydatki i dochody gmin
wiejskich w woj. południowych w r. 1926 — S. S-ki. b) Z gmin. Wiadomości o kas. poż.-oszczęd: a) O przyczynach zwłoki
w otrzymywaniu kredytów przez gminne kasy poż.-oszcz. — S. O. Kronika. Wiadomości gospodarcze. Poradnik. Ogłoszenia.

Z zagadnień pracy drogowej

Na czoło wszystkich prac samorządowych wysuwa się sprawa budowy i konserwacji dróg. Najlepiej sprawę tę odczuwa i rozumie społeczeństwo, najbardziej wskutek tego jest ona popularna wśród działaczy samorządowych.

Dziś wśród reprezentacji samorządów nie zastanawiają się, czy budować, ale gdzie budować, jak budować i skąd zdobyć na to fundusze.

Objaw to niezwykle doniosły. Potrzeby nasze w tej dziedzinie są wielkie. Odbijają się one bardzo dotkliwie na naszym życiu gospodarczym i kulturalnym. Są wielką kulą u nogi w dziedzinie racjonalnego zorganizowania rolnictwa i przemysłu rolnego. Bez dobrych dróg niesłychanie trudno rozwinąć i na odpowiednim poziomie postawić szkolnictwo powszechne, pracę kulturalno-oświatową i t. d.

Z tego więc względu budowanie dróg wszyscy działacze samorządowi uznają jako nakaz obywatelski, jako jeden z przejawów patriotycznej myśli polskiej.

Ale od zrozumienia do urzeczywistnienia droga daleka. Jest to tak wielki ogrom pracy, tyle wymagający umiejętności i środków na zaspokojenie najskromniejszych przynajmniej potrzeb, że wiele zamierzeń naszych paraliżuje, a często nawet wykoszlawia.

Niedomaga często strona organizacyjna. Budowanie dróg tej samej jakości i w tych samych warunkach daje nam różne, często nawet bardzo odbiegające od siebie koszty. Znam wypadki, że na przetargach kwestionowano najtańsze oferty przedsiębiorców, podejrzliwie bowiem przedstawiano sobie możliwość solidnego ich wywiązania się z przyjętych zobowiązań. A jednak przedsiębiorcy ci nie tylko się dobrze wywiązali, ale, jak

mi dowodzili, poważne nawet zyski z tej budowy wynieśli. Na zapytanie moje wyjaśnili, że w tych sejmikach niedomagała przy budowie strona organizacyjna. Nie umiano odpowiednio rozłożyć pracy, nie stosowano ułatwiających środków technicznych i t. d. A skutek był ten, że budowa kosztowała drożej.

Przykład ten przekonywuje nas, że umiejętną organizacją samej pracy możnaby wiele środków pieniężnych zaoszczędzić. A środków tych nie mamy wiele. Opłaty i dopłaty drogowe mają granice określone. A gdyby nawet władze nie stawiały tu tamy, to możliwość płatnicza ludności byłaby poważną tamą w kierunku zdobycia potrzebnych na budowę dróg środków. Będą one zawsze o wiele mniejsze niż potrzeba. Z tego powodu w dziedzinie tej konieczna jest umiejętność organizacyjna. Umiejętność ta umożliwi nam szybsze zrealizowanie minimalnego przynajmniej programu drogowego. Podjęcie więc w tej dziedzinie naukowej organizacji pracy jest niecierpiącą zwłoki koniecznością. Wprawdzie zorganizowanie Stowarzyszenia członków polskich kongresów drogowych jest już w dziedzinie szerzenia umiejętności organizacji drogowej poważnym krokiem naprzód. Sądźmy jednak, że nie jest to krok wystarczający. Dziedzina jest tak poważna, że jak największe zabiegi i starania nie będą tu zbyteczne.

Żeby praca w dziedzinie drogowej miała powodzenie, musi być rozumiana i przyjęta z zadowoleniem przez ludność miejscową. Konieczne to jest zwłaszcza wtedy, gdy ludność staramy się wciągnąć do współpracy przy budowie lub poprawie dróg, przez pociągnięcie ich do robót szarwarkowych, albo do udziału w spółkach drogowych. Niestety nie wszędzie na tę stronę zwraca się

W-1749 | 78/71

dostateczną uwagę. Stosuje się najczęściej przymus bez dostatecznego uświadomienia ludności, bez opracowania i przyjęcia możliwie sprawiedliwego rozkładu ciężarów. Zakradają się przy stosowaniu szarwarków nieuzasadnione często ulgi, a wszystko to zniechęca ludność do pracy na drogach. Przy pociąganiu ludności do współpracy należy wykazać całą wnikliwość i dobrą wolę. Przewidzieć w statutach świadczeń drogowych najbardziej prosty ale i najbardziej sprawiedliwy podział ciężarów. Zwłaszcza ważna jest podstawa rozdziału świadczeń. Najbardziej zrozumiałą i uznawaną przez ludność jest podstawa państwowego podatku gruntowego ewentualnie ilość posiadanej ziemi. Statut winien przewidywać możliwość zamiany świadczenia naturalnego na zapłatę pieniężną i to odpowiadającą istotnej jego wartości. Przytem powinien być znany wszystkim mieszkańcom i ściśle wykonywany.

Dlatego na sprawę tę szczególną zwracamy uwagę, że cała wartość świadczenia naturalnego w dziedzinie drogowej polega na chęci i zapale do pracy. Nic więc nie może być pominięte, co ten zapał obudzić i utrzymać zdoła. Albowiem praca szarwarkowa bez zrozumienia, zapału i umiejętnego rozkładu nie ma żadnej wartości. Jest najczęściej próżną stratą czasu, powodującą tylko zale i niechęć do władz samorządowych.

Zrozumienie potrzeby dobrej drogi jest naogół powszechne, skargi są tylko na nieodpowiednio rozłożone ciężary, na kierunek budowanej drogi. Ostatnia ta sprawa nastęrcza największe trudności. Albowiem nie wszędzie można odrazu drogi budować. Oczywiście każdy

chciałby widzieć tę drogę bliżej siebie. Wytłumaczyć to ludziom, zwłaszcza przez przedstawicieli ich w organach samorządu powiatowego i gminnego jednak można, o ile nie będzie rażących odchyień, niezrozumiałych dla ludności.

Tych więc niezrozumiałych i podejrzenie budzących odchyień unikać należy. Bywa, że samorząd ma często prywatne propozycje, ułatwiające zbudowanie większej ilości dróg bitych. Propozycje te należy gruntownie zważyć. Albowiem może się zdarzyć, że korzyść zaproponowana nie zrównoważy nam straty zapału ludności do budowy dróg. I dlatego należy raczej takich prywatnych umów, ustalających kierunek drogi w zamian za pewne świadczenia, unikać. Wykorzystać natomiast te świadczenia, o ile na to ustalony przez nas kierunek drogi pozwala, przez organizację spółek drogowych. Ale i tu musi być zachowana pewna ostrożność, aby cennej chęci i zapału ludności do pracy nie stracić.

Należy nam baczną uwagę zwrócić także na dobór materiałów budowlanych. Sprawa ta nie jest dostatecznie zorganizowana. Budujemy często takim materiałem, jaki nam się uda uzyskać. Materiał ten jest często kiepski, nietrwały, a w rezultacie ostatecznym drogi. Przed samorządami więc stoi konieczność zdobycia materiałów trwałych. Związane to jest z zorganizowaniem wspólnych zakupów i obniżeniem taryfy kolejowej dla materiałów drogowych. Należało by więc poprzeć zabiegów w tej dziedzinie Zrzeszenia Samorządów Powiatowych.

A. B.

Organizacja administracji drogowej

Referat, wygłoszony w dn. 15 stycznia 1928 r. na Zjeździe przedstawicieli Samorządów Województwa Warszawskiego.

Pierwszy polski kongres drogowy, niedawno odbyty, po bardzo ożywionych debatach zdecydował, że system administracji drogowej w Polsce ma być centralistyczny.

Taka uchwała kongresu, bardzo licznie obsesłanego przez wszystkie dzielnice naszego państwa, mogłaby naprawdę poważnie zaniepokoić wszystkich szczerych zwolenników decentralizacji w administracji, a zwłaszcza nasze samorządy, doskonale już rozumiejące zgubne skutki wszelkiej centralizacji w każdej gospodarce, a zwłaszcza w gospodarce drogowej.

Jeżeli się jednak zważy wszystkie okoliczności, jakie towarzyszyły debatom i powzięciu tej znamiennej uchwały, to niepokój o możliwość u nas zastosowania tego systemu musi się rozproszyć.

Przedewszystkiem uchwała kongresu o objęciu gospodarki na wszystkich drogach, prócz gminnych, przez samorząd wojewódzki zapadła tylko 19 głosami większości. Za wnioskiem opowiedziało się 148 uczestników, przeciw — 129, czyli opinia w tej sprawie się podzieliła.

Debata nad sprawą administracji drogowej prowadzone były cały czas pod kątem interesów inżyniera

powiatowego, interesów trzeba przyznać zupełnie opacznie pojętych. Ten interes przesłaniał całkowicie samą istotę gospodarki drogowej.

Charakterystycznym jest, że mówcy, zwolennicy centralizacji w administracji drogowej, starali się udowodnić, że samorząd powiatowy, nie mówiąc już o gminnym, nie zna się na technice drogowej, że wskutek tego panuje znachorstwo, owczarstwo, że samorządy odrzucają projekty mostów sporządzane przez inżynierów i t. d., jakoby istotnie samorząd miał pretensję do znawstwa techniki drogowej.

Czasem się zdarza, że niektórzy członkowie samorządu wyrażają jakąś opinię techniczną, ale ona nie jest nigdy miarodajną. Czyż możliwe byłoby, żeby np. Wydział Powiatowy odrzucił projekt mostu, sporządzony przez inżyniera. Przecież on go wcale nie rozpatruje, a tem bardziej nie zatwierdza. Pod tym względem chyba kompetencje są zupełnie jasne i wtrącanie się Wydziału Powiatowego do tych spraw czysto fachowych jest zupełnie nie do pomyślenia.

Jeżeli tu i ówdzie czasem zdarzały się „curiosa”, to przecież dziwić się temu nie można, wszak samorząd nasz stawia pierwsze kroki, wyrabia się sam i takie przemijające niewłaściwości nie mogą absolutnie świadczyć przeciwko niemu. Można je traktować z pobłażliwym

uśmiechem, a nie poważnie. W samorządzie zawsze się znajdzie ktoś, choćby w ostateczności przewodniczący, który potrafi do tych niewłaściwości nie dopuścić, a wreszcie od czegoż jest władza nadzorcza? Wysuwanie więc takich objekcyj jest nieuzasadnione.

Nie mogę tu jeszcze pominąć jednej okoliczności, która również bardzo zaciążyła na uchwale kongresu.

Jeszcze przed kilku laty sprawa reorganizacji administracji w Polsce była przedmiotem badań w ówczesnych sferach rządowych. Rezultatem tych badań był znany ultro - centralistycznie pojęty projekt reorganizacji administracji w Polsce t. zw. „Komisji Trzech”. Ten projekt właśnie rozstrzygał i sprawę organizacji administracji drogowej, właśnie w duchu uchwały kongresu i oczywiście był jej pierwowzorem. On to zdecydował w znacznej mierze o takim a nie innym brzmieniu uchwały.

Nie chodzi mi tu bynajmniej o udowodnienie, że kongres mógł i powinien był powziąć odmienną uchwałę, niż ta, która zapadła. Jeżeli wspominać tu o tej atmosferze, w jakiej się obrady na kongresie odbywały, to jedynie dlatego, aby uchwała ta, jako powzięta przez tak bardzo obesłany pierwszy polski kongres drogowy nie fascynowała samą powagą tych nazw ogółu i nie deprimowała naszych samorządowców.

Moje zadanie jest całkiem inne. Wymową cyfr udowodnić całą niemożliwość takiego systemu administracji drogowej, jaką chciałaby wprowadzić u nas uchwała kongresu i przedstawić projekt innej, według mego zrozumienia, racjonalnej organizacji administracji drogowej w Polsce.

Przedewszystkiem zaznaczyć muszę, że organizacja administracji drogowej musi tu być tak pojęta, aby odpowiadała nietylko konieczności utrzymywania dróg istniejących, ale przedewszystkiem i nadewszystko *budowie* nowych dróg bitych i to w niesłychanie wzmożonym tempie.

W pracy mojej, „Gospodarka na drogach gminnych”, opierając się na danych statystycznych, wyprawdzam, że, aby sieć dróg bitych w Polsce doprowadzić do gęstości przedwojennej Prus, t. j. do takiego minimum, które jest nam niezbędnie potrzebne dla naszego życia gospodarczego i kulturalnego, trzeba by prawie połowę istniejących dróg gruntowych w naszym Państwie przebudować jaknajprędzej na drogi bite.

Ponieważ tych dróg gruntowych posiadamy około 200.000 km, a więc blisko 100.000 km dróg bitych musi być w jaknajprędszym czasie u nas zbudowane. Koszta tej budowy obliczam na minimum 3,5 miljarda złotych, inni zaś nawet znacznie wyżej, bo na 7 miliardów, a nawet jeszcze wyżej.

Nie można przypuścić, aby ta ilość nowych dróg miała być u nas budowana dłużej ponad dziesięć do piętnastu lat. Tego wymaga nasze życie gospodarcze a również obrona kraju.

Rozciąganie budowy tej potrzebnej nam sieci dróg na 20 — 25 lat uważam za nierealne. Niesłychany postęp techniki nie pozwala wprost na tego rodzaju wiekowe zamierzenia. Z drugiej zaś strony nie można zapominać, że ta potrzebna nam ilość dróg bitych stanowi: przecież różnicę między nami i Zachodem, który w

cięższym ciągu drogi buduje i po 25 latach różnica nie wiele by się przez to zmniejszyła.

Uważam więc, że choćby nawet na przeszkodzie stanęły nieumiejętność, niedbalstwo, czy błędna organizacja administracji drogowej i jej finansowanie, to bujny rozkwit naszego życia gospodarczego, który w ostatnim roku się u nas zapoczątkował, a który z niepokonaną siłą prze i przeciw będzie wciąż naprzód, przełamie wszelkie zapory, stojące mu na drodze. Osiągnięciem swą żywiołową siłą to tempo i to napięcie w pracy, które pozwoli w znacznie krótszym czasie zbudować potrzebne nam ilości nowych dróg bitych.

Jeżeli więc przyjąć, że z tych 100.000 km dróg bitych, jakie mamy wykonać w tym czasie, na drogi gminne przypadnie $\frac{1}{3}$, reszta zaś na drogi państwowe, wojewódzkie i powiatowe, to te ostatnie stanowić będą około 60.000 km. Wypadłoby więc rocznie budować w każdym województwie średnio po blisko 400 km. dróg bitych. Na powiat wypadłoby około 25 km, co jest najzupełniej możliwe i oczywiście konieczne.

Przyjmujemy więc, że zgodnie z uchwałą kongresu drogowego, samorząd wojewódzki, a właściwie Dyrekcja Okręgowa Robót Publicznych, a jeszcze ściślej jej Oddział drogowy, ma w każdym województwie wykonać rocznie budowę 400 km dróg bitych wraz z potrzebnymi mostami, 400 km dróg, rozrzuconych po wielkim obszarze kilkudziesięciu tysięcy kilometrów kwadratowych, często w miejscowościach odległych o 100 - 200 km od miasta wojewódzkiego. Czy jest możliwa taka gospodarka? Czy jest możliwe budowanie dróg często w stulkudziesięciu jednocześnie rozrzuconych po całym województwie punktach? Boć trudno przypuścić, aby można było budować tylko same wielkie magistrale, pozostawiając całe olbrzymie połacie kraju bez zapoczątkowania nawet budowy dróg bitych. Magistrale muszą być budowane od razu w wielu kierunkach, a jednocześnie musi powstawać sieć drugorzędnych dróg bitych.

Oddział drogowy Województwa miałby wykonywać taką administrację, jak chce projekt, przy pomocy zarządów powiatowych, na których czele stałoby inżynierowie powiatowi, jako urzędnicy wojewódzcy, i przy pomocy kierownictw budowy, tworzonych na każdym budującym się odcinku drogi. Na czele tych kierownictw stałoby znowu inżynierowie — kierownicy budowy.

Ponieważ, jak dotychczas praktyka wykazuje, takie kierownictwo buduje rocznie 2 - 3 km szosy (rozumieć tu całkowite wykończenie), wypada, że na województwo trzeba by jakąś setkę takich kierownictw utworzyć. Czy to jest możliwe i czy to jest wykonalne? Jakby wyglądała taka gospodarka, ile pracy i ludzi pochłaniałaby taka drobniagowa administracja centralna w województwie, nabywająca z przetargów materiały, sprzedająca za każdego odcinka pozostałe ich resztki, zarządzająca całym personelem, przyjmująca i zwalnająca droźników, nadzorców, drogomistrzów, sporządzająca z nimi kontrakty, ustalająca i zmieniająca uposażenie, wyznaczająca im różne zasiłki, kary porządkowe i dyscyplinarne, wydająca dla takiej armii pracowników całą powódź okólników i przepisów, troszcząca się o należyte ich umundurowanie, zaopatrzenie w narzędzia drogowe, opiekująca się ich wdowami i sierotami, dbająca o ich mieszkania i w tym celu budująca dla nich

odpowiednie domki i pomieszczenia i t. d., dodajmy tę całą niesłychanie skomplikowaną rachunkowość, nie-dozwalającą przenosić pozycje rzeczowe, personalne i materiałowe jedne na miejsce drugich, niesłychanie skomplikowaną i drobiazgową kontrolę i t. d. Jednym słowem, wszystko to, co się robi obecnie przy administracji dróg państwowych i bez czego administracja prowadzona przez urzędy państwowe nie może się z natury rzeczy obyć. Czy taka administracja jest możliwa? Ci, co te rzeczy projektują, nie biorą pod uwagę tego ogromu robót, jakie mają być wykonane u nas, i często biorą wzory z zagranicy, gdzie przy normalnej już sieci dróg, administracja ich polega jedynie na ich utrzymaniu i zupełnie normalnym stopniem ich rozszerzaniu. To nie są wzory dla nas, gdzie sieć dróg bitych musi rosnąć gwałtownie, żywiłowo, aby wyrównać różnice, dzielące nas od Zachodniej Europy.

A jakby wyglądał w takich warunkach inżynier powiatowy, zależny jedynie od Dyrekcji Robót Publicznych, a niezależny już całkowicie od samorządu? Biedny niewolnik drobiazgowych przepisów, bez możliwości wykazania jakiegokolwiek inicjatywy i nawet jakichkolwiek zdolności, gdyż projekt wykonywałby kto inny, kto inny również by go zatwierdzał, wegetowałby wśród swej bezdusznej szablonej pracy.

Na szczęście, ten system nie jest u nas możliwy i nie tylko z tych względów, które tu tylko co przytoczyłem, t. j. ze względów organizacyjnych.

Jak wspomniałem koszt budowy potrzebnych u nas dróg bitych wynosi miljarde. Te miljarde trzeba by skądś wydestaować. Przy systemie centralistycznym musiałby na budowę dróg łożyć rząd i samorząd. Niestety rząd prócz budowy dróg ma jeszcze inne bardzo ważne zadania państwowe, na które co rok wielkie sumy łożyć musi. Budżet więc drogowy w wydatkach państwowych zawsze będzie bardzo skromny, niewystarczający, a czasem wskutek nagle wynikłych innych ważnych i niecierpiących zwłoki wydatków państwowych, redukowany i okraiwany tak, że nie będzie mógł podołać nawet swym pierwotnym zamierzeniom. Liczyć więc na dostateczne fundusze rządowe dla budowy potrzebnych dróg bezwarunkowo nie można.

Drugie źródło środków na ten cel, samorząd, nie będzie w możliwości również przeznaczyć tych milionów, potrzebnych na budowę dróg. Poza to samorząd nasz, nie mając w tych warunkach absolutnie żadnego wpływu na gospodarkę na swoich drogach, będzie niewątpliwie chciał zachować pewną ostrożność w asygnowaniu funduszy na budowę dróg, ostrożność całkiem zrozumiałą. Przecież nie należy zapominać, że ta gospodarka Dyrekcji Robót Publicznych, jak dotąd, nie wszędzie wykazała dobre rezultaty. Są powiaty, w których ta opieka Dyrekcji tak zaciążyła na gospodarce samorządu na drogach, że ten ostatni widział się zmuszonym oddzielić się od zarządu państwowego i stworzyć swój własny zarząd drogowy. Wówczas dopiero gospodarka drogową poszła szybkim tempem naprzód i w krótkim czasie dała dobre rezultaty.

Znam powiat, w którym taki wypadek miał miejsce. Rezultaty gospodarki tych dwóch odrębnych zarządów dają wprost rażący przykład. Bo gdy zarząd drogowy samorządowy wykonał bardzo znaczne inwestycje dro-

gowe, państwowy zarząd drogowy nie zrobił dotąd absolutnie nic, a gdy trzeba było zbudować parę kilometrów drogi państwowej, musiał w tym powiecie powstać trzeci zarząd, wyłącznie przeznaczony do budowy tego małego odcinka drogi. A więc trzy zarządy drogowe w jednym powiecie, z których dwa państwowe zbudowały razem dotąd 3,5 km nowej drogi!

I nie można tu winić ani inżyniera powiatowego, młodego, dzielnego, pełnego dobrych chęci człowieka, ani Dyrekcji Robót Publicznych, nadzwyczaj zabiegliwej i starannej. Winien tu jest jedynie i wyłącznie system, nieszczęsny system centralistyczny, który najlepsze z dzieł jednostek obraca w niwecz.

Środki na budowę dróg u nas można czerpać z czterech źródeł: ze skarbu państwa, z dochodów samorządów, ze świadczeń oddawanych w naturze przez ludność i wreszcie z ofiar prywatnych.

O pierwszych dwóch źródłach rządu i samorządu mówiłem, że są niewystarczające dla budowy potrzebnej sieci dróg bitych. Trzecie źródło — świadczenia ludności w naturze — przy racjonalnej ich organizacji, przy rozbudzonem bezpośredniem zainteresowaniu ludności w wykonywanych inwestycjach, przy wywołanym zapale i wypływającej stąd niezwyklej ofiarności, stanowi tak potężny czynnik twórczy przy budowie nowych dróg bitych u nas, że, jak pokazuje praktyka *), może pokryć nawet blisko 1/3 wszystkich kosztów budowy potrzebnych u nas dróg bitych. Jest to więc źródło tak poważne, że należałoby dołożyć wszelkich starań, aby je utrzymać zawsze żywym, bijącym, nigdy niewysychającym.

Nie trudno stwierdzić jaknajbardziej kategorycznie, że źródło to znikłoby zupełnie, gdyby ludności odebrano możliwość samej gospodarowania na swoich drogach i gdyby na nich chciał gospodarować ktoś inny z oddalenia często setki kilometrów i gdyby ludność nie miała w tej gospodarce nic do powiedzenia.

Jest to tak jasne, tak niewymagające dowodzenia, tak najzupełniej wypływające z psychiki ludzkiej, a zwłaszcza naszego ludu.

Wszak ze świadczeniami w naturze mamy już bardzo smutne doświadczenia z przed wojny i z pierwszych lat istnienia niepodległego państwa polskiego, kiedy to drogą przymusu starano się z ludności te świadczenia wydobyć. Okazało się, że świadczenia te nie miały żadnej wartości, były zaprzeczeniem wszelkiej celowości, wprost urągówiskiem.

To już samo najzupełniej wystarcza, aby wprowadzenia tej centralistycznej gospodarki na naszych drogach zaniechać.

Ale prócz świadczeń w naturze jest jeszcze jedno bardzo obfite źródło środków na budowę nowych dróg bitych. To są środki prywatne. Te środki mogłyby być przecież nawet dość znaczne, możnaby z nich czerpać pełną dłoń, trzeba tylko stworzyć odpowiednie po temu warunki. Właśnie takie warunki posiada nasz samorząd, który zawsze jest gotów poprzeć budowę każdej szosy prywatnej, czy to przez udzielenie technicznego kierownictwa, narzędzi i maszyn, czy też nawet

*) Patrz: „Gospodarka na drogach gminnych“ tegoż autora.

przez udzielenie pewnej pomocy materialnej w zależności od ogólnego znaczenia drogi. Takie również przyjazne warunki stworzyło nasze ustawodawstwo drogowe pod postacią spółek drogowych *).

Ustawa o spółkach drogowych, świetnie pomyślana i dająca już tu i ówdzie, gdzie została zastosowana, bardzo pomyślne rezultaty, przeznaczona została na pracę jedynie i wyłącznie z naszymi samorządami.

Te spółki drogowe, które powinny pokryć cały kraj nasz w krótkim czasie, a wymagające wielkiej zręczności i gruntownego przepracowania z czynnikami miejscowymi, byłyby nie do pomyślenia przy scentralizowanej gospodarce drogowej w Dyrekcji Robót Publicznych.

Czy ten olbrzymi scentralizowany aparat administracji drogowej mógłby załatwiać te drobne często sprawy prywatne, zabiegać w celu doprowadzenia do skutku takiej często drobnej spółki, czy dawałby gwarancję rychłego wykonania robót? Nigdy Byłby to grób dla spółek drogowych!

Już więc same te spółki drogowe, mogące bardzo znaczne kapitały pieniężne i pracy wydobyć z ludności dla budowy nowych dróg bitych, zmusiłyby nasze samorządy do stworzenia swoich własnych zarządów drogowych, rozbijając tem stworzoną jednotorowość administracji drogowej.

A więc trzeba rozchwiać raz na zawsze to złudzenie zwolenników centralizacji administracji drogowej, że pieniądze będą mieli tyle, ile im będzie zawsze potrzeba, że będą im one płynęły na każde żądanie, że trzeba tylko sporządzić budżet drogowy, a wnet potrzebne pieniądze będą im asygnowane.

Nie wystarczy zreferować odpowiednie podanie do Ministerstwa Robót Publicznych o potrzebne kredyty, trzeba umieć sięgnąć do najgłębszych tajników życia gospodarczego prowincji, wywołać tam przychylny nastój i stamtąd przedewszystkiem czerpać potrzebne na inwestycje drogowe środki. Tego Dyrekcja Robót Publ. nie robi, do tego jest zdolny tylko nasz samorząd, wszystkimi węzłami z ludnością miejscową związany.

Administracja drogowa nie tylko musi budować drogi, ale i zdobywać na to odpowiednie fundusze.

Szukamy rozwiązania dla racjonalnej organizacji administracji drogowej.

Sądzę, że rozwiązanie to musi być przedewszystkiem proste. Administracja państwowa, która w niższych swych komórkach powołuje do współpracy miejscowe społeczeństwo, musi mieć przeciwieństwo do samorządu zaufanie, nie może się mu przeciwstawiać, nie może go w żadnej dziedzinie gospodarki lokalnej od pracy usuwać. Tembardziej, jeżeli chodzi o gospodarkę w zakresie utrzymania i budowy dróg, tego najistotniejszego dla samorządu działu gospodarki.

To też najprostsza, najbardziej celowa organizacja administracji drogowej, moim zdaniem, byłaby taka, któraby obejmowała gospodarkę na wszystkich drogach w powiecie. Gospodarkę tę sprawowałyby samorządy powiatowe i gminne. Niema bowiem właściwie dróg państwowych, wojewódzkich, są tylko drogi powiatowe i gminne. Podział obecny jest całkiem sztuczny i niecelowy. Na drogach powiatowych gospodarkę prowadził-

by Wydział Powiatowy przy pomocy swego oddziału technicznego, na którego czele stałby inżynier samorządowy, przez samorząd powiatowy zaangażowany i wyłącznie od niego zależny. Na drogach gminnych gospodarkę prowadziłby samorząd gminny przy pomocy powiatowego oddziału technicznego i własnej niższej służby drogowej.

Oczywiście Zarząd drogowy przy Wydziale Powiatowym musiałby być znacznie rozbudowany. Musiałby mieć znaczny personel, któryby mógł prowadzić studia, wykonywać projekty, kierować robotami i je kontrolować. Musiałby więc prócz inżyniera powiatowego i młodszego inżyniera lub technika do dróg gminnych posiadać brygadę techników do studjów i projektowania oraz wyższą i niższą służbę drogową.

Organizację oddziału drogowego przy samorządzie powiatowym w stosunku do potrzeb gmin podaję w swej pracy „Gospodarka na drogach gminnych”. Oddział drogowy pracować musiałby w ścisłym kontakcie z Komisją drogową Sejmikową, jako z czynnikiem obywatelskim.

Oczywiście projekty mostów, zwłaszcza większych, musiałby być wykonywane w Dyrekcji Robót Publ., a zatwierdzone przez Ministerstwo.

Dyrekcja Robót Publicznych, a właściwie, jakby być powinno, Wydział techniczny Województwa sprawowałby nadzór i kontrolę nad gospodarką w powiatach. Województwo bowiem stanowi władzę nadzorczą nad samorządem powiatowym i gminnym; może i musi w granicach swoich uprawnień nadzorować, aby drogi i mosty były budowane ściśle według sporządzonych i zatwierdzonych przez Wydział techniczny Województwa planów, aby gospodarka na drogach była oszczędna i celowa, aby przedewszystkiem budowane były drogi najpilniejsze, mające większe znaczenie państwowe, jednym słowem, musi czuwać i kierować racjonalną polityką drogową.

Możliwość wykonania tego leży nie tylko w uprawnieniach władzy nadzorczej, ale również w przydzielaniu asygnowanych przez Ministerstwo Robót Publicznych subsydjów i pożyczek rządowych dla samorządów z funduszy państwowych. W ten sposób zastrzeżony byłby zupełnie wystarczający wpływ na sprawy drogowe i zabezpieczone należycie interesy państwowe na drogach.

Departament Drogowy Ministerstwa Robót Publ. rozporządzałby funduszami państwowymi na drogi, które rozdzielałby między samorządy powiatowe w miarę istotnej potrzeby, ilości wykonywanych robót i ich ważności dla Państwa, kierując przez to całkowitą polityką w zakresie dróg. Poza tem zaś zajmowałby się przedewszystkiem naukową stroną sprawy drogowej, badaniami naukowymi nowych zdobyczy z dziedziny drogowej, budowałby na niewielkich odcinkach próbne drogi z nowych materiałów i nowymi ulepszonymi sposobami, ustalałby naukowo i praktycznie normy potrzebne dla techniki drogowej, wrzeszczę prowadziłby statystykę w różnych dziedzinach zagadnienia drogowego w Polsce.

Tak zorganizowana administracja drogowa byłaby prosta, jasna, przeznaczająca każdemu z jej organów właściwe mu role; funkcje gospodarcze przekazywałaby stworzonym na to organom samorządów, nie zaś urzę-

*) Patrz: „Gospodarka na drogach gminnych” tegoż autora.

dom państwowym, które z natury rzeczy do tych funkcji nie są przeznaczone.

Tu jeszcze zaznaczyć trzeba, że przekazywanie administracji drogowej samorządowi wojewódzkiemu jest właściwie czystą fikcją, bo tego samorządu jeszcze niema i niewiadomo kiedy będzie. Niewiadomo, jaki będzie ten samorząd i jak będzie pracował. Stanowi więc tymczasem pusty dźwięk. W każdym razie nie wyobrażam sobie, aby przyszły samorząd wojewódzki mógł się wogóle zajmować drogami w szerszym zakresie. Co może np. obchodzić przedstawiciela Sejmiku Częstochowskiego w Sejmiku Wojewódzkim droga, powiedzmy, w powiecie Sandomierskim albo Pińczowskim, położonych na najbardziej odległych od siebie krańcach Województwa? Samorząd wojewódzki zajmować się będzie takimi sprawami, jak szpitale dla umysłowo - chorych, jagliczych, nieuleczalnych gruźlików i t. p., elewatorami zbożowymi, stacjami doświadczałnemi rolniczymi itp. wogóle sprawami, obchodzącymi cały ogół zamieszkujący terytorjum województwa, ale nigdy poszczególnymi drogami, które przecież mają zawsze przede wszystkim znaczenie lokalne. Na tym punkcie porozumienia w Sejmiku Wojewódzkim nigdy by osiągnąć się nie dało. A cóż dopiero mówić o administracji wszystkich dróg w województwie? Tego się samorząd wojewódzki napewno nie podejmie.

Wobec znacznych różnic, jakie zachodzą w sprawie i zagadnieniu drogą w różnych dzielnicach naszego państwa, uważam za jedynie racjonalne rozwiązanie za-

gadnienia organizacji administracji drogowej, jako regionalne — różne dla poszczególnych dzielnic państwa. Wszelka unifikacja jest tu niemożliwa, gdyż każda dzielnica ma inne potrzeby, inne warunki pracy, inne nawyki i usposobienie ludności; unifikacja jest zarazem niecelowa, bo musiałaby stosować przymus jaknajmniej w tej dziedzinie pracy publicznej pożądany. Oczywiście przytoczony przeze mnie projekt organizacji administracji drogowej pomyślany jest dla b. zaboru rosyjskiego, t. j. dla województw centralnych i wschodnich.

Na zakończenie chciałbym tu jeszcze raz powrócić do sprawy stanowiska inżynierów powiatowych, których w moim projekcie całkowicie przydzieliłem do samorządu. Otóż sądzę, że jeżeli inżynier powiatowy chce istotnie mieć wdzięczny warsztat pracy, któregoby mu mógł każdy pozazdrościć, jeżeli chce mieć możliwość uwydatnienia swych zdolności technicznych, organizacyjnych, gospodarczych, swego wysokiego poczucia obywatelskiego, to przecież nie może sobie chyba wybrać lepszego terenu działania, jak pracy na usługach samorządu. Tam tylko bowiem może być wolnym, nieskrępowanym niczem twórcą, mogącym widzieć naocznie wyniki swej pracy, swojej inicjatywy, przyglądać się swemu własnemu dziełu, rosnącemu i rozwijającemu się w jego oczach, przekształcającemu tak szybko fizjonomję okolic, w których pracuje. Tam tylko istotnie może być wolnym inżynierem - artystą.

K. Kühn.

O udoskonaleniu statutu opłat i dopłat drogowych

Opłaty i dopłaty drogowe, wprowadzone już prawie we wszystkich powiatach na podstawie wzorowego statutu opracowanego przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, stanowią jedną z najdonioślejszych pozycji dochodowych samorządu powiatowego.

Opłaty drogowe mają w zasadzie słuszną podstawę w trzech realnych podatkach państwowych: gruntowym, przemysłowym (świadectwa) i budynkowym. Jedynie stosunek, w jakim do opłat drogowych te trzy źródła są pociągane, zasługiwałby na krytykę, którą zresztą pomijamy, gdyż wielokrotnie była ona w referatach i rezolucjach zjazdowych podnoszona.

Statut wzorowy opłat i dopłat drogowych na konserwację i budowę w zasadzie dobry nie jest jeszcze formą doskonałą — i w praktyce należałoby go udoskonalać.

Na tem miejscu chciałbym podnieść dwa momenty, uwzględnione w tegorocznych uchwałach sejmiku warszawskiego.

Nieruchomości pociągane są do opłat drogowych w stosunku do 50% podatku od nieruchomości. Otóż, wobec tego, że budynki nowowzniesione zgodnie z ustawą z dn. 22 września 1922 r. o ulgach dla nowowzniesionych budowli są zwolnione od wszelkich podatków państwowych i samorządowych, nie mają wymierzonego zasadniczego podatku państwowego od nieruchomości, unikają one w praktyce, o ile wiem, wszędzie, ponoszenia ciężarów na rzecz konserwacji i budowy dróg.

Czy to jest słusznem?

Najwyższy Trybunał Administracyjny, rozpatrując skargi na wymiar opłat drogowych, obciążających wg. twierdzenia skarżących nieprawnie grunta, przemysł i handel, co do których ustawa z dn. 15/6 1923 o podatku gruntowym w art. 14-ym oraz ustawa przemysłowa z dn. 15 lipca 1925 r. (Dz. Ust. Nr. 79, poz. 550) w art. 119 zapewniły, że ponad przewidziane w tych ustawach dodatki na rzecz samorządu nie będą mogły być opodatkowane, stanął na stanowisku, najzupełniej zresztą słusznem z punktu widzenia teorii i praktyki finansów publicznych, zasadniczego rozróżnienia podatków od opłat.

Zastosowując to samo rozumowanie do nieruchomości, należy stwierdzić, że niema żadnych prawnych przeszkód, by od nieruchomości nowo-wybudowanych nie można było brać opłat czy dopłat jakichkolwiek, a więc i drogowych.

Spotkamy się tylko z trudnością co do wymiaru, gdyż nieruchomości te nie mają wymierzonego podatku państwowego, a przecież opłaty drogowe są pobierane w pewnym stosunku do podatku państwowego. Można jednak temu bardzo łatwo zaradzić, przyjmując za podstawę do wymiaru opłat i dopłat idealny wymiar podatku państwowego z tej nieruchomości dokonywany w ten sam sposób, jak to przewiduje w § 4 i 5 statut wzorowy o samoistnym podatku komunalnym od gruntów państwowych, położonych na obszarze b. zaboru rosyj-

skiego. Względy prawne pozwalają więc, a względy słuszności nakazują wprost pobieranie opłat i dopłat na konserwację, a przede wszystkim na budowę nowych dróg. W wypadku ostatnim wartość nowego domu podnosi się narówni, jeżeli nie w wyższym stopniu od wartości budynku starego.

Zagadnienie pociągnięcia do opłat nowych budowli ma dla większości powiatów znaczenie tylko teoretyczne. Jednak dla wielu powiatów podmiejskich, letniskowych, osad fabrycznych itp. gdzie w ostatnich latach ruch budowlany był znaczny, a przede wszystkim dla miasteczek i gmin wiejskich, sprawa możliwości pobierania dopłat na różne cele od nowych budynków jest aktualną i ważną. Są np. pod Warszawą miejscowości, w których niedługo większość budowli będzie nowych. Ogromny rozrost tych miejscowości nakłada na gminy i powiat również wielkie obowiązki specjalnie w zakresie komunikacyjnym (drogi, ulice i trotuary), którym bez pociągnięcia do opłat lub świadczeń naturalnych nowych budowli sprostać by nie mogły.

Drugim zagadnieniem, wymagającym lepszego ujęcia, jest sprawa dopłat na budowę nowych dróg.

Dopłaty na budowę nowych dróg obejmuje ten sam statut ogólny opłat i dopłat drogowych. Nie jest wyraźnie powiedzianem, czy dopłaty na budowę mogą wynosić 50% ogólnej sumy budowy w danym roku budżetowym, czy 50% sumy opłat.

Statut i okólnik nie mówi, czy dopłaty będą płacone przez wszystkich adjacjentów całej projektowanej drogi, czy też tylko przez adjacjentów odcinka będącego w budowie.

Jeżeli powiat buduje niewielkie odcinki, to suma dopłat rozdzielona na wszystkich adjacjentów całej drogi jest możliwą do ściągnięcia. Jeżeli natomiast będziemy budować po kilka czy kilkanaście kilometrów na raz, wtedy 50% kosztów budowy wyniosłoby kwotę tak poważną, że adjacjenci uiścić jej w jednym roku nie byłiby w stanie. Słusznie więc byłoby, zdaje się, jeżeli dopłaty przy budowie nowych dróg ujmowałibyśmy oddzielnie dla każdej drogi statutem, ustalając dopłaty w stosunku do przewidywanej ogólnej sumy kosztów budowy całej drogi. Wobec wielkich kwot, należałoby spłatę dopłat dopuścić w terminie kilku lat. W ten sposób powiat mógłby drogę wybudować przy pomocy czy to pożyczki, czy z innych funduszy w krótkim terminie, nie obciążając zbyt mocno adjacjentów, którzy spłataliby swoje dopłaty spokojnie w ciągu kilku lat.

Wobec tego, że korzyści z przeprowadzenia nowej drogi są dla gruntów i budynków przeważnie jednakowe, można z tych obiektów pobierać dopłaty w sposób szematyczny, jak to dotychczasowe statuty przewidują. Odnosnie jednak zakładów przemysłowych i handlowych, powinno się zastosować indywidualną ocenę tych specjalnych korzyści, jakie z faktu pobudowania nowej drogi osiągną.

Próbą zastosowania tych uwag są statuty dopłat drogowych na budowę szos uchwalone w dn. 25 lutym r. b. przez sejmik warszawski, z których jeden jako pewien przykład, przytaczam:

STATUT

o specjalnych dopłatach drogowych na rzecz Warszawskiego Powiatowego Związku Komunalnego na budowę drogi Babice - Zaborów.

Na podstawie art. 23 Ustawy Drogowej z dnia 10/XII 1920 r. (Dz. Ust. Nr. 6 ex 1921, poz. 32) Sejmik Warszawski na zebraniu w dniu 25.II.1928 r. jednogłośnie uchwała niniejszy statut o dopłatach na budowę dróg o następującem brzmieniu:

§ 1.

Łączna suma, przewidziana w kosztorysie budowy 15,9 klm. powiatowej drogi samorządowej Babice - Zaborów w kwocie zł. 1,260,615.— będzie pokryta w 60% z ewentualnej subwencji ze Skarbu Państwa i ogólnych funduszy Warszawskiego Powiatowego Związku Komunalnego, w 40% — z dopłat drogowych według zasad niniejszego statutu.

§ 2.

Do uiszczenia dopłat drogowych na budowę dróg pociągnięci będą właściciele, względnie posiadacze gruntu, budynku, zakładu przemysłowego lub handlowego w pasie przydrożnym o szerokości 3 klm. po obu stronach nowobudującej się drogi.

Pasy przydrożne dzielą się na dwie strefy: pierwsza o głębokości 1 klm., druga — 2 klm.

Stosunek dodatkowego obciążenia pomiędzy pierwszą i drugą strefą jest jak 2 : 1.

O przynależności do strefy decyduje położenie ośrodka gospodarczego wsi, folwarku, domu, fabryki lub zakładu handlowego.

§ 3.

Dopłaty drogowe pobierane będą: a) od gruntów — w stosunku do państwowego podatku gruntowego, b) od budynków — w stosunku do 50% państwowego podatku od nieruchomości i c) od zakładów przemysłowych i handlowych według przepisów art. 23 ustawy drogowej z dnia 10.XII.1920 r. (Dz. Ust. Nr. 6 ex 1921, poz. 32).

Dopłaty drogowe od budynków, zwolnionych od podatków od nieruchomości, wzgl. od budynków zwolnionych ustawą z dnia 22.IX.1922 r. (Dz. Ust. Nr. 88, poz. 786) wymierzone zostaną w stosunku 50% idealnego państwowego podatku od nieruchomości.

§ 4.

Dopłaty drogowe od zainteresowanych przy budowie drogi będą wpłacane w ciągu 7 lat w równych 7-u ratach, płatnych 15 października każdego roku.

Po ukończeniu budowy drogi Babice — Zaborów nastąpi ostateczne wyrównanie dopłat drogowych i w związku z tem przysługiwać będzie Wydziałowi Powiatowemu prawo obciążenia zainteresowanych ewentualnymi dopłatami drogowymi wyrównawczymi z zachowaniem normy, wymienionej w § 1-szym niniejszego statutu.

§ 5.

Przeciwko wezwaniu płatniczemu wolno wnieść odwołanie w terminie i trybie, wskazanym w art. 48 Ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 94, poz. 747), co nie wstrzymuje obowiązku uiszczenia dopłaty.

Nieuiszczenie dopłaty we właściwym terminie pociąga za sobą obowiązek zapłaty odsetek i kar za zwłokę oraz kosztów egzekucyjnych, określonych Ustawą z dnia 31 lipca 1924 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 73, poz. 721) i rozporządzeniem Prezydenta R. P. z dnia 17.5.1927 r. (Dz. Ust. Nr. 46 ex 1927, poz. 401).

§ 6.

Winni wykroczeń przeciwko postanowieniom niniejszego statutu podlegają karze porządkowej do wysokości 345,9 zł., o ile nie zachodzi przestępstwo, karalne według art. 62 — 66 Ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 94, poz. 747).

§ 7.

Dopłaty drogowe, wymierzone na podstawie niniejszego statutu, nie ulegają zaliczeniu ani na komunalne podatki od gruntów, budynków, przemysłu i handlu, ani na komunalne dodatki do państwowych podatków od gruntów, budynków, handlu i przemysłu.

§ 8.

Przepisy wykonawcze wyda Wydział Powiatowy.

§ 9.

Wydział Powiatowy obowiązany jest wyjednać u Władzy Nadzorczej zatwierdzenie niniejszego statutu.

§ 10.

Statut zatwierdzony winien być ogłoszony w czasopiśmie „Samorząd”.

Wacław Gajewski.

Jeszcze o drogach gruntowych

W gospodarce drogowej samorządów powiatowych daje się zauważyć pewien bardzo pocieszający objaw; mam tu na myśli zwrócenie większej uwagi, niż dotychczas, na drogi gruntowe, doniedawna jeszcze zupełnie zaniedbane i pozostawione przeważnie bez wszelkiej opieki.

Wbrew twierdzeniom niektórych działaczy samorządowych, że tylko drogi o nawierzchni kamiennej mają rację bytu, że sprawa energiczniejszego pchnięcia naprzód ulepszania dróg gruntowych jest „muzyką przyszłości”, widzimy coraz to większe zajęcie się sprawą niezwłocznego doprowadzenia do porządku dróg gruntowych, nie oczekując tych szczęśliwych czasów, gdy wszystkie ważniejsze drogi będą wyszosowane.

Czynnikiem, który spowodował ten zarysowujący się zwrot, było życie samo, uwypuklające jaskrawo ogromną różnicę, jaką zachodzi między drogą o nawierzchni twardej (szosą), a pierwotną drogą gruntową.

Jak niedorzecznym byłoby w swoim czasie twierdzenie, że w miejscowościach, gdzie korzystano z łójówek, nie należy wprowadzać oświetlenia naftowego, a oczekiwać aż dostępnym stanie światło gazowe lub elektryczne, tak niedorzecznym jest zalecanie ludności pewnych okolic oczekiwania aż wybuduje się w dość odległej przyszłości szosę, a tymczasem pozostawianie pierwotnych, okropnych dróg gruntowych w stanie ich dotychczasowym, skazując mieszkańców tych okolic na długoletnie jeszcze bezdroże i tonięcie w błocie.

Ludność tych upośledzonych okolic żąda, narazie jeszcze nieśmiało, ustami swych przedstawicieli w samorządach zwrócenia uwagi na rozpaczliwy stan ich arterij komunikacyjnych. Z każdym rokiem żądania te będą coraz energiczniejsze, bo będzie coraz mniej takich płatników, którzy płacąc opłaty drogowe, zechcą zgodzić się na to, że w miejscu ich zamieszkania przejdzie droga

bite po 30 czy po 50 latach, a w ciągu tych długich lat męczyć się będą w błocie na swych pierwotnych drogach. Żądaniom tym, żądaniom najzupełniej uzasadnionym, należy zadość uczynić możliwie jaknajprędzej, bo odkładanie rozwiązywania tej sprawy może zniweczyć zaobserwowaną w ostatnich czasach szczerą sejmików, o ile chodzi o uchwalenie wydatków na drogi.

Już pewien objaw dość charakterystyczny daje się zauważyć obecnie — wrogi stosunek ludności wiejskiej do samochodów, uzewnętrzniający się w ostatnich czasach w różnych miejscowościach przez urządzenie nawet przeszkód na drogach, wywołujących niekiedy katastrofy.

Powodem tej niechęci i wrogiego ustosunkowania się w większości wypadków jest to, że przeciętny mieszkaniec wiejski myśli, że opłaca różne podatki drogowe wyłącznie na to, by można było utrzymywać drogi bite w stanie, pozwalającym samochodom rozwijanie dużych szybkości; przeciętny mieszkaniec wioski, położonej dalej od szosy, widząc, że gros wydatków na drogi zużywa się na renowację odcinków drogi bitej, które i bez renowacji są jeszcze wielokrotnie lepsze od jego wiejskiej gruntowej drogi, nabiera przekonania, że władze administrujące drogami, zapominają o jego tak nagłych potrzebach, a naprawiają drogi, które i bez naprawy są szczytem jego marzeń; ponadto, słysząc często, że dla samochodów drogi powinny być równe i gładkie, wierząc, że władze powiatowe i wyższe jeżdżą przeważnie samochodami, zaczyna podejrzewać, że gospodarka drogowa weszła na tory li tylko obsługiwania potrzeb ruchu samochodowego i nie uwzględnia zupełnie potrzeb ogromnej większości ludności nie posiadającej i nie korzystającej z samochodów.

Ta ogromna dysproporcja, która daje się zauważyć w stopniu zainteresowania się drogami gruntowymi

i drogami bitymi czynników powołanych do opiekowania się drogami, może zrażać dużą ilość ludności i może skończyć się zniechęceniem sejmików do uchwalania większych wydatków na drogi, co zahamuje rozbudowę sieci drogowej i może pociągnąć bardzo niepożądane skutki dla życia gospodarczego pewnych terenów. Koniecznym staje się więc zatarcie tej ogromnej różnicy, jaka istnieje pomiędzy drogą bitą i drogą gruntową „dziką” przez wstawienie pośredniego ogniwa w postaci ulepszonej drogi gruntowej i to w czasie możliwie najkrótszym.

To są powody, które zmusiły już pewną ilość samorządów powiatowych (województw centralnych i wschodnich) do energiczniejszego zabrania się do na-

prawy dróg gruntowych, już to przez udzielanie wydatnych zapomóg gminom, już to przez wykonywanie robót wspólnie z gminami na drogach publicznych gruntowych. Niektóre samorządy powiatowe nabywają nawet komplety maszyn drogowych (włoki, równacze, szufle) i wspólnie z gminami za pomocą tych maszyn ulepszają drogi gruntowe.

Czy ta akcja niektórych samorządów jest „muzyką przyszłości” i „rozważaniem teoretyków snujących swoje pomysły przy biurku” — czas pokaże, narazie jednak te fakty z uznaniem podkreślam i szczerze życzę rozpoczętej akcji dalszego rozwoju i powodzenia.

Inż. Leon Borowski.

Dookoła spraw samorządowych

POJĘCIE „ZASADNICZEGO” PODATKU GRUNTOWEGO I WYMIAR OPŁAT DROGOWYCH ORAZ SKŁADKI KURACYJNEJ.

(H.). Z pytań, kierowanych do naszego „Poradnika”, wynika, że zarówno związki komunalne, jak i władze nadzorcze nad niemi, mają ciągle jeszcze wątpliwości, co należy rozumieć przez pojęcie „zasadniczy podatek gruntowy”. Pozatem nie wszystkie gminy b. Kongresówki orientują się co do zasad wymiaru t. zw. składek na pokrycie kosztów leczenia ubogich mieszkańców (składek „kuracyjnych”), wskutek czego nie wszystkie gminy wykorzystują to źródło dochodowe.

Dla usunięcia powyższych wątpliwości przytaczamy w dosłownem brzmieniu dotyczące ustępy pisma M-stwa Spr. Wewn. z dn. 5 marca 1928 r. Nr. SF.402/2/28, wystosowanego w porozumieniu z M-stwem Skarbu do M-stwa Rolnictwa wskutek zapytania, skierowanego tam w tych sprawach przez jedno z Nadleśnictw. M-stwo Spraw Wewn. wyjaśnia więc, co następuje:

Przez pojęcie: „zasadniczy podatek gruntowy” należy rozumieć *cały obecnie pobierany państwowy podatek gruntowy* wraz ze 100% podwyżką na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12. IV.1924 r. (Dz. Ustaw R. P. Nr. 33, poz. 339) bez progresji i regresji (art. 2 i 3 ustawy z dn. 15.VI.1923 roku Dz. Ustaw R. P. Nr. 65, poz. 505). Należy zatem stawkę podatku, określoną w ustawie z dnia 15.VI.1923 roku podwyższyć o 100% w myśl wyżej przytoczonego rozporządzenia Prezydenta R. P. i, — o ile kwota podatku przekracza 106 zł. (według art. 2 ustawy z dnia 15.VI.1923 r. 600.000 mk., która po zwaloryzowaniu § 2 rozp. Min. Skarbu z dnia 18.XII.1923 r. Dz. Ust. R. P. Nr. 134, poz. 1117 wynosi zł. 53 a wobec postanowienia rozp. Prez. Rzplitej z dn. 12.IV.1924 — zł. 106), — nie wliczać progresji, względnie przy kwotach podatku poczynawszy od 35 zł. 20 gr. i niższych (po zwaloryzowaniu kwoty 200.000 mk., wymienionej w części drugiej art. 3 ustawy z dnia 15.VI.1923 r., §-em 3 wyżej przytoczonego rozp. Min. Skarbu z dn. 18.XII.1923 roku i wobec postanowienia powołanego rozporz. Prez. R. P. z dn. 12.4.1924 r.) nie brać regresji.

Tak obliczony zasadniczy podatek gruntowy stanowi podstawę wymiaru gminnego podatku wyrównawczego i specjalnych opłat drogowych, którei to opłatami mogą być obciążeni płatnicy podatku gruntowego do wysokości 100% przypadającego na płatnika zasadniczego państwowego podatku gruntowego (okólnik Min. Spraw Wewnętrznych z dn. 8.IV.1927 r. Nr. 73/SF. 1953/27 w sprawie zasad poboru w roku budż. 1927/28 specjalnych opłat drogowych).

Według § 1 rozp. Min. Spraw Wewnętrznych z dn. 7.X.1927 r. (Dz. Ustaw R. P. Nr. 93, poz. 837) niedobór, powstały w budżecie gmin wskutek wstawienia do budżetu wydatku na pokrycie kosztów leczenia ubogich rozkłada się na podstawie odpowiedniego statutu w formie dodatków do poszczególnych podatków gminnych zarówno samoistnych, jak i dodatków do podatków państwowych. W okólniku z dnia 14.X.1927 r. Nr. III SF. — 5341/27 Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zaleciło, ażeby statut ten oparty był w gminach miejskich na zasadach statutu o komunalnym podatku inwestycyjnym, w gminach wiejskich zaś Ministerstwo zaleciło rozkładać koszty leczenia pomiędzy płatników podatku wyrównawczego w formie dodatku do tego podatku.

POPARCIE PRZEZ MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH SEKCJI SAMORZĄDOWEJ WYDZIAŁU NAUK POL. I SPOŁ. WOLNEJ WSZECHNICY W WARSZAWIE.

(P.). W powyższej sprawie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych dnia 15 marca b. r. za Nr. S. S. 406/28 wysłało do wszystkich wojewodów pismo treści następującej:

Senat Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie podał do wiadomości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, że w r. b. powstała na Wydziale Nauk Politycznych i Społecznych Wolnej Wszechnicy nowa sekcja studjów samorządowych.

Zadaniem sekcji samorządowej jest kształcenie teoretyczne i praktyczne kandydatów fachowych do pracy w samorządach miejskich i ziemskich. Program stud-

jów jest czteroletni i obejmuje dwa lata kształcenia w zakresie nauk prawnych i ekonomicznych (Collegium Politicum i Oeconomicum) oraz dwa lata studjów bardziej specjalnych, zwłaszcza rok czwarty poświęcony jest wyłącznie specjalizacji w zakresie przedmiotów komunalnych (m. in. urbanistycznych). Na pierwszy rok studjów przyjmowani są kandydaci, posiadający ukończoną średnią szkołę, na następne lata studjów mogą wstępować kandydaci, posiadający równoważne przygotowanie uniwersyteckie.

Szczegółowy program studjów można otrzymać w kancelarii Wolnej Wszechnicy Polskiej w Warszawie, ul. Śniadeckich 8.

O powyższem zechce Pan Wojewoda powiadomić zainteresowane związki komunalne i wezwać je do udzielenia ze swej strony poparcia powyższej sekcji, a zwłaszcza kierowania na to studjum stypendystów, przyjmowanie w charakterze pracowników - absolwentów sekcji i t. p.

STUDJUM ADMINISTRACJI KOMUNALNEJ.

(R. G.). Studjum Administracji Komunalnej przy Wolnej Wszechnicy Polskiej uruchomiło w d. 12-m marca III kolejny kurs dla pracowników samorządowych. Kurs ten prowadzony jest w dwu odrębnych grupach: A — dla pracowników powiatowych i miejskich, oraz B — dla pracowników gminnych. Program nauczania na obu grupach różni się zakresem wykładów, dostosowanych do potrzeb pracowników różnych rodzajów związków samorządowych, oraz poziomem wykładów, wyższym na grupie A, wymagającej od słuchaczy średniego wykształcenia. Wykłady na obu grupach rozpoczęły się w d. 13-m marca r. b. Na grupę A zapisało się 25 słuchaczy, w czem pracowników samorządu powiatowego 6, miejskiego 11, gminnego 3, niepracowników, oraz działaczy samorządowych 5. Na grupę B zapisało się 56 słuchaczy, z czego pracowników gminnych

(sekretarzy i pomocników) 50, niepracowników i działaczy (członków rad gminnych) 6. Słuchacze rekrutują się przeważnie z b. zaboru rosyjskiego, paru pochodzi z Małopolski.

SEKCJA SAMORZĄDOWA NA WOLNEJ WSZECHNICY POLSKIEJ.

(R. G.). Wolna Wszechnica Polska wprowadziła — w b. semestrze na Wydziale Nauk Politycznych i Społecznych, specjalny kierunek studjów samorządowych, przez uruchomienie obok sekcji: prawnej i ekonomicznej, — sekcję samorządową. W ten sposób przybiera druga w Państwie Polskiem, obok Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie, posiadającej specjalny Wydział Samorządowy, wyższa uczelnia wprowadzająca do swego programu specjalizację w zakresie znajomości spraw samorządu. Studja na sekcji samorządowej W. W. Polskiej trwają lat 4, w tem 3 lata poświęcone są naukom ogólnym, prawu i ekonomji, zaś rok 4-ty przeznaczony jest dla studjów wyłącznie w zakresie samorządu.

W d. 25-m marca r. b. odbyło się w sali Towarzystwa Naukowego uroczyste otwarcie sekcji. Uroczystość zgromadziła licznych przedstawicieli sfer rządowych i samorządowych, wyższych uczelni, organizacji społecznych oraz słuchaczy W. W. P. Przybyli m. innymi ministrowie: Spraw Wewnętrznych i Oświecenia Publicznego, wice-minister spraw Wewnętrznych d-r M. Jarczyński, wyżsi urzędnicy ministerstw, przedstawiciele samorządu stolicy z wice-prezydentem d-rem Boguckim na czele.

Uroczystość zagał rektor prof. Vieweger w imieniu senatu W. W. P., poczem zabrał głos Minister Składowski i dał wyraz swemu zadowoleniu z faktu uruchomienia sekcji samorządowej, która ma za zadanie kształcić przyszłych pracowników samorządowych. Następnie przemawiali d-r Bogucki i dziekan Wydziału Nauk Politycznych i Społecznych W. W. P. prof. Dziewulski.

Na zakończenie prof. Bukowiecki wygłosił odczyt p. t. „Praca społeczna a państwo“. W odczycie swym prelegent wyraził pogląd, że na to, aby naród polski mógł dokonać wielkich zadań dziejowych, które ma przed sobą, trzeba koniecznie, aby się w nim wytworzyła największa żywotność, aktywność i wolna inicjatywa, które to cechy rodzą się na gruncie wolnych związków społecznych.

W SPRAWIE WYDAWANIA ZAŚWIADCZEŃ KWALIFIKACYJNYCH ROLNICZYCH PRZEZ URZĘDY GMINNE.

(H.). P. Minister Spraw Wewn. wydał w sprawie powyższej wojewodom następujące zarządzenie w okólniku z dn. 20 marca b. r. Nr. 38:

„Ministerstwo Reform Rolnych stwierdziło, że niektóre zarządy gmin wiejskich wystawiają — przewidziane w ustawie z dnia 28.12.1925 r. o wykonaniu reformy rolnej (Dz. U. R. P. Nr. 1 z r. 1926, poz. 1) zaświadczenia o kwalifikacjach rolniczych w sposób lekkomyślny i nielicujący z powagą urzędu gminnego. Zdarzyło



Studjum Administracji Komunalnej przy Wolnej Wszechnicy Polskiej. III kurs — grupa B (dla pracowników samorządu gminnego). W środku stoją: prof. Dziewulski, dyrektor Studjum i prof. Maliniak.



SPÓŁDZIELNIA LESNIKÓW WARSZAWA,

Nowy-Swiat № 36, TELEFON 230-75.

KONTO CZEKOWE P. K. O. 12-114.

PROWADZI NASTĘPUJĄCE DZIAŁY:

Nasiona i sadzonki leśne, krajowe i zagraniczne — Narzędzia i przybory techniczno-leśne — Instrumenty mier-
nicze i geodezyjne — Maszyny, obrabiarki, narzędzia i przybory tartaczne — Materiały do budowy kolejek —
Smary i oleje maszynowe — Odznaki służbowe i kompletne umundurowanie dla administracji leśnej — Litera-
tura z zakresu leśnictwa i łowiectwa — Urządzenie lasów, pomiary, ekspertyzy i porady fachowe.

CENNIKI I OFERTY NA ŻĄDANIE.

W związku z rozporządzeniami, co do
zadrzewiania dróg,

KSIĘGARNIA POLSKA
T-WA POLSKIEJ MACIERZY SZKOLNEJ
WARSZAWA, WARECKA 15.

Przypomina wydawnictwo swoje

DRZEWA PRZY DROGACH

wydanie 3-cie, cena egz. 60 gr. opracowane przez
zasłużonego profesora E. JANKOWSKIEGO.

JEDYNA W POLSCE

Wytwórnia Papieru Światłoczułego
W. SKIBA i A. WYPOREK
Warszawa, ul. Marszałkowska 71 tel. 35-66.

Skład Artykułów Rysunkowych

Kopjarnia elektryczna Rysunków

Cenniki wysyłamy na żądanie bezpłatnie.

się w szczególności w pewnym wypadku, że w jednej i tej samej sprawie ten sam urząd gminny wystawił 4 różne zaświadczenia o kwalifikacjach rolniczych danej osoby.

Wobec powyższego proszę Pana Wojewodę o wydanie zarządzenia, aby zarządy gmin wiejskich na podległym Panu obszarze Województwa sprawę wydawania zaświadczeń kwalifikacyjnych traktowały z należytą dokładnością i powagą w poczuciu odpowiedzialności za ich prawdziwość, a to z tego względu, że Urzędy Ziemskie na tych zaświadczeniach opierają swe decyzje o przyznawaniu praw do nabywania gruntów przy parcelacji.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę zarządów gmin, że zaświadczenia, nieodpowiadające okolicznościom faktycznym, wprowadzają w błąd władzę orzekającą i stają się przyczyną odwołań stron interesowanych do wyższej instancji, co w konsekwencji powoduje przewlekanie się załatwienia sprawy i niepotrzebne obciążenie pracą władz orzekających".

OPLĄTY STEMPOWE OD PODAŃ I ŚWIADECTW. WYDAWANYCH PRZEZ URZĘDY SAMORZĄDOWE.

(H.). W sprawie powyższej wydało Mstwo Spr. Wewn. okólnik z dn. 9.III.1928 r. Nr. 33 treści następującej:

„Podania, wnoszone — zgodnie z właściwymi przepisami do urzędów samorządowych oraz świadectwa, wydawane przez te urzędy, nie podlegają opłatom stempowym, przewidzianym w rozdziale trzydziestym

względnie trzydziestym pierwszym ustawy z dnia 1-go lipca 1926 r. o opłatach stempowych (Dz. U. R. P. Nr. 98, poz. 570) także wówczas, gdy sprawa należy do poruczonego zakresu działania urzędu samorządowego. Zasadę tę stosuje się również do tych podań wniesionych zgodnie z właściwymi przepisami do urzędu samorządowego, które następnie urząd ten przesyła urzędowi państwowemu celem merytorycznego załatwienia (art. 140 ustęp drugi), np. do odwołań od wymiaru państwowego podatku od nieruchomości, wnoszonych w myśl § 19 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 17 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 523).

Jeżeli według obowiązującego przepisu ustawowego podanie pewnego rodzaju może być wniesione bądź do urzędu państwowego bądź do urzędu samorządowego, to kwestja, czy należy się opłata stempowa (na rzecz Państwa) czy też opłaty tej pobierać nie należy, (a natomiast należy pobrać opłatę samorządową, o ile przez dany związek została wprowadzona) rozstrzyga się według tego, do jakiego urzędu podanie zostało wniesione faktycznie.

Jeżeli według obowiązujących przepisów podanie należało wniesić do urzędu państwowego, a faktycznie wniesiono je do urzędu samorządowego, to w razie zwrócenia podania petentowi przez urząd samorządowy i ponownego wniesienia przez stronę do urzędu państwowego, jak również w razie bezpośredniego przesłania przez urząd samorządowy urzędowi państwowemu — ten ostatni zażąda uiszczenia opłaty stempowej.

Powyższe podaje Min. Spraw Wewnętrznych do wiadomości i stosowania — zgodnie z okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dn. 28 lutego b. r. Nr. D. V. 7166/6/27."

Z Biura Zjazdów Samorządu Ziemskiego

INSTRUKTORJAT RACHUNKOWY.

Z początkiem b. r. uruchomiony został w Biurze Zjazdów Samorządu Ziemskiego stały instruktorjat w zakresie rachunkowości powiatowych związków samorządowych.

Zadaniem instruktorjatu jest: 1) udzielać wskazówki i porady zarówno w drodze korespondencyjnej, jak i na miejscu w biurach wydziałów powiatowych, 2) współpracować na żądanie z sejmikowymi komisjami rewizyjnymi, 3) współpraca w wyszkoleniu pracowników gminnych w zakresie rachunkowości (kursy i t. p.). W dziale tym narazie pracuje stale jeden instruktor, w miarę rozwijania się działu personel będzie powiększony. Instruktor Biura odbył wyjazdy do pow. zw. komunalnych w Radzyminie, Ciechanowie, Siedlcach, Olkusz, Mińsku Mazowieckim.

Obecnie układany jest program wyjazdów w związku z rocznymi rewizjami, przeprowadzanymi przez sejmikowe komisje rewizyjne.

INSTRUKCJA RACHUNKOWA.

Biuro Zjazdów zakończyło pracę nad przygotowaniem szczegółowej instrukcji rachunkowej dla biur wydziałów powiatowych. Instrukcja została opracowana przy udziale fachowców, oraz uzgodnioną została z opinją rzeczoznawców z pośród sekretarzy i rachmistrzów biur wydziałów powiatowych i urzędów wojewódzkich. Niezwłocznie po wydrukowaniu instrukcja zostanie rozesłaną do wydziałów powiatowych.

KURS DLA RACHMISTRZÓW POWIATOWYCH.

W dniach od 19 do 24 marca r. b. odbył się staniem Biura Zjazdów Samorządu Ziemskiego specjalny kurs dla rachmistrzów biur Wydziałów Powiatowych b. zab. rosyjskiego.

Program kursu objął ściśle fachowe przedmioty w liczbie 24-ch godzin wykładowych i 8-miu godzin ćwiczeń, z czego przypadło:

WALCE SZOSOWE

PAROWE: jednocylindrowe i „COMPOUND“ — 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18 i 20 ton.

ROPOWE: motorowe — 8, 10, 12 i 14 tonowe.

WSZECHŚWIATOWEJ FABRYKI

MARSHALL, SONS & C^o (Anglja)

Specialne patentowane palenisko. Cylindryczne suwaki. 4-o trybowy dyferencjał. Zamienna dymnica kotła. Specjalnie skonstruowane koła (walce), szprychy walców odlane razem z piastą.

Szybka zamiana obręczy.

Zużycie paliwa:

75 kg na 8 godzin w 8 tonowym walcu
do 180 kg. na 8 godzin w 16 ton. walcu.

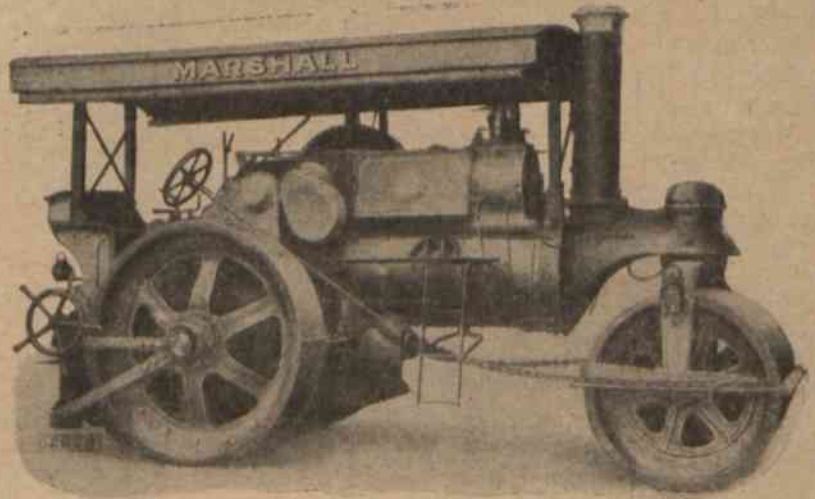
Bardzo dogodne warunki płatności.

Wyłączne przedstawicielstwo
na Polskę

SPÓŁKA HANDLOWO-ROLNICZA
„KOOPROLNA“

Kopernika 30,
telefon 141-14.

Wydział maszynowy.



ZEISS 'A

REFLEKTORY SAMOCHODOWE

z przyćmionem światłem na mgłę.

RĘCZNE REFLEKTORY

KIERUNKOWSKAZY

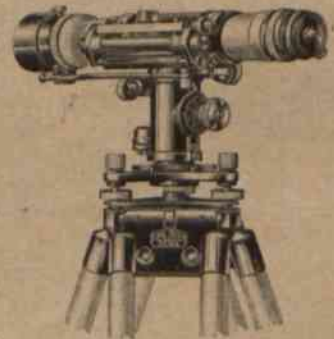


ZEISS

NIWELATORY

wszelkie INSTRUMENTY

dla celów geodezyjnych



PROSPEKTY GRATIS WYSYŁA

Generalne przedstawicielstwo firmy Carl Zeiss Jena.



DOM HANDLOWY J. SEGALOWICZ

WARSZAWA, ul. Szpitalna 3.

Tel. 57-54 i 57-55. Adres telegr. Segwisz — Warszawa.

5 godzin wykładowych p. dyr. Beka o ogólnych zadaniach samorządu powiatow.;

5 godzin wykładowych p. Porowskiego — o skarbowości komunalnej;

4 godzin wykładowych p. Gajewskiego — o zasadach budżetowania;

2 godzin wykładowych p. Stęplewskiego — o statystyce finansów komunalnych;

8 godzin wykładowych p. Pawlaka — o zasadach rachunkowości komun.

i 8 godzin ćwiczeń praktycznych z rachunkowości komunalnej.

Na kurs przybyli pracownicy z 43-ch Wydziałów Powiatowych w liczbie 46 osób, a nadto 3 pracownicy z dwóch magistratów. Ilościowo przypadało na:

Województwo warszawskie osób 9 z 8 Wydziałów Pow. i z jednego magistratu;

Województwo lubelskie osób 8 z 8 Wydziałów Pow.

Województwo kieleckie osób 7 z 5 Wydziałów Pow.

Województwo łódzkie osób 6 z 6 Wydziałów Pow.

Województwo poleskie osób 6 z 4 Wydziałów Pow. i z 2 magistratów;

Województwo białostockie osób 4 z 4 Wydziałów Pow.

Województwo nowogródzkie osób 4 z 4 Wydziałów Pow.

Województwo wileńskie osób 3 z 3 Wydziałów Pow.

Województwo pomorskie osób 2 z 1 Wydziału Pow.

Jak widać z powyższego zestawienia, na kurs nie przybył ani jeden pracownik z powiatów województwa wołyńskiego, natomiast przybyli dwaj pracownicy z wojew. pomorskiego, aczkolwiek kurs został zorganizowany wyłącznie dla pracowników biur Wydziałów Powiatowych b. zab. rosyjskiego, w których niemal w 100% prowadzi się rachunkowość opartą na zasadach podwójnych zapisów. Obecność tedy na kursie pracowników z powiatów woj. pomorskiego, na terenie którego rachunkowość powiatowych związków samorządowych oparta jest na tradycyjnym systemie pojedynczych zapisów, spowodowana zdaje się była chęcią porównania dwóch różnych systemów prowadzenia rachunkowości w związkach samorządowych.

Poza wykładami i ćwiczeniami program kursu obejmował wycieczkę do wydziału maszyn Głównego Urzędu Statystycznego, gdzie dzięki uprzejmości p. inż. Mil-

lera słuchacze mieli możliwość zapoznania się z poszczególnymi etapami pracy przeróbki nadsyłanych materiałów statystycznych, dalej wycieczkę do Instytutu Naukowej Organizacji Pracy, wreszcie do Biura Zjazdów Samorządu Ziemskiego i Polskiego Banku Komunalnego, gdzie p. Prezes Zdanowski wygłosił krótkie przemówienie o znaczeniu i organizacji kredytu komunalnego.

Kurs zakończył się wspólną herbatką w salach Polskiego Banku Komunalnego, którą zaszczylicili swą obecnością p. W. Weisbrod dyrektor Departamentu Samorządowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, p. J. Zdanowski prezes Rady Zjazdów Sam. Ziemskiego, p. Józef Bek, dyr. Biura Zjazdów, oraz wykładowcy na kursie.

Podczas zebrania w wspólnej wymianie zdań stwierdzono doniosłe znaczenie kursu, za którego zorganizowanie p. Rządowski, sekretarz Sejmiku Powiatowego w Olkusz, w imieniu uczestników złożył gorące podziękowanie.

PAMIĘTNIK ZJAZDU SEJMIKÓW POWIATOWYCH W 1927 R.

Ukazał się z druku — Pamiętnik zjazdu przedstawicieli sejmików powiatowych w 1927 r. wydany z opóźnieniem, spowodowanym niezależnymi od Biura Zjazdów przyczynami.

Na treść Pamiętnika składa się: szczegółowe sprawozdanie z obrad Zjazdu w zebraniach sekcji i plenarnych, dane o organizacji Zjazdu, wygłoszone referaty, uchwały Zjazdu, statuty Biura Zjazdów Samorządu Ziemskiego.

Z wygłoszonych na zjeździe referatów zostały w Pamiętniku zamieszczone:

1) Sprawozdanie z działalności Zarządu i Rady Zjazdów w 1926 r.

2) Przegląd działalności samorządu powiatowego w 1925 r. — referat p. W. Gajewskiego, 3) Główne wytyczne planowości w gospodarce powiatowych związków samorządowych — referat p. J. Beka; 4) Stan prac nad ustawami samorządowymi — referat p. J. Zdanowskiego; 5) Ubezpieczenie pracowników samorządowych — referat p. Bryndza - Nackiego.

Nadto zamieszczone zostało w Pamiętniku opracowanie ankiety w sprawie zamkniętych zakładów opieki społecznej w samorządzie powiatowym zebranej przez Biuro Zjazdów Samorządu Ziemskiego.

Pamiętnik rozesłany zostanie do wydziałów powiatowych bezpłatnie.

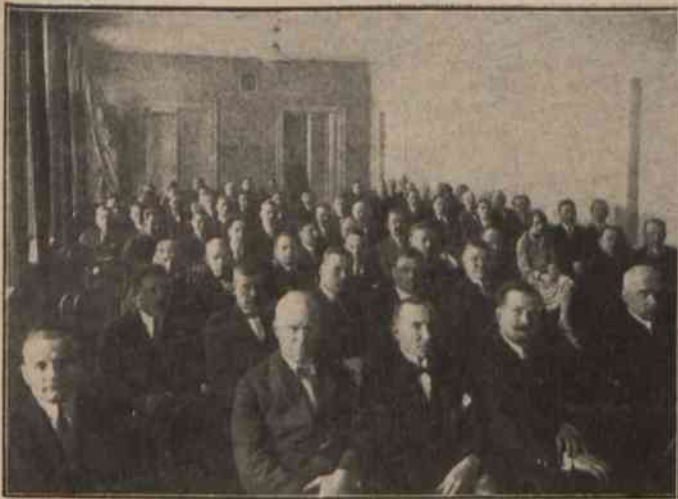
Z życia samorządu

ZJAZD PRACOWNIKÓW SAMORZĄDU POWIATOWEGO.

(R. G.). W d. 18-m marca r. b. obradował w Warszawie Zjazd delegatów Związku Pracowników Samorządu Powiatowego. W obradach wzięli udział delegaci pracowników z około 70 powiatów b. zaboru rosyjskiego, bowiem Związek rozwija swą działalność tylko na tym terenie. Imieniem Min. Spraw Wewn. powitał

zjazd dyrektor Weisbrod, zaś p. J. Bek — imieniem Biura Zjazdów Samorządu Ziemskiego.

Wstępem do obrad, po załatwieniu formalnych spraw, był referat prezesa Związku D. Dratwy — o obecnym położeniu i zadaniach pracowników samorządowych, oraz sprawozdanie Zarządu, złożone przez kierownika Związku W. Sochackiego. Szczególnie sprawozdanie zawierało wszystkie istotne momenty późniejszej



Zjazd delegatów Związku Pracowników Samorządu Powiatowego w d. 18-m marca r. b. w sali Tow. Higienicznego w Warszawie.

dyskusji, budzącej ogólne zainteresowanie delegatów. Można by bowiem sprawy rozpatrywane przez zjazd podzielić na trzy kategorie: 1) sprawy organizacyjno-związkowe, 2) sprawy zawodowe, budzące najwyższe zainteresowanie ogółu pracowników samorządowych, jak pragmatyka i zabezpieczenie emerytalne; oraz 3) sprawy zawodu, jak doskonalenie typu pracownika samorządowego przez doskazywanie, ulepszenie metod pracy w samorządach i t. p.

W zakresie spraw organizacyjno-zawodowych delegaci szli bez większych odchylen z wskazaniami i wnioskami Zarządu, co świadczy z jednej strony o zaufaniu, jakim cieszy się Zarząd, a jednocześnie i o słabem tętnie życia organizacyjnego, nie stwarzającego żadnych, lub prawie żadnych, dążeń i impulsów od dołu. Zjazd wypowiedział się za dalszym utrzymaniem współpracy trzech związków pracowników samorządowych w t. z. Radzie Naczelnej; nie trudno jednak było spostrzedz, że współpraca ta w chwili obecnej jest dość luźną — i ostatnimi czasy wyraziła się głównie w wypromowaniu niektórych działaczy związkowych na posłów na drodze ścisłej kooperacji związków z blokiem współpracy z Rządem. Z ważniejszych spraw związkowych należy zaznaczyć sprawę budowy domu wypoczynkowego w Zakopanem, który ma być wzniesiony ze specjalnego podatku związkowego, tudzież pomocy samorządu powiatowego.

Sprawami, które budziły żywą dyskusję, były niejako już nieśmiertelne sprawy na zjazdach pracowników samorządowych, pragmatyka służbowa i emerytury.

Zarówno sfery kierownicze Związku jak i poszczególni działacze nie kryli się z żalem, żywionym do Min. Spraw Wewnętrznych z racji nie załatwienia w drodze dekretu Prezydenta sprawy zabezpieczenia emerytalnego i pragmatyki służbowej pracowników samorządowych. Do ostatniej chwili Ministerstwo Spraw Wewnętrznych pracowało nad projektem dekretu, więc związki żywiły uzasadnioną nadzieję, że główny przedmiot zabiegów i starań od paru lat zostanie wreszcie osiągnięty. Tymczasem rzeczywistość przyniosła dalszą zwłokę, tym razem zapewne dłuższą, w unormowaniu praw i obowiązków pracy w samorządzie, to też sfery kierujące uznały za wskazane otwarcie przyznać, iż uległy złudzeniu i rzucić za siebie odpowiedzialność za niepowodzenie. Oczywiście nie mogło to spowodować jakiegoś zasadniczego przesilenia w Związku, uznano bowiem, że Zarząd robił wszystko, co leżało w jego mocy, by przyspieszyć wydanie rzeczonożnego dekretu, który nie okazał się, gdyż nie było w sferach miarodajnych dostatecznie silnej woli, aby go przeprowadzić.

Z uwagi na wydany dekret o ubezpieczeniu pracowników umysłowych, obejmujący i pracowników samorządowych, Zjazd wypowiedział się za wykorzystaniem szerokiego zezwolenia dekretu na wyłącznie przez samorząd swych pracowników za cenę zabezpieczenia zastępczego.

Wreszcie w zakresie spraw trzeciego rodzaju zjazd dyskutował nad kwestją doskazywania pracowników samorządowych, oraz

nad wzmocnieniem działalności Związku w zakresie spraw polityki i techniki w działalności samorządu. Otwarcie należy zaznaczyć, że ta część obrad wypadła najslabiej. Aczkolwiek teoretycznie uczestnicy zjazdu deklarowali prąd do doskazywania się, jaki ma panować wśród pracowników powiatowych, to jednak w rzeczywistości pęd ten nie jest tak duży, skoro na II kursie Studium Administracji Komunalnej było 6 pracowników powiatowych, zaś na III-ci zapisało się również 6-ciu. Niewątpliwie przyczyną tego zjawiska jest w dużej mierze organizacja pracy w większości wydziałów powiatowych, opierająca się całkowicie i wyłącznie na sekretarzu i inspektorze samorządu gminnego, co nie pozwala im opuścić swego stanowiska na parę miesięcy. Ale jest też w tem i niedocenywanie ważności doskazywania się i szkolenia, podyktowana pewnym oportunistycznym, płynącym z dzisiejszego stanu organizacji pracy w samorządzie powiatowym. Zjazd w końcu dyskusji zalecił Zarządowi współpracę ze wspomnianem Studium Administracji Komunalnej, przy Wolnej Wszechnicy Polskiej, należy więc sądzić, że Zarząd Związku poczyni starania, by bardziej spopularyzować potrzebę wykorzystania tego Studium. Zarówno dyskusja na temat doskazywania — rzecz to, zresztą, nie nowa na zjazdach Związku, — jak i zalecenie Zarządowi dalsze rozwijanie tendencji zajmowania się teoretycznie kwestjami związanymi z wykonywaną pracą, wskazują na chęci rozszerzenia ciasnych ramek interesów zawodowych Związku, z których najważniejsze doczekają się w końcu kiedyś zaspokożenia. Wyjście na szerszą arenę działalności — to asekuracja przed jałowem obracaniem się wśród tych samych zagadnień. Nasuwa się tu odrazu kwestja bliskiego kontaktu ze zreszłymi samorządowcami.

GOSPODARKA DROGOWA POW. ZW. KOM. W SOKALU DO 1927 R.

(F. B.). W administracji Powiatowego Zarządu Drogowego znajdują się drogi powiatowe i gminne łącznej długości 893,71 km., z czego na drogi powiatowe przypada 106,81, a na drogi gminne 786,90 km. Drogami państwowymi zarządza Państwowy Zarząd Drogowy w Żółkwi. Cały powiat dzieli się na 2 okręgi drogowe: belzki, obejmujący zachodnią, sokalski zaś wschodnią część powiatu. Ogólne kierownictwo oraz większe budowy i naprawy dróg i mostów spoczywa w rękach inżyniera powiatowego.

Powojenny stan dróg w powiecie był wprost rozpaczliwy. Drogi, których przez 7 lat wskutek zamieszek wojennych nie naprawiano, a w dodatku nadmiernie używano, wymagały dużych nakładów, by je znów doprowadzić do stanu używalności. Skromne fundusze, jakimi rozporządzano w latach 1921 — 1923, oraz dewaluacja pieniądza, nie pozwalały na podjęcie większych prac w tym kierunku. Dopiero stabilizacja pieniądza, uregulowanie finansów komunalnych i możność pobierania specjalnych opłat drogowych umożliwiły naprawę i konserwację istniejących dróg.

Drogi powiatowe.

Budowy nowych dróg nie prowadzono, lecz istniejące bite drogi powiatowe przebudowano przez zerwanie starej, a wybudowanie nowej nawierzchni. Przebudowę tę uskutecziano z kamienia i z gruzu rendrowego (klinkier). Kamień kupowano w drodze przetargu ofertowego z okolic Stryja i Skolego, gruzu klinkierowego dostarczały okoliczne cegielnie. W r. 1925 i 1926 sprowadzano kamień bazaltowy z Niedźwiedziej Góry do przebudowy dojazdu kolejowego w Sokalu, jednak z powodu wysokich kosztów przewozu kamień podkarpacki, posiadający tylko średnią twardość, kalkulował się stosunkowo dość drogo. Materiały drzewne na budowę i naprawę mniejszych mostków nabywano u miejscowych firm drzewnych po cenie rynkowej, zakupu zaś materiałów drzewnych do budowy mostu na Bugu, długości 196 mtr. dokonano w drodze przetargu publicznego.

Pozostająca w administracji drogowej pow. zw. kom. przeszła od 30 lat droga dojazdowa do stacji kolejowej w Sokalu, zbudowana przed wojną z klinkierów, uległa w czasie wojny i po wojnie, wskutek wzmożonego ruchu komunikacyjnego i braku należytej konserwacji, całkowitemu zniszczeniu. Stanowiący integralną część tej drogi most na Bugu, długości 196 m., uległ w czasie wojny dwukrotnemu spaleni. Odbudowany prowizorycznie po ustąpieniu inwazji bolszewickiej przetrwał do roku 1924, w którym został przez powódź do połowy zerwany. Wobec tego przystąpiono do natychmiastowej odbudowy mostu, rozkładając odbudowę na 4 lata i

zgodnie z planem do roku 1927 wyłącznie zbudowano 3 odcinki mostu po 56 m. = 168 m. W latach od 1924 — 1926 w. wykonano następujące prace na drogach powiatowych:

- 1) przebudowano nawierzchni — 5,313 km.
 - 2) poprawiono jezdnię i bankiety — 54,4 km.
 - 3) uporządkowano rowów — 57,504 km.
 - 4) naprawiono mostów — 23.
- Prace powyższe wykonano kosztem 311.462,50 zł.

Drogi gminne.

Utrzymanie i naprawę dróg gminnych uskutecznia się przez nakładanie świadczeń drogowych w naturze w myśl ustawy z 1920 r. W r. 1924 i 1925 zatrzymano jeszcze stary system nakładania świadczeń od ilości posiadanej obszaru, a więc od posiadanych 2 morgów ziemi oraz od 1 izby mieszkalnej, odrabiał właściciel 1 dzień pieszo. W roku 1926 wprowadzono świadczenia drogowe w naturze od siły podatkowej mieszkańców gminy, a za podstawę wzięto czysty dochód katastralny. Ogólna ilość dniówek, uchwalonych przez gminy, wyniosła w 1926 r. 81.342, co przy ogólnej długości dróg gminnych 786,9 km. daje na 1 km. drogi 103 dniówek roboczych. Ponieważ pewna ilość podatników z powodu wyjazdu, nieobecności, choroby lub mylnego wpisania w księgi podatkowe nie da się do roboty pociągnąć, a część splota swój obowiązek szarwarkowy materialem do naprawy dróg i budowy mostów, przeto na 1 km. drogi należy przyjąć około 75% powyższej ilości dniówek, a więc 77 dni roboczych na 1 km. drogi łącznie z naprawą względnie budową mostów. Nieodrobione dniówki muszą być zapłacone w wysokości 1 zł. za 1 dzień. Liczba dniówek w latach 1924 — 1926 wynosiła 131.400, a w ciągu tego czasu wykopano 187 km. rowów, naprawiono dróg bez kopania rowów 167,8 km. i naprawiono względnie wybudowano mniejszych mostów 784.

Wydatki na drogi wyniosły ogółem w latach 1924 do I.IV. 1927 r. zł. 442.031,94, co stanowi 61,4% wszystkich wydatków. Z powyższego widzimy, że olbrzymią część wydatków przeznaczono na naprawę i utrzymywanie dróg, osiągnięte zaś w tej dziedzinie rezultaty staną się bodźcem do dalszej owocnej pracy nad rozwojem sieci drogowej.

DZIAŁALNOŚĆ POW. ZW. KOM. W DZIAŁDOWIE W DZIEDZINIE DROGOWEJ.

W zarządzie pow. zw. kom. znajduje się 146,264 km. dróg, z czego przypada na drogi powiatowe 114,569 km., a na drogi państwowe 32,298 km. Drogi te są podzielone na 3 obwody, podległe drogomistrzom powiatowym. W czasie od I.I. 1926 r. — 31.III. 1927 r. przebudowano 8,421 km. dróg, w tem na drogach państwowych ułożono na nowo bruku na odcinku 1,074 km. i przebudowano nawierzchni bitej 4,097 km., a na drogach powiatowych 3,25 km. Na tych odcinkach zniesiono letnią drogę i rozszerzono nawierzchnię twardą. Odcinek szosy Działdowo - Uzdowo od miasta do koszar został przebudowany w ten sposób, że zniesiono zupełnie letnią drogę, ułożono krawężniki, wybudowano bitą drogę między krawężnikami, a poza krawężnikami usypano chodniki. Poza tem wybudowano pod Działdowem żelazo-betonowy most na rzece Pierławce. W tym samym okresie czasu posadzono przy

drogach 3000 drzewek. Ogółem wydatki na drogi w r. 1926/27 wynosiły 173.304,30 zł. Z kwoty tej wydano na konserwację 146,867 km. dróg — 65.086,61 zł. czyli, że konserwacja 1 km. drogi łącznie z wydatkami na administrację kosztowała około 443 zł. Na przebudowę 8,421 km. dróg wydano 89.339,81 zł. czyli 1 km. przebudowy dróg kosztował około 10610 zł. Przyjmując pod uwagę kosztowne roboty brukarskie oraz bardzo złożone roboty na szosie powiatowej od Działdowa do koszar, należy przyznać, że gospodarka drogowa prowadzona była bardzo oszczędnie.

PRELIMINARZ BUDŻETOWY TYMCZASOWEGO WYDZIAŁU SAMORZĄDOWEGO WE LWOWIE W LIKWIDACJI NA ROK 1928/29.

(Z. P.). W dniach 20, 21 i 22 marca b. r. odbyła się w Departamencie Samorządu Ministerstwa Spraw Wewnętrznych konferencja międzyministerjalna w sprawie rozpatrzenia i zatwierdzenia preliminarza budżetowego Tymczasowego Wydziału Samorządowego w likwidacji na rok 1928/29. W konferencji wzięli udział pp. inż. St. Wawrzkowicz i inż. M. Rappe, Naczelnicy wydziałów Ministerstwa Robót Publicznych, T. Szukiewicz, radca Ministerstwa Przemysłu i Handlu, dr. L. Kowarski, przedstawiciel Departamentu Służby Zdrowia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Czopej, Radca Ministerstwa Skarbu, K. Pająk, Radca Ministerstwa Rolnictwa, S. Brzeziński, p. o. naczelnika wydziału finansów komunalnych Ministerstwa Spraw Wewnętrznych A. Kuncewicz, radca Min. Spr. Wewn., oraz Z. Pawlak, referent budżetu.

Preliminarz na rok 1928/29 wykazuje:

w wydatkach zwyczajnych	zł. 32.500.214.—
w wydatkach nadzwyczajnych	zł. 2.181.137.—

razem: zł. 34.681.351.—

w dochodach zwyczajnych	zł. 18.600.577.—
w dochodach nadzwyczajnych	zł. 300.569.—

razem: zł. 18.901.146.—

niedobór	zł. 15.780.305.—
----------	------------------

W porównaniu z budżetem na rok 1927/28 preliminarz wykazuje wzrost:

w wydatkach (zwycz. i nadzwycz. razem) o zł. 7.747.289.—
w dochodach (zwycz. i nadzwycz. razem) o zł. 3.593.872.—

wzrost niedoboru o zł. 4.153.417.—

Aczkolwiek preliminarz rozpatrywany był pod kątem jaknajwiększych oszczędności, to jednak zostanie on zatwierdzony niewątpliwie w większej sumie wydatków niż w roku 1927, bowiem likwidacja Tymczasowego Wydziału Samorządowego nie pociągnie (z małymi wyjątkami) likwidacji agend jego działalności, które zostaną przejęte przez odnośne Ministerstwa.

Projekt zatwierdzenia preliminarza zostanie w najbliższym czasie przesłany do Ministerstwa Skarbu do uzgodnienia zaproponowanych przez zainteresowane Ministerstwa zmian.

GMINA WIEJSKA I MIEJSKA

Wydatki i dochody gmin wiejskich w woj. południowych w r. 1926

II.

Dochody rzeczywiste (tablica 3) w sumie ogólnej wzrosły z 2.130.078 zł. w r. 1925 na 3.122.447 zł. w r. 1926, zwiększyły się więc 1,47 razy. Dochody zwyczaj-

ne wzrosły nieco słabiej niż ogólne zwiększenie wpływów rzeczywistych.

Wzrost dochodów nadzwyczajnych znacznie prze-

Tablica 3.

Dochody gmin wiejskich

Złote

1926 r.

Wyszczególnienie	W o j e w ó d z t w a										T a r n o p o l			
	K r a k ó w		L w ó w		S t a n i s ł a w ó w		C z o r t k ó w		Z j o c z ó w - Z b o r ó w					
	Biała Oświęcim	Dąbrowa	Gorlice	Jaworów	Lisko	Łańcut-Przeworsk	Katusz	Strzyż-Skołe	Sniatyn	Czortków		Zbaraż		
Ogółem 12 powiatów za rok 1925	2 322 139	3 479 681	408 917	194 226	234 940	181 194	231 744	529 906	269 691	423 114	282 503	258 551	131 498	353 397
Ogółem 12 powiatów za rok 1926	2 130 078	3 122 442	342 616	183 903	217 146	171 818	216 540	462 341	238 151	364 590	227 290	247 417	124 648	325 982
A. Dochody rzeczywiste	1 993 860	2 824 963	325 578	176 632	179 975	159 616	198 913	414 640	218 833	300 647	180 719	229 321	122 585	317 534
a. Dochody zwyczajne	757 563	1 210 308	173 060	54 488	102 374	67 015	74 461	201 557	69 163	82 887	39 415	128 946	100 171	116 771
Podatki bezpośrednie	639 677	1 093 693	157 649	54 436	102 261	64 543	54 647	140 716	62 678	82 712	35 678	128 139	95 495	114 739
a. dodatki do państwowych podatków bezpośrednich w tem do podatku gruntowego	448 803	856 406	83 056	54 436	45 090	63 777	38 363	122 330	51 046	59 595	28 895	121 176	90 451	98 191
b. samoistne	117 886	116 615	15 411	52	113	2 472	19 814	60 841	6 485	175	3 737	807	4 676	2 032
Dodatki do państwowych podatków pośrednich	279 100	410 769	55 421	13 373	—	1 125	54 693	92 292	32 972	55 768	31 716	18 897	—	54 512
Oplaty	90 476	151 912	22 115	556	40 838	950	5 328	17 138	9 052	18 951	14 960	15 986	175	5 863
a. samoistne	36 750	61 016	4 657	556	5 456	916	1 536	3 663	5 389	9 377	7 542	15 886	175	5 863
b. dodatki do opłat państwowych	53 726	90 896	17 458	—	35 382	34	3 792	13 475	3 663	9 574	7 418	100	—	—
Specjalne składki w tem na pokrycie deficytu.	257 210	125 120	2 130	30 896	17 431	11 229	3 339	5 695	12 763	20 388	121	18 764	—	2 364
Dochód z wykupna posług i robot	21 721	20 098	—	—	15 018	1 804	—	2 981	—	7	—	298	—	—
Zwroty kosztów przez związki prawnego-publiczne	5 755	6 602	604	—	—	135	1 879	1 613	—	90	213	50	—	2 018
Zwroty kosztów za korzystanie z zakład i urzędz. gminnych	—	1 067	—	20	—	160	—	200	40	—	300	16	—	331
Dochód z majątku gminnego	61 277	61 994	4 579	15 362	2 783	508	7 601	8 413	1 080	3 169	141	5 427	33	12 898
Z przedsiębiorstw	497 217	793 613	64 315	60 018	15 824	73 652	48 147	83 793	86 094	113 011	87 394	27 530	19 520	114 315
Subwencje i zasiłki	11 297	8 744	889	123	—	—	2 649	1 416	1 998	1 065	—	—	—	604
Różne	3 724	10 849	749	618	212	2 100	7	882	1 005	3 395	160	—	—	1 721
Różne	30 241	44 015	1 716	1 178	513	2 742	809	1 641	4 666	1 923	6 299	13 705	2 686	6 137
b. Dochody nadzwyczajne	108 385	255 999	7 268	6 891	37 171	6 956	14 722	47 701	7 920	57 473	44 552	15 222	1 793	8 330
Podatki inwestycyjne i specjalne składki	—	16 932	—	—	7 324	—	4 291	—	65	—	—	2 745	—	2 507
Zapomogi	7 787	10 917	3 427	—	2 162	290	148	500	3 505	335	—	—	—	550
Pożyczki	55 735	60 350	3 591	4 660	25 816	3 092	742	6 242	1 479	616	4 237	4 607	919	4 349
Inne	44 863	167 800	250	2 231	1 869	3 574	9 541	40 959	2 871	56 522	40 315	7 870	874	924
c. Dochody zaległe	27 833	41 450	9 770	380	—	5 246	2 905	—	11 398	6 470	2 019	2 874	270	118
B. Sumy obrotowe	179 350	352 533	66 301	10 323	17 794	9 376	15 159	66 146	28 449	58 373	35 213	11 134	6 850	27 415
C. Niedobór f	12 701	4 706	—	—	—	—	45	1 419	3 091	151	—	—	—	—

f) Niedobór do pokrycia obliczony przez odjęcie od sumy wydatków rzeczywistych i obrotowych sumy dochodów rzeczywistych i obrotowych; nie jest to więc deficyt, lecz niekompletność rachunkowości.

wyższa przeciętne zwiększenie dochodów rzeczywistych. Dochody zaległe mimo iż wzrosły prawie 1,50 razy, jednak w budżetach gmin nie mają większego znaczenia, wynoszą bowiem 1,3% wpływów rzeczywistych. Podatki bezpośrednie, opłaty, subwencje, dochody z majątku gminnego w roku 1926 w stosunku do roku 1925 wzrosły ponad przeciętne zwiększenie.

Pozostałe dochody wzrosły słabiej, niż dochody rzeczywiste, a niektóre nawet wykazują pewne zmniejszenie się, jak np. specjalne składki, wpływy z przedsię-

biorstw. Z pośród dochodów nadzwyczajnych najsilniej wzrosły dochody „inne”.

Następnie zapomogi i pożyczki. Wpływów z podatków inwestycyjnych i specjalnych składek w r. 1925 nie było wcale.

Przechodząc z kolei do scharakteryzowania wzajemnego ustosunkowania się dochodów, oraz do ustalenia stopnia ich znaczenia, jako źródeł dochodowych, rozpatrzmy następujące liczby względne, które dadzą nam bardziej przejrzysty obraz.

Tablica Nr. 4.

W % dochodów rzeczywistych.

Województwa Powiaty	D o c h o d y z w y c z a j n e											Dochody nad- zwyczajne	Dochody zale- głe
	Ogółem	Podatki bezpośrednie				Oplaty	Specjalne składki		Zwroty kosztów za korzystanie z urządzeń i zakład. gminnych	Dochód z majątku gminnego			
		Razem	Dodatki do państw. podatków bezpośredn.	Samoliste	Dodatki do państw. podatków pośrednich		Razem	w tem na pokrycie deficytu					
Ogółem	1925	93,6	35,6	30,0	5,6	13,1	4,2	12,1	1,0	2,9	23,3	5,1	1,3
	1926	90,5	38,8	35,0	3,8	13,2	4,9	4,0	0,6	2,0	25,4	8,2	1,3
Woj. Krakowskie													
Biała-Oświęcim		95,0	50,5	46,0	4,5	16,2	6,4	0,6	—	1,3	18,8	2,1	2,9
Dąbrowa		96,1	29,6	29,6	0,0	7,3	0,3	16,8	—	8,4	32,6	3,7	0,2
Gorlice		82,9	47,1	47,1	0,0	—	18,8	8,0	6,9	1,3	7,3	17,1	—
Woj. Lwowskie													
Jaworów		92,9	39,0	37,6	1,4	0,7	0,5	6,5	1,0	0,3	42,9	4,0	3,1
Lisko		91,9	34,4	25,2	9,2	25,3	2,5	1,5	—	3,5	22,2	6,8	1,3
Łańcut-Przeworsk		89,7	43,6	30,4	13,2	20,0	3,7	1,2	0,6	1,8	18,1	10,3	—
Woj. Stanisławskie													
Kałusz		91,9	29,0	26,3	2,7	13,8	3,8	5,4	—	0,5	36,2	3,3	4,8
Stryj-Skołe		82,4	22,7	22,7	0,0	15,3	5,2	5,6	0,0	0,9	31,0	15,8	1,8
Śniatyn		79,5	17,3	15,7	1,6	13,9	6,6	0,0	—	0,1	38,5	19,6	0,9
Woj. Tarnopolskie													
Czortków		92,7	52,1	51,8	0,3	7,6	6,5	7,6	0,1	2,2	11,1	6,1	1,2
Zbaraż		98,4	80,4	76,6	3,8	—	0,1	—	—	0,0	15,7	1,4	0,2
Złoczów-Zborów		97,4	35,8	35,2	0,6	16,7	1,8	0,7	—	4,0	35,1	2,6	0,0

Z powyższej tablicy widzimy, że dochody zwyczajne w ogólnej sumie wynoszą 90,5%.

Gospodarka więc gmin wiejskich w województwach południowych oparta jest prawie wyłącznie na wpływach zwyczajnych. Dochody bowiem nadzwyczajne stanowią 8,2%, zaległe zaś zaledwie 1,3%. Jeśli w podobny sposób porównamy ustosunkowanie się wpływów w gminach województw wschodnich, to zauważymy, że dochody zaległe w gminach tej dzielnicy wynoszą 1/5 część (20,2%) ogółu wpływów. Jak widzimy, stosunek dochodów zaległych w gminach województw południowych jest bardziej korzystny, niż w gminach województw wschodnich.

Najpoważniejszym źródłem dochodów zwyczajnych

są podatki bezpośrednie, które w sumie dla dwunastu powiatów wynoszą 38,8%, najmniej 17,3% (w gminach powiatu śniatyńskiego), najczęściej 80,4% (w gminach powiatu zbarskiego). Drugie miejsce zajmują dochody z majątku gminnego, wynosząc w sumie ogólnej 25,4% i wahają się w poszczególnych powiatach od 11,1% (w gminach pow. Czortków) do 42,9% (w gminach pow. Jaworów). Trzecie miejsce przypada na podatki pośrednie 13,2%. Wpływy z opłat zajmują czwarte miejsce (4,9%). Dalej z kolei idą specjalne składki (4,0%) i zwroty kosztów za korzystanie z urządzeń gminnych (2,0%).

Dla scharakteryzowania obciążenia podatkowego służą nam następujące liczby:

Tablica Nr. 5. *Na 1 mieszkańca złotych*

P o w i a t y	Danin publicznych	Dodatków do państwowych podatk. bezpośred.	Dodatków do państwowych podatk. pośrednich
Ogółem 1925	1,46	0,67	0,29
Ogółem 1926	2,02	1,15	0,43
Woj. Krakowskie			
Biała - Oświęcim	3,38	2,10	0,74
Dąbrowa	1,77	0,97	0,24
Gorlice	2,44	1,49	—
Woj. Lwowski			
Jaworów	1,18	0,95	0,02
Lisko	1,74	0,66	0,66
Łańcut - Przeworsk	2,44	1,08	0,71
Woj. Stanisławowski			
Kałusz	1,57	0,79	0,42
Stryj - Skole	2,14	0,99	0,67
Sniatyn	1,53	0,63	0,56
Woj. Tarnopolskie			
Czortków	3,03	2,10	0,31
Zbaraż	1,74	1,66	—
Złoczów - Zborów	1,37	0,85	0,41

W rubryce pierwszej uwzględniliśmy wszystkie dochody gmin wiejskich, mające charakter danin publicznych.

W drugiej rubryce uwzględniliśmy tylko dodatki do państwowych podatków bezpośrednich: gruntowego i przemysłowego.

W rubryce trzeciej zaś dodatki do państwowych podatków pośrednich: od patentów i spożycia.

Przeciętne obciążenie 1 mieszkańca wszelkiego rodzaju daninami publicznymi w sumie ogólnej wynosiło w r. 1925. 1,46 złotego, w roku zaś 1926 — 2,02 zł., t. j. więcej o 0,56 złotego. W poszczególnych powiatach obciążenie daninami publicznymi dość silnie się waha. Najwyższe przeciętne obciążenie mają gminy powiatu białskiego 3,38 złotego, najniższe gminy powiatu jaworowskiego 1,18 złotego. Wysokość obciążenia wyłącznie dodatkami do państwowych podatków bezpośrednich i pośrednich waha się dość silnie, przyczem stosunek ich do ogólnej sumy danin publicznych jest niejednorodny.

S. S.-ki.

Z GMIN

Z GMIN POW. TURECKIEGO. W dniu 20 ub. m. odbyło się posiedzenie budżetowe Rady Gminnej gm. Piętno, a następnego dnia w gm. Kościelnica. W obydwóch gminach zapreliminowano budżety na rok 1928/29 po dwadzieścia kilka tysięcy złotych. Całkowitego pokrycia z własnych źródeł dochodów gminy nie mają. brakło im zgórą po 5.000 złotych. O pokrycie niedoboru budżetowego gminy te zwróciły się do pow. związku komunalnego.

Na temże posiedzeniu Rada gminy Piętno postanowiła założyć kasę gminną pożyczkowo-oszczędnościową, uchwalając 3.000 zł. na kapitał zakładowy.

SPRAWOZDANIE SYTUACYJNE MIAST I GMIN POW. WŁODAWSKIEGO ZA IV KWARTAŁ R. 1927. W okresie sprawozdawczym rady gminne odbyły 34 posiedzeń, na których powzięto 271 uchwał.

Zebrań gminnych odbyło się 8, gromadzkich 35.

Do urzędów gminnych wpłynęło 16.270 spraw.
 Podatków gminnych ściągnięto 87.081 zł.
 Podatków sejmikowych ściągnięto 55.705 ..
 Podatków państwowych ściągnięto 54.699 ..
 Składki ogniowej 50.910 ..
 Gminy wydały na administrację 35.053 ..
 na szkolnictwo 35.547 ..
 na inne wydatki 30.278 ..

Pozwoleń na budowę nowych budynków wydano 92.

Gminy: Hańsk, Horodyszczce, Krzywowierzba, Sławatycze, Wołoskowola - Uścimów, Wola Wereszczyń-

ska, Włodawa, przeprowadziły roboty szarwarkowe przy naprawie dróg, na które zużyto 8.002 robotników pieszych, 4027 podwód.

Naprawę dróg uskuteczono przez okopanie rowami, wzmocnienie nawierzchni drogowej i nadawanie drogom odpowiedniego profilu.

W okresie sprawozdawczym we wszystkich gminach były czynne gminne kasy pożyczkowo-oszczędnościowe. Udzielono pożyczek w łącznej sumie 82.847,00 złotych.

Przyjęto wkładów w łącznej sumie 10.197,— zł. Zaciągnięto pożyczek w Państwowym Banku Rolnym 26.760,— zł.

Splacono pożyczek w Państwowym Banku Rolnym 25.322,— zł.

Rady Miejskie odbyły 16 posiedzeń, na których powzięto 115 uchwał. Do Magistratów wpłynęło 5.256 spraw.

Podatków miejskich ściągnięto	3.628 zł.
Podatków sejmikowych ściągnięto	18.864 ..
Podatków państwowych ściągnięto	2.914 ..
Na administrację wydano	24.110 ..
Na szkolnictwo wydano	10.203 ..
Na inne wydatki	93.313 ..

Magistrat m. Włodawy otrzymał pożyczkę z Banku Gospodarstwa Krajowego w wysokości 75.000 zł., zaś Magistrat m. Parczewa w wysokości 72.000 zł. Pożyczki obrócono na dokończenie rzeźni w Parczewie i Włodawie.

Z RADY GMINNEJ GM. „LETNISKO - FALENICA“. Na zebraniu rady gminy „Letnisko - Falenica“ ustalono plan i kosztorys robót drogowych na r. b., uchwalono ustawę o dopłatach drogowych, wreszcie powzięto uchwałę, nakładającą na właścicieli nieruchomości obowiązek utrzymywania w czystości przyległych do ich nieruchomości dróg i ulic. Uchwalono ustawę o dopłatach na ułożenie chodników we wszystkich letniskach na terenie gminy. Postanowiono zapisać gminę „Letnisko Falenica“ w poczet członków Ligi morskiej i rzecznej. Po nabyciu i ogrodzeniu placu pod budowę elektrowni, na który zwozi się już materiały budowlane, zamówiono obecnie silniki i generatory, tak, że elektrownia będzie puszczona w ruch już w r. b.

BUDOWA GMACHU MUZEUM NARODOWEGO. Prezydent miasta Krakowa powzięło nareszcie decyzję w spornej od długich lat sprawie, czy należy budować nowy gmach, czy też starać się o przebudowę gmachu poszpitalnego na Wawelu na cele Muzeum Narodowego. Zadecydowano budować gmach na wspólniejszej parceli u zbiegu ulic Potockiego i Zyblikiewicza. Fundusze na budowę znajdują się, bo miasto sprzedaje rządowi koszary przy ulicy Siemiradzkiego za 1 milj. 400 tys. zł., a komitet budowy posiada nadto przeszło 200 tys. zł. z zapisu ś. p. Cerazzy.

POŻYCZKA AMERYKAŃSKA DLA BIAŁEGOSTOKU. W dn. 24 ub. m. odbyło się specjalne posiedzenie Rady Miejskiej m. Białegostoku dla rozważenia sprawy zaciągnięcia pożyczki długoterminowej w

wysokości około 3 milionów złotych od kapitalistów amerykańskich za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego na inwestycje dochodowe z wyjątkiem wodociągu i kanalizacji. Pożyczka udzielona zostanie w listach zastawnych według kursu emisyjnego 80 - 82 i oprocentowana będzie w wysokości 7 proc. łącznie z amortyzacją.

ZJAZD BURMISTRZÓW I ARCHITEKTÓW MIEJSKICH. W Łucku w sali urzędu wojewódzkiego obradował w dniach 20 i 21 ub. m. zjazd burmistrzów i architektów miejskich z całego Wołynia. Obradom przewodniczył kierownik okręgowej dyrekcji robót publicznych, inż. Księżopolski. Wygłoszono szereg referatów, dotyczących odbudowy miast wołyńskich. Zebrani postanowili nadto zorganizować „Związek miast Wołynia“. W tym celu wybrano specjalną komisję, do której weszli pp.: Czarkowski i Guszyński z Łucka, Drojanowski z Kowla i Wojciechowski z Ostroga.

BIBLIOTEKA PUBLICZNA. Magstrat m. Warszawy wystąpił z wnioskiem, aby przejąć bibliotekę publiczną w Warszawie wraz z całym jej majątkiem ruchomym i nieruchomym oraz ze wszystkimi ciężarami na niej zobowiązaniami, licząc od 1 lutego 1928 r., zorganizować bibliotekę na zasadach jednostki autonomicznej, rządzącej się własnym statutem, zatwierdzić budżet biblioteki od 1 lutego do 1 kwietnia 1928 r. i na rok 1928/29, ostatni w dochodach 36.696 zł. i w wydatkach 276.972 zł. i zatwierdzić projekt statutu tej biblioteki.

Wiadomości o Kasach pożyczkowo-oszczędnościowych

O przyczynach zwłoki w otrzymywaniu kredytów przez gminne kasy pożyczkowo-oszczędnościowe

Intencją jest naszą, aby myśli poniżej wyłuszczone rozeszły się po całej Polsce, dotarły do każdego zakątka, gdzie tylko istnieje gminna kasa pożyczkowo - oszczędnościowa i rzucając choć odrobinę światła zrozumienia, oparły zdrową rację kredytu na podstawach mocnej organizacji pożyczkowo - oszczędnościowej.

Gminne kasy pożyczkowo - oszczędnościowe, starając się o kredyt czy to w Państwowym Banku Rolnym, czy w Powiatowej Kasie Oszczędności, nie zastanawiają się nigdy nad tem, czy instytucja ich powołana do opieki i podpory drobnego rolnictwa — jest prowadzoną należycie, innemi słowy, czy stoi na wysokości zadania. Zarządy kas uważają niezłomnie i powszechnie, że rolę decydującą w ich pracy odgrywa potrzeba środków do prowadzenia gospodarstwa ze strony drobnego rolnictwa.

Nie odmawiając w zasadzie słuszności temu rozumowaniu, podkreślamy wszakże ze specjalnym naciskiem, że *kredyt dany do rąk dobrego administratora wart jest dwa razy więcej*, osiąga lepsze skutki w znaczeniu prawidłowego, stosownie do istotnych potrzeb, podziału.

Kasa, która ma kredyt otrzymać, musi posiadać wszystkie cechy dobrego i energicznego gospodarza w osobie swego Zarządu.

Ci, których chęć do pracy, uczciwość i poczucie obowiązku społecznego wysunęły na czoło tej instytucji gminnej, mogą — mimo swej dobrej woli — nie być dostatecznie z całokształtem organizacji i działalności kasy obznajmieni. W tym wypadku przychodzi im ze słuszną, skądinąd konieczną, pomocą instytucja państwowa lub samorządowa, udzielająca kredytów.

Instytucje te udzielają wszelkich informacji, mają lub nawet zastrzegają sobie prawo wglądu do wszelkich spraw kasy. Dzieje się to w imię służenia swego doświadczeniem osobom, które tego doświadczenia nabyć jeszcze nie mogły, gwoli oparcia działalności kasy na podstawach praworządności i porządku.

Jeżeli Zarządy uważają takie postawienie sprawy za niepotrzebne wdzieranie się do ich życia, jeżeli bagatelizują wymagania i zarządzenia kredytodawców, czynią tylko sobie niepowetowaną szkodę, narażając spr-

wy otrzymania kredytów na wielką zwłokę i nadmiar zbędnej korespondencji.

Poniżej podamy szereg różnorodnych przyczyn, które w ostatecznym rezultacie wytwarzają stan jedno lub kilka - miesięcznego oczekiwania na otrzymanie przez kasy kredytu. Zrozumiałą jest potrzeba kredytu, ale nigdy nie można w dążeniu do uzyskania środków obrotowych przekraczać ram, zakreślonych życiem, ustawą oraz pewną metodą w podziale funduszy państwowych między wszystkie kasami. Niech konkretne przykłady wyjaśnią myśl powyższą:

Kasa zwraca się o kredyt w wysokości stu tysięcy złotych przy kapitale zakładowym 2 lub 3 tysięcy złotych, wtedy, gdy maksymalne jej zadłużenie nie może przekroczyć wysokości 20-o krotnej czyli 40 lub 60 tysięcy złotych (Art. 3 statutu normalnego). Podanie o kredyt nie jest to wyprawa na jarmark, na którym trzeba więcej żądać, żeby mieć się z czego targować. Następnie kredyt żądany w okresie jesiennym po zbiorach jest polityką niedalekowiedztwa, cóż w takim razie winni zażądać rolnicy w kilka miesięcy później, na przednówku? Kredyty, udzielane kasom, jako instytucjom, są tylko krótkoterminowe (8 - 10 miesięcy) i płatność pożyczki udzielonej np. w październiku może przypadać w porze zniw, w okresie bezgotówkowym dla rolnika.

Dalej kasa składa podanie o prolongatę w kilka lub kilkanaście dni po dniu płatności pożyczki. Albo też podanie kasy o nowy kredyt wypada właśnie w tym miesiącu, w którym kasa już inny kredyt z tejże instytucji otrzymała, lub ma do uregulowania pewne sumy z tytułu pożyczek dawniejszych. Czyż nie naraża to na kompromitację kasy, czy nie wywołuje złego wrażenia o jej gospodarce wewnętrznej, o jej kierownictwie w osobach członków Zarządu. Powstaje przekonanie, że kasa, chcąc uzyskać potrzebne jej i niezbędne skądinąd kredyty, nie przebiera w środkach i pisze podanie wtedy, kiedy zażądają tego członkowie gminy, a nie kiedy należy. Do czegoż w takim razie Zarząd jest powołany, czy do racjonalnej gospodarki i mądrej polityki kredytowej, czy też do mechanicznego pisania podań.

Gminne kasy pożyczkowo - oszczędnościowe, chcąc uzyskać w porę i w dostatecznej wysokości kredyt celem rozpozyczenia go drobnemu rolnictwu, winny zwrócić baczną uwagę na pewne braki w ich działalności, które posiadają charakter tak dalece masowy, że musimy w ramach tego artykułu za specjalnym naciskiem je podkreślić. A więc przede wszystkim po wygaśnięciu kadencji członków Zarządu lub przewodniczącego winna natychmiastowo nastąpić uchwała Rady Gminnej (Art. 50 statutu normalnego), dokonywująca wyborów nowe-

go Zarządu lub uzupełniająca wylosowanych członków (według tegoż art. 50). Po dokonaniem uzupełnienia należy natychmiast o tem zawiadomić.

Następną sprawą jest przysyłanie miesięcznych zestawień rachunkowych do instytucji, które z tytułu władzy nadzorczej lub udzielonych kredytów mają prawo tego wymagać. Praktyka życiowa wykazuje zjawisko cokolwiek odmienne. Gminna kasa, potrzebująca pożyczki, sporządza terminowo zestawienie i przesyła go łącznie z podaniem o kredyt, nie zastanawiając się nad tem, że dla instytucji kredytującej może być ważnym nie tylko to, co kasa w danej chwili na podstawie bilansu posiada, ale również i to — jak pracuje. Bilans miesięczny nie jest tylko suchym zestawieniem liczb, ale jednocześnie obrazem działalności Zarządu kasy. Przesyłanie go perjo-dyczne w terminie właściwym wytwarza dokładne pojęcie o całej instytucji, budząc zaufanie lub nieufność. Sposób praktykowany przez kasy, jak wskazano powyżej, należy uznać za zupełnie bezcelowy.

Wypada tu jeszcze nadmienić o jednym szczególe w podaniach Zarządów kas a mianow. o dyspozycjach, jakie podaje Zarząd w swej prośbie, w jaki sposób ma być gotówka przekazana. — w ratach dwutygodniowych, miesięcznych i t. d. Rozumiemy, że takie załatwienie pożyczki mogłoby być specjalnie dla danej kasy dogodnym, ale żądanie podobne w stosunku do instytucji kredytującej jest niemożliwe. Proszę sobie wyobrazić całą armię urzędników, którzyby pilnowali wszelkich rat, częściowego przekazywania pieniędzy stosownie do dyspozycji niespełna pięciuset kas rozsianych po całej Polsce. Podrożyłoby to bardzo poważnie koszta administracyjne instytucji kredytującej.

Na podstawie słów powyższych możemy dojść do przekonania, że kasa, zwracając się o kredyt, powinna:

- 1) uczynić to w porze właściwej;
- 2) uregulować swój stosunek dłużnika do kredytodawcy, a przynajmniej wyjaśnić, jakie kredyty i kiedy będą spłacone (umowa o płatności pożyczek późniejsza, niż data podania);
- 3) posiadać księgowość całkowicie uporządkowaną, bilansy miesięczne w swoim czasie przesłane.

Staraliśmy się w szeregu powyższych uwag podać istotę tych przyczyn, które wpływają na opóźnienie w otrzymywaniu przez kasy kredytów.

Ponieważ w ramach niniejszego szczupłego artykułu nie mogliśmy wyczerpać całości zagadnienia — w najbliższej przyszłości wyjaśnimy pewne usterki w polityce kredytowej kas oraz nadmienimy o wymaganych dokumentach przy zgłoszeniu o pożyczki.

S. O.

K r o n i k a

W SPRAWIE LIKWIDACJI GROMADZKICH KAPITAŁÓW ZAPOMOGOWYCH.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w sprawie likwidacji gromadzkich kapitałów zapomogowych (mir-

skich wspomagatelnych kapitałów) w województwach wschodnich wystosowało do pp. Wojewodów w Wilnie, Brześciu n/B., Nowogródki, Łucku i Białymstoku pismo z dnia 6 marca 1928 Nr. S G. 251/I/28 treści następującej:

„Doszło do wiadomości Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, że nie we wszystkich gminach województw wschodnich zostały ściągnięte od dłużników istniejące przy urzędach gminnych t. zw. „ssudnyje” względnie „mirskije wspomagatielnyje kapitały”, utworzone w swoim czasie na podstawie art. 350 i 369 Obszczewo położenia o krestjanach (Osoboje przyłożenie k' 9-mu tomu zakonow o sostojanjach) (Zbiór pr. b. ces. rosyjskiego, ustawa włościańska z 1902 r. T. IX, ks. I, rozdz. IV), a przeznaczone na budowę i podtrzymanie cerkwi, urządzenie wiejskich szkół tudzież na inne gromadzkie i gospodarcze potrzeby włościan.

W związku z powyższym Ministerstwo Spraw Wewnętrznych prosi Pana Wojewodę o wydanie polece-

nia podwładnym sobie organom administracyjnym zbadania tej sprawy i o zarządzenie przygotowania odpowiednich materiałów do wszczęcia czynności, związanych ze ściąganiem omawianych funduszków, zgodnie z obowiązującymi w tej mierze przepisami rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o przerachowaniu prywatno - prawnych zobowiązań z dnia 14 maja 1924 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 30, poz. 213).

Z dokonanych czynności w tym względzie — Pan Wojewoda przedłoży Ministerstwu Spraw Wewnętrznych stosowne sprawozdanie, wykazujące faktycznie ściąganych kapitałów, przy równoczesnym zaopiniowaniu co do oznaczenia terminu ich ściągnięcia oraz co do sposobu zużycia przez gminy uzyskanych funduszków.”

Wiadomości gospodarcze

KURSY WALUT.

(notowane na giełdzie warszawskiej w dn. 28.III. 1928).

1 dol. St. Zjedn. — 8,88 — 8,92 zł.
100 frank. szwajc. = 172,23 — 171,37 zł.
1 funt szterl. = 43,41 — 43,62 zł.
100 frank. franc. = 35,20 — 35,02 zł.

CENY ZBOŻA.

(Ceny za 100 kg. franco stacja załadowania).

W dn. 24. III. 1928 r.: Warszawa:

Zyto kongresowe 43,88 zł.
Pszenica 56,90 zł.
Jęczmień 45,50 zł.
Owies 44,09 zł.

NABIAŁ.

W dn. 15. III. 1928 r.: Warszawa:

Mleko niezbiierane: Cena za 1 litr mleka w hurcie 0,38 zł.

Masło: za 1 kg. w detalu: wyborowe luksusowe 7,8 zł. mleczarskie deserowe II gat. 6,8 zł.; mleczarskie solone 6,1 zł. oselkowe 6 zł.

Ceny masła w hurcie rozumieją się o 10% mniej cen detalicznych.

Jaja za skrzynię (24 kopy) 210 — 200 zł.

Jaja świeże za sztukę 0,18 zł.

Poradnik samorządowy

1. *Pytanie:* Urząd gminy Kołki zapytuje, czy akty i umowy, sporządzone w myśl art. 6 rozporz. Prez. R. P. z dn. 14.X.1927 r. (Dz. Ust. Nr. 92, poz. 824) w urzędach gminnych, winny być podpisane przez strony w samej księdze umów, strony zaś winny otrzymywać wyciągi z tej księgi, czy też należy wydawać stronom oryginał aktu wzgl. umowy, podpisany własnoręcznie przez strony, a do księgi wciągać odpisy tych umów wzgl. aktów.

Odpowiedź: Należy postępować w myśl pierwszej z powyższych dwu alternatyw, t. j. oryginalne akty i umowy wciągać do gminnych ksiąg umów, a stronom wydawać uwierzytelnione ich odpisy. Akty i umowy bowiem, wydawane stronom, mogą niejednokrotnie zagiąć, z nimi zaś razem ginęłyby własnoręczne podpisy stron, co oczywiście mogłoby mieć nieraz niepożądane konsekwencje prawne.

2. *Pytanie:* urząd gminy Huta Stara, pow. Częstochowskiego zapytuje:

Kiedy może być agencja pocztowa przemianowana na urząd pocztowy V lub VI klasy. Obecnie miesięczny obrót wynosi 4221 jednostek pracy; agencja istnieje już 2 lata i znajduje się w miejscowości przemysłowej i podmiejskiej.

Odpowiedź: przemianowanie agencji na urząd pocztowy V klasy następuje w okresach trzechletnich, a to w tym wypadku, gdy w okresie trzechletnim przeciętna roczna ilość jednostek pracy wynosi co najmniej 50.001 (podstawą prawną jest tu § 3 rozporządzenia Min. Poczty i T. z dn. 30.IV.1921 r. Dz. Urzęd. M. P. i T. Nr. 23, poz. 72). W drodze wyjątku może być przeklasyfikowanie dokonane i przed upływem trzechletnia, a to w stosunku do nowootwartych agencji, a to na podstawie §§ 7 i 8 rozporządzenia Min. P. i T. z dnia 14.VI.1921 r. Dz. Urzęd. M. P. i T. Nr. 31, poz. 97.

Natomiast pomiędzy urzędem pocztowym VI klasy a agencją I stopnia pocztową nie ma różnic pod względem ilości jednostek pracy; każdy z nich musi mieć rocznie

co najmniej 20.001 jednostek pracy. O tem, czy w danej miejscowości ma być urząd pocztowy VI klasy, czy agencja I stopnia, decydują względy ekonomiczne i stosunki społeczne, które winny uzasadniać stworzenie urzędu, a więc instytucji, mającej, w przeciwstawieniu do agencji, pełny zakres działania urzędu pocztowo-telegraficznego. W danym wypadku lokalne stosunki zdaje się uzasadniając stworzenie urzędu co najmniej VI klasy, a niezadługo i V klasy. Celem uzyskania przemianowania agencji na urząd VI klasy, winni zainteresowani, powołując się na rozporz. Min. P. i T. z dn. 17. IV. 1923 r. i przepisy wykonawcze do tegoż rozporządzenia, ogłoszone w *Dzien. Urzęd. M. P. i T.* Nr. 18 z r. 1923, p. 88, zwrócić się z odpowiednim podaniem do właściwej Dyrekcji Poczt i Telegrafów.

3. *Pytanie:* urząd gminy Rachanie, pow. Tomaszowskiego zapytuje:

1) kto winien pokryć koszt utrzymania nieślubnego dziecka, którego matka podrzuciła domniemanemu ojcu, a sama uciekła; poprzednio mieszkała na terenie gminy Rachanie.

2) kto jest właścicielem placów i budynków szkolnych nabytych wzgl. wybudowanych przed r. 1914: gromada, czy gmina,

3) czy gmina ma prawo żądać od nauczycieli czynszu za mieszkanie i sad owocowy.

4) czy gmina w porozumieniu z dozorem może dowolnie rozporządzać inwentarzem ruchomym szkół powszechnych, np. przenosząc go do innej szkoły.

5) czyją własnością: państwa, czy gminy jest budynek szkolny wybudowany w połowie za pieniądze, pochodzące ze Skarbu Państwa, a w połowie z funduszy gminy.

6) czy budynki szkolne przedwojenne i obecnie wybudowane, oraz inwentarz szkół należy oszacować i wpisać do księgi inwentarzowej gminy.

Odpowiedź: 1) koszt tymczasowej opieki winna pokryć gmina Rachanie, a to w myśl art. 10 ust. z dn. 16.VIII.1923 r. o opiece społecznej (*Dz. U.* Nr. 92, p. 726). Gminą, zobowiązaną do udzielenia trwałej opieki, jest ostatnia gmina, w której matka co najmniej rok mieszkała (art. 8, pkt. d, powyższej ustawy). Procedura postępowania w tej sprawie określona jest w rozporządzeniu Ministra Pracy i Op. Społ. z dnia 24.IV.1924 r. (*Dz. U.* Nr. 38, p. 404).

2) właścicielem osad szkolnych i znajdujących się na nich budynków jest ten, kogo wskazuje tabela likwidacyjna, a więc gromada wzgl. gmina. Ta ostatnia może stać się właścicielką tych osad jedynie na podstawie uchwały zebrania gromady, powziętej w myśl pkt. 4 art. 271 ustawy gminnej z r. 1864.

3) Gmina nie ma obowiązku dostarczania nauczycielom bezpłatnie mieszkania; art. 11 ustawy z dn. 17.II.

1922 r. (*D. U.* Nr. 18, p. 143) ciężaru tego na gminy nie nakłada. Nie czyni tego również ani art. 1 ustawy z dnia 17.II.1922 r. o budowie szkół (*D. U.* Nr. 18, p. 144) i gmina ma prawo żądać opłacania pewnego czynszu za mieszkanie np. w wysokości otrzymywanego podatku na mieszkanie. W tej sprawie należy w razie potrzeby zwrócić się do Wydziału Powiatowego. Natomiast o ile sad owocowy jest ekwiwalentem dwóch mórg ziemi, do których mają prawo kierownicy szkół powszechnych m. in. na podstawie art. 44 ustawy z dn. 9.X.1923 r. (*D. U.* Nr. 116, p. 924), to gmina nie ma prawa do żądania za sad czynszu dzierżawnego.

4) obowiązuje w tym względzie pkt. 3 ustępu II-go art. 54 i art. 20 przepisów tymcz. o szkołach elementarnych z dnia 10.VIII.1917 r. (potwierdzonych art. 7 ustawy z dn. 4.VI.1920 r. *Dz. U.* Nr. 50, p. 304), z których wynika, że o ile gmina nie przekazała dozorowi całości zarządu sprawami gospodarczymi szkół, to ona sama to czyni i może w porozumieniu z dozorem np. przynosić poszczególne przedmioty z inwentarza z jednej szkoły do drugiej.

5) o ile państwo, dając pożyczkę i zasiłek, nie poczyniło żadnych specjalnych zastrzeżeń, to budynek jest w całości budynkiem, należącym do gminy, a wynika to z art. 10 i całego ducha ustawy z dn. 17.II.1922 r. o budowie szkół (*Dz. U.* Nr. 18, p. 144).

6) o ile budynki szkolne i znajdujący się w nich inwentarz jest własnością gminy, i to niezależnie, czy są to budynki przedwojenne, czy później wybudowane, to cały ten inwentarz ruchomy i nieruchomy musi być zapisany do księgi inwentarzowej gminy, prowadzonej zgodnie z § 26 i n. rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Skarbu z dnia 28.III.1927 r. (*D. U.* Nr. 38, p. 345) i okólnika Nr. 99 Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 6.V.1927 r.

4. *Pytanie:* urząd gminy Pawłowice, powiatu Ilzckiego zapytuje:

czy ma obowiązek pokryć koszt opieki za osobę, która przebywała w schronisku w Warszawie w czasie od 25.IX.1914 r. do 8.XII.1914 r. i tam zmarła. Rodzice jej posiadają gospodarstwo w sąsiedniej gminie, będąc w gminie Pawłowice zapisanymi do ksiąg stałej ludności.

Odpowiedź: obowiązek ten ciąży na rodzicach, a to w myśl ogólnych zasad prawa cywilnego. Gmina Pawłowice za swych stałych mieszkańców nie ma obowiązku ponoszenia takich kosztów, powstałych w okresie do dn. 21.III.1924 r. (dzień wejścia w życie ustawy z dn. 16.VIII.1923 r. o opiece społecznej *D. U.* Nr. 92, p. 726). Szczegółowo omówiona jest ta sprawa ostatnio w Nr. 10 „Samorządu” z r. 1928 na str. 154 i n.

H. i P.

Wydawnictwa nadesłane

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej i ważniejsze ustawy polityczne i administracyjne uzupełnione statutem Ligi Narodów wydał Prof. Dr. Anonim Peretiatkowicz, wydanie IV. Nakład Krajowego Instytutu Wydawniczego w Poznaniu.

Książka prof. Dr. Peretiatkowicza okazała swą niesłychaną praktyczną wartość jako podręcznik do egzaminów nie tylko uniwersyteckich ale i dla urzędników samorządowych i państwowych. Zawiera bowiem zbiór tych wszystkich ustaw, jakimi każdy pracownik publiczny przedewszystkiem zapoznać się może. W zbiorze są zamieszczone oprócz Konstytucji, ustawy o ustroju władz i samorządów, ustawy urzędnicze, Konkordat z Rzymem itd.

Wydanie IV wyróżnia się korzystnie od poprzednich, dzięki zwiększeniu materiału, dokładnemu skorowidzowi i wielkiej przejrzystości.

Regionalizm lubelski ze szczególnem uwzględnieniem zadań administracji państwowej i samorządowej.

Praca zbiorowa podjęta z inicjatywy wojewody Lubelskiego A. Remiszewskiego, przy współudziale Komisji Regionalistycznej Towarzystwa Przyjaciół Nauk w Lublinie, uzupełniona bibliografią przedmiotu.

Odbitka z Dz. Urz. Wojew. Lub. Nr. 8 z dn. 6.III.1928 r. Wydział Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego.

Szkic projektu organizacji spółdzielczej producentów lnu na ziemiach wschodnich. — Franciszek Świdorski. Wilno — 1927 r. Str. 30.

Sprawozdanie Centralnego Związku Kółek Rolniczych za r. 1926. Nakładem Centralnego Związku Kółek Rolniczych. Warszawa, r. 1928.

Biuletyn Spółdzielczego Instytutu Naukowego pod redakcją Stanisława Wojciechowskiego. Warszawa.

Treść zeszytu 1 z marca r. 1928: Spółdzielczość w rolnictwie. Teoria spółdzielczości spóżywców: czy wystarczy? Kredyt rolniczy. Związki spółdzielni rolniczych w Niemczech. Organizacja zakupów w Danii. Sprzedaż produktów rolnych w Niemczech. Ustrój spółdzielni Izby rolnicze a zrzeszenia rolnicze. Spółdzielnie rolnicze w Holandji. Wieś i miasto. Ustawodawstwo o spółdzielniach. Kronika.

Przegląd tygodniowy, bezpłatne pismo dla czytelników samorządu Miejskiego.

Treść Nr. 11 z dn. 11 marca 1928 r.: Projekt rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o opiekunach społecznych i o komisjach opieki społecznej. — Doniosłe zarządzenie w sprawie wymiaru dodatku komunalnego do idealnego podatku przemysłowego od przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”. Kronika.

Treść Nr. 12 z dn. 18 marca 1928 r.: Zabezpieczenie emerytalne członków Zarządów miast. — Z działalności Studium Administracji Komunalnej. — Kronika.

Treść Nr. 13 z dn. 25 marca 1928 r.: Regionalizm a władze centralne. I Zjazd lekarzy i działaczy samorządowych szpitalnych w m. Łodzi na tle stanu potrzeb administracji samorządowej w dziedzinie szpitalnictwa. O uzupełnienie i zmianę sposobu rozdziału kontyngentu Funduszu Rozbudowy na r. 1927/28 oraz o jego zwiększenie. Wyjaśnienie kwestji pokrywania kosztów opieki społecznej. Utworzenie Wielkiego Borysławia. Z polityki finansowej m. Paryża. Plany regulacyjne miast angielskich. Kronika.

Wydawca: „Samorząd”, Spółka Wydawnicza.

Redaktor odp. Roman Grochowski.

POZNAŃSKA CEGIELNIA

M. FRANKIEWICZ i S-ka

SP. Z O. O.

POZNAŃ GWARNA № 12.

Z początkiem czerwca 1927 r. rozpoczęto budowę nowej cegielni, która obecnie jest już częściowo uruchomiona. Budynek cegielni obejmuje 3.200 m² przestrzeni i mieści w sobie piec pierścieniowy „B o c k a” o 32 komorach i pojemności 400.000 cegieł.

Nad piecem jest suszarnia, która promieniowaniem gorączki z pieca, będzie ogrzewana. Pozatem jest jedna suszarnia sztuczna, ogrzewana parą, i jedna suszarnia naturalna na II piętrze.

Suszarnie są tak zastosowane, że cegielnia nie potrzebuje żadnych szop, ponieważ cały proces wyrobu odbywa się w jednym budynku, i tak, że cegielnia pracować może bez przerwy zimą i latem.

Sala pras obejmuje na razie jedną prasę wydajności 4.000 cegieł na godzinę i jedną prasę do dren i karpówki wydajności 3.000 cegieł na godzinę, czyli ogółem dziennie 50 — 60.000 cegieł.

Glinę wydobywa się za pomocą czerpaka. Siły zępowe: 2 turbiny wodne o sile 60 koni i prąd z elektrowni miejskiej na siłę 80 koni.

Urządzenie cegielni jest zastosowane według najnowszej techniki. Roczna produkcja 15 milionów. Jeszcze w tym roku pobudowany będzie specjalny piec na wyroby klinkrów i licówki.

Parowe walce szosowe

8 do 18 tonnowe

ROZRYWACZE DO SZOS

WALCE PAROWE DO DRÓG
ASFALTOWYCH

fabryki: Maschinenbau-Gesellschaft, Heilbronn a N.

Walce szosowe

Benzynowe 8 tonnowe

fabryki: Hotherr-Schranz-Clayton-Shuttleworth A. G. Wiedeń

POLECA:

Dr. Oswald Buber

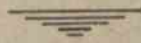
Warszawa, ul. Marszałkowska 99

Kamieniołomy Tatrzańskie

Fundacja Zakłady Kórnickie i Henryk Kiejnowski

Sp. z ogr. odp.

w Zakopanem.



Jednym z powodów opłakanego stanu dróg w Polsce był brak odpowiedniego materiału kamiennego. Istniejące w kraju kamieniołomy ani pod względem jakości ani nawet ilości nie były w stanie zaspokoić wzrastającego zapotrzebowania, tak, że rok rocznie sprowadzać musiano wielkie ilości obrobionego kamienia z zagranicy.

Dopiero w roku 1927 roz-

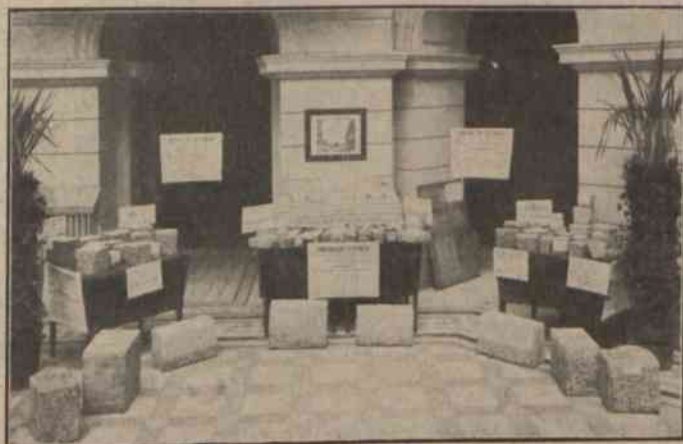


poczęto na wielką skalę zorganizowaną eksploatację szarogłazu kwarcowego na Podtatrzu, który to kamień okazał się pierwszorzędnym materiałem użytkowym. Dzięki inwestycjom dużego kapitału poczynionym przez zaszczytnie znanego przemysłowca p. Henryka Kiejnowskiego, kamieniołomy tatrzańskie już od wiosny r. 1928 będą w stanie wyprodukować dziennie od



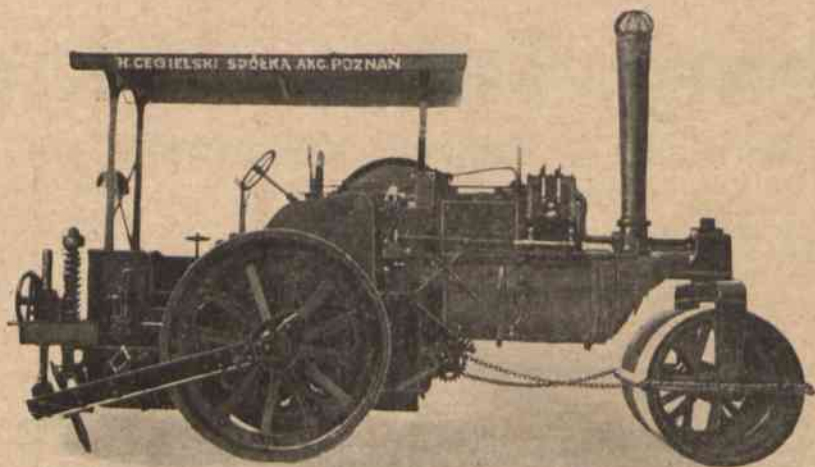
200–300 tonn obrobionego materiału brukowego, co przy tylko 180 dniach roboczych uczyni roczny obrót w wysokości ok. zł. 2.500.000 do zł. 3.500.000.

Szarogłaz tatrzański w krótkim czasie zdobył sobie rynek krajowy zwłaszcza dzielnice zachodnie (poznańskie i G. Śląsk), wypierając wszędzie kamień zagraniczny. Miasto Poznań uczyniło poważne zamówienie na materiał pod budowę dróg w związku z Powszechną Wystawą Krajową w r 1929



Przedsiębiorstwo kamieniołomów przeistoczyło się niedawno w wielkie towarzystwo przemysłowe. Dnia 8 października 1927 r. podpisany został przed notariuszem Ludwikiem Cichowiczem w Poznaniu akt spółki pod firmą: „**Kamieniołomy Tatrzańskie**” Fundacja Zakłady Kórnickie i Henryk Kiejnowski, Sp. z ogr. odp. z kapitałem zakładowym zł. 1.000.000,—wplaconym w całości przy podpisaniu aktu biurami i przedsiębiorstwem w Zakopanem.

Walce szosowe wyrobu H. Cegielski, Sp. Akc. w Poznaniu



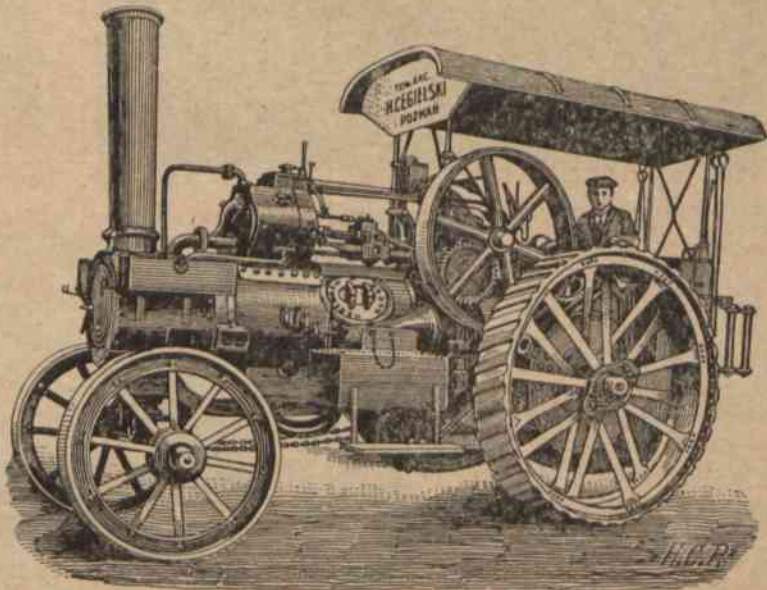
Wśród nielicznych krajowych fabryk, produkujących walce szosowe, jedno z pierwszych miejsc zajmuje Fabryka H. Cegielskiego w Poznaniu. Fabryka ta buduje obecnie dwa zasadnicze typy walców parowych własnej udoskonalonej konstrukcji, a mianowicie: typ cięższy „WD” z maszyną parową 2-cylindrową na 13 atmosfer z przegrzewaczem pary o wadze netto, t. j. bez wody i węgla około 14½ ton, brutto zaś t. j. z pełnym zapasem wody i węgla około 16½ ton, oraz typ lżejszy „WS” z maszyną 1-cylindrową na 12 atm. o wadze netto 10½ ton i brutto 11½ ton. Walce powyższe posiadają kotły płomieniówkowe typu parowozowego z wiszącą czworokątną skrzynią paleniskową, przyczem walec „WD” posiada i przegrzewacz systemu Schmidta; wielkość powierzchni rusztu jest dostosowana do opalania nie tylko węglem kamiennym, lecz małowartościowym opałem, jak to: węglem brunatnym, brykietami względnie torfem. Komin zaopatrzony jest w skutecznie działający iskrochron w formie chelma. Do zasilania kotła służą: pompa tłokowa napędzana od wału korbowego za pośrednictwem kół zębatach i mimośrodów oraz smoczek parowy czyli inżektor, który umożliwia zasilanie kotła w czasie postoju maszyny. Obydwa przyrządy zasilające czerpią wodę z tendra i tłoczą bezpośrednio do kotła. Dolna część tendra stanowi zbiornik wody, górna część jest ukształtowana w formie skrzyni do węgla. Do napełniania tendra wodą służy specjalna pompa parowa, która przy pomocy węża gumowego umożliwia pobieranie wody z przydrożnych strumieni, względnie z beczkowsów bez uciążliwego czerpania wiadrami. Walec typu „WD” jest zaopatrzony w maszynę parową 2-cylindrową o pojedynczym rozprężaniu, a walec „WS” w maszynę 1-cylindrową, przyczem jak jedna tak i druga maszyna jest przystosowana do biegu w prawo i lewo, a tym samym do jazdy walca naprzód i w tył. Rozrząd pary odbywa się przy pomocy suwaków tłokowych zaopatrzonych w pierścienie rozprężne. Cylindry wykonane są ze specjalnego żeliwa, wał korbowy, korbowód, wały napędne, osie oraz części stawidła z wysoko gatunkowej stali. Smarowanie maszyn jest oszczędne i ułatwiające obsługę. Suwaki i tuleje robocze cylindrów są smarowane samoczynnie przy pomocy smarownicy tłokowej, której wydajność można odpowiednio regulować. Napęd osi tylnej walca odbywa się za pomocą zespołu kół zębatach wykonanych z lanej stali. Obręcze kół wykonane z lanej stali, szprychy z żelaza kutego zalane w żeliwnych piastach i przyśrubowane do obręczy, tak że są zabezpieczone od pęknięcia. Zarówno przednie jak też i tylne koła są stożkowane, a tem samem przystosowane do wypukłego profilu dróg. Średnica przedniego koła walca typu „WD” wynosi 1200 mm., a tylnego 1750 mm. Odległość między zewnętrznymi krawędziami kół tylnych, czyli szerokość walcowania wynosi 2074 mm. Stosunek nacisku na 1 cm. szerokości przedniego koła do nacisku na 1 cm. tylnego koła wynosi w przybliżeniu jak 5—8. Średnica przedniego koła walca „WS” wynosi 1100 mm., tylnego 1565, a odległość między zewnętrznymi krawędziami kół tylnych, czyli szerokość walcowania wynosi 1906 mm. Do oczyszczania obręczy kół walców służą grzebaczki zaopatrzone w sprężyny, które powodują odpowiednie dociskanie do obręczy. Dzięki zastosowaniu zmiennej prze-

kładni o dwóch stopniach, walce mogą się poruszać wolniej i prędzej. Szybkość mniejsza (od 2½ — 3 klm. na godzinę) stosowane jest przy walcowaniu, szybkość większa przy transportach walców. Kierownica walców jest tak umieszczona, aby umożliwić swobodne obserwowanie walcowanej powierzchni. Przy prostocie konstrukcji czyni ona walec nader zwrotny. Hamulec taśmowy umożliwia równomierność hamowania. Jako drugi pewny i sprawny hamulec służy stawidło maszyny, który umożliwia wstrzymywanie walca na miejscu przez zastosowanie przeciw pary. Części ruchome maszyny, jako też koła zębata są osłonięte blaszanymi osłonami, które z łatwością dają się zdejmować. Dach ochronny chroni od opadów atmosferycznych zarówno maszynę, jako też obsługę.

Walce wyrobu H. Cegielskiego w Poznaniu prócz wymienionych wyżej zalet konstrukcyjnych posiadają następujące ogólne zalety: 1) niskie koszty eksploatacji dzięki małemu zużyciu opału i smarów, 2) znaczna trwałość zapewniona, jak samą konstrukcją tak też gatunkiem użytych do budowy materiałów, 3) szybkie osiągnięcie należytego stopnia zawalcowania nawierzchni uwarunkowane odpowiednim rozkładem nacisku na koła przednie i tylne oraz odpowiednim dobraniem średnich kół przednich i tylnych, 4) niezawodność w ruchu wskutek prostoty mechanizmu parowego, 5) łatwa obsługa zapewniona przejrzystym i dostępnym rozmieszczeniem wszystkich mechanizmów, 6) zamienność części zapewniająca precyzyjność wykonania przy zastosowaniu odpowiednich kalibrów, sprawdzianów i szablonów.

Jako dodatkowe części do walców szosowych H. Cegielski buduje zrywacze starych szos, beczkowsy i wozy mieszkalne. Zrywacze czyli oskardniki odznaczają się silną budową i są w ten sposób skonstruowane, że mogą być w miarę potrzeby do walca doczepione, względnie odjęte. Oskardniki bywają jednostronne dla walca „WS”, dwustronne dla walca „WD”. Oskardnik jest zaopatrzony w 3 radła o przekroju kwadratowym, wykonane ze specjalnej stali, niezwykle twardej i wytrzymałej. Odpowiedni i łatwo dostępny mechanizm umożliwia zagłębienie radła w nawierzchni do żądanej głębokości. Szerokość nawierzchni zrywacza wynosi ½ mtr.

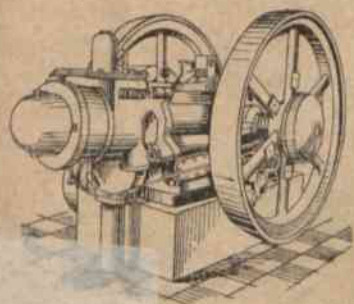
Beczkowsy budowane przez fabrykę H. Cegielski o pojemności około 1500 litrów zaopatrzone są w siedzenie dla woźnicy, w hamulec ręczny, w pedał do natrysku, w pompę ręczną z wężem spiralnym i koszem ssącym do napełniania beczki ze studni,



rowu lub stawu. Budowa mocna i solidna wykonana na kołach drewnianych.

Wozy mieszkalne, jako niezbędne części kompletu drogowego, są budowane przez fabrykę H. Cegielski dla pomieszczenia obsługi (2-ch ludzi) walca parowego oraz narzędzi.

Wyroby powyższe, jak to: walec parowy, oskardniki, beczkowsy i wozy mieszkalne stanowią komplet maszyn drogowych i są nabywane przez Dyрекcję Robót Publicznych, Sejmiki Powiatowe, Magistraty i t. d.



TOWARZYSTWO FABRYKI MOTORÓW
P E R K U N SPÓŁKA AKCYJNA

WARSZAWA (Praga), UL. GROCHOWSKA 46, TEL. 84-46.

Motory spalinowe

typu Semi-Diesel, dwutaktowe, na olej gazowy, ropę lub naftę

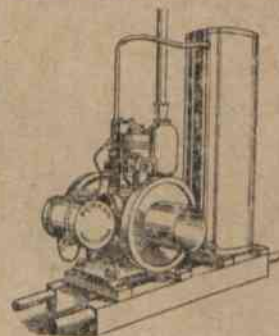
MOTORY POZIOME 10 KM. — 60 KM.

NOWE TYPY MOTORÓW PIONOWYCH 3 1/2 KM., 6 KM. i 10 KM.

PROSTA I TRWAŁA KONSTRUKCJA.

ŁATWA OBSŁUGA.

EKONOMICZNE I PEWNE W DZIAŁANIU.



Szerokie oferty na żądanie.

Dogodne warunki płatności.

M E K S F A L T (MEXPHALTE)

Bitum najwyższego gatunku do budowy dróg i bruków asfaltowych, asfaltów lanych, mastyksu etc.

S P R A M E K S (SPRAMEX)

Meksfalt miękki do utrwalania nawierzchni dróg

Odnaczone złotym medalem na Wystawie Drogowej we Lwowie, Targi Wschodnie 1926 r.

Dziesiątki tysięcy kilometrów dróg wykonano przy użyciu Meksfaltu i Sprameksu
 we wszystkich cywilizowanych krajach świata.

W Warszawie wykonano szereg ulic w b. r.

Pl. Trzech Krzyży, Królewska, Natolińska,

Lwowska, Wilecza, Bracka, Widok, etc. poza-

tem w Krakowie, Poznańskiem, Zagłębiu etc.

Wszelkich informacji udziela wyłączone przedstawicielstwo na Polskę T-wa The Asiatic Petroleum Cy Ltd. w Londynie:

P O L S K A F A B R Y K A

Ekstraktów Garbarskich Spółka Akcyjna.

WARSZAWA, ULICA SMOCZA Nr. 43.

DZIAŁ ASFALTÓW

Tel. 319-51, 224-28 i 123-57.

Adres telegraf.: FABEX WARSZAWA.

SKŁADY W WARSZAWIE I GDAŃSKU.



D o s k o n a ł a
o r a z e k o n o m i c z n a
O P O N A I D Ę T K A
F I S K

ŻAŁĄĆ WSZĘDZIE!

Time to Re-tire
 Get a FISK
 TRADE MARK REG. U. S. PAT. OFF.

PAŃSTWOWY BANK ROLNY

Instytucja Centralna — Warszawa, ul. Traugutta 11.

ODDZIAŁY: w Warszawie, (Oddział Główny), Grudziądzu, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Łucku, Pińsku, Poznaniu, Wilnie, Agentura w Gdyni.

Adres telegraficzny Instytucji Centralnej: „CENTROPEBROL“

Adres telegraficzny Oddziałów: „PEBROL“

Kapitał zakładowy, całkowicie wpłacony, 75 milionów złotych.

P a ń s t w o w y B a n k R o l n y

udziela długoterminowych pożyczek amortyzacyjnych w 8^o, Listach Zastawnych na kupno gruntu i na inwestycje rolne; udziela drobnym i średnim gospodarstwom rolnym, za pośrednictwem spółdzielni i samorządowych kas pożyczkowo-oszczędnościowych krótkoterminowych kredytów obrotowych, oraz kredytu towarowego w nawozach sztucznych; kupuje majątki ziemskie na parcelację i podejmuje się parcelacji komisowej; przyjmuje wkłady: z 3 mies. terminem wypowiedzenia za oprocentowaniem rocznym w wysokości 6 od sta, z 1 mies. terminem wypowiedzenia za oprocentowaniem rocznym 5 od sta, na każde żądanie za oprocentowaniem rocznym 4 od sta, oraz na książeczki oszczędnościowe za oprocentowaniem 6 od sta.

Państwowy Bank Rolny pośredniczy w kupnie i w lokacie Listów Zastawnych.

Państwowy Bank Rolny dostarcza rolnikom wszelkich nawozów sztucznych na dogodnych warunkach kredytowych.

Biuro Urządzeń Rolnych Kółek Rolniczych

w Warszawie, ul. Langiewicza 3 (Kolonja Staszica) Tel. 131-89.

ODDZIAŁY:

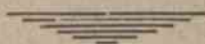
Kielce
ul. Sienkiewicza № 20

Wilno
ul. Trocka № 11

Włocławek
ul. Kaliska № 12

Przedstawicielstwa prowincjonalne:

Wojewódzkie i Okręgowe Związki Kółek Rolniczych.



Institucja o charakterze społecznym współpracująca w sprawach techniczno agrarnych z urzędami państwowymi, samorządowymi i organizacjami rolniczymi, — ukwalifikowana przez Ministerstwo Reform Rolnych i Rolnictwa.

Wykonywa wszelkie prace z zakresu:

1) **meljoracyj rolnych**, jako to: Drenowanie gruntów ornych, nawadnianie i osuszanie łąk, torfowisk, regulacje rzek, urządzenie stawów rybnych, sporządzanie planów dla koncesyj prawno-wodnych i przemysłowych (młyny), ekspertyzy meljoracyjne, organizowanie spółek wodnych;

2) **miernictwa**: w związku ze **scalaniem** i zamianą gruntów, znoszeniem służebności, podziałem wspólnot, parcelacją, pomiary majątków ziemskich i miast, plany regulacyjne, ustalanie granic, sporządzanie i poświadczanie zgodności planów, odrysów i t. p.

3) **parcelacji prywatnej majątków ziemskich**: sprzedaż parcel samodzielnych i dodatkowych, ośrodków, wyjednywanie kredytów i t. p.

4) **szacowanie i urządzenie lasów, zalesiania nieużytków, i t. p.** dostawa **sączków**, cegły i innych materiałów budowlanych; sporządzanie projektów budowy dróg bitych i zwykłych, wyjednywanie kredytów na meljoracje, na kupno ziemi, zagospodarowanie nowopowstałych parcel, wywoływanie hipotek, p o r a d y prawne i techniczne.

Dostawa Sączków z własnych zakładów ceramicznych.

KAFARY PAROWE

CAŁKOWITE
URZĄDZENIA
DO WBIJANIA
PALI

FABRYKA MASZYN
B-CI AŁAPIN INŻ.

WARSZAWA, UL. SYRENY 9.

TEL. 251-25.

EMIL KUŹNICKI
Fabryka Tektury Dachowej,
Produktów Chemicznych
i Asfaltu

Spółka Akcyjna.

OSWIĘCIM
(WOJEWÓDZTWO KRAKOWSKIE)

Wykonywa roboty asfaltowe według
najnowszych systemów

SPECJALNOŚĆ: Emulsje smołowe
i bitumiczne pierwszorzędnej jakości
znanej marki „W E B A S“

Na żądanie służymy ofertami, kosztorysami oraz
wszelkimi informacjami bezpłatnie

KOM-DRO-BIT

KOMPRESOWANE DROGI BITUMICZNE
SPÓŁKA Z OGRAN. ODPOW.

W KATOWICACH II

produkuje we własnej wytwórni ze surowców wyłącz-
nie krajowych gotowy sztuczny materiał asfaltowy
„Kom-Dro-Bit“ patentu Dra. inż. Dammanna

buduje nawierzchnie jezdni ulicznych, szos, dróg,
i chodników materiałem asfaltowym „Kom-Dro-Bit“
patentu Dra. inż. Dammanna :: Bliższych objaś-
nień, Wskazówek oraz wyczerpujących pros-
pektów technicznych udzielają odwrotnie:

Zarząd Centralny w KATOWICACH II
ulica FLORJANA numer 5

ODDZIAŁY:

w WARSZAWIE, ul. Solec 58 :: we LWOWIE ul.
Piekarska 1,c :: w POZNANIU ul. Mielżyńskiego 23

Budujcie drogi „Kom-Dro-Bit“ odznaczone pod-
wójnym medalem złotym na wystawie drogowej
we Lwowie, targi wschodnie 1926 r.l

Nasz Sklep-URANIA

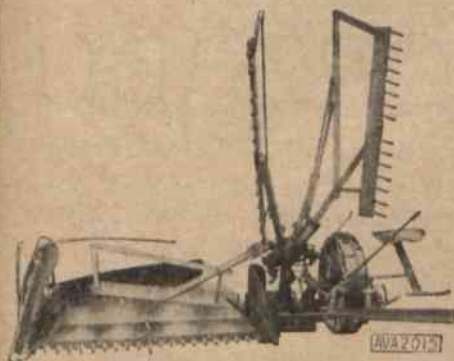
SPÓŁKA AKCYJNA

Warszawa, ulica Sienna №15
(Telefon 150-97)

Hurtowe składy
papieru i materiałów
piśmiennych.

Warszawa, Śto-Krzyska №18
(Telefon 222-60)

Skład pomocy naukowych.



CENTRALA HANDLOWA SPÓŁDZIELNI POLSKICH

w Warszawie, ul. Jasna № 8. Tel. 217-51.

Spółkom Maszynowym i Kółkom Rolniczym udziela kredytu w towarach po cenach hurtowych, składa oferty na żądanie franco i gratis. Dostarcza Rolnikom za pośrednictwem swych Spółdzielni Kredytowych i Rolniczo-Handlowych Zrzeszonych w Związku Spółdzielni Polskich i Centrali: Nawozy sztuczne, maszyny i narzędzia rolnicze. Wirówki i instalacje mleczarskie, materiały budowlane: wapno, cement, cegłę, blachę, dachówkę, gwoździe, drut i t. d. Maszyny do wyrobów betonowych: dachówki, cegły, pustaków, cembrowin studziennych, słupów i t. d. Węgiel opalowy w ładunkach wagonowych od zł. 26.10 do 32.60 za tonę loco kopalnia. Maszyny do szycia i rowery z rozplątą do 8-miu miesięcy. Żniwiarki i kosiarki z regulacją ratami do 30 kwietnia 1929 roku. Motory ropowe do młocarni, młynów oraz inne towary. Meble, łóżka, farby olejne, pokosty i t. d.

ZAPYTANIA KIEROWAĆ POD POWYŻSZYM ADRESEM.

KASY PANCERNE STALOWO-BETONOWE

O POTRÓJNYM PANCERZU DO 100 mm. GRUBOŚCI



Niepoddające się pruciu, włamaniu i przepalaniu

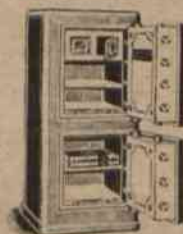
Drzwi skarbcowe

Szafy żelazne i ogniotrwałe

Kasety do wmurowania

Kasetki podręczne

Skarbonki oszczędnościowe



POLECA

S. ZWIERZCHOWSKI i S^{ka}

MAGAZYN FABRYCZNY: Warszawa, Warecka 9, tel. 122-97 i 121-57.

Fabryka: Strzelecka 30/32.

Ceny, kosztorysy na żądanie.

Najdogodniejsze warunki kredytowe.



KRAJOWE TOWARZYSTWO MELJORACYJNE Sp. Akc. ZARZĄD i CENTRALNE BIURO TECHNICZNE:

Warszawa, ul. Kopernika 30. Tel. centr. 58-04, 158-39, 158-01; dyr. 58-07, 506-36.

Skrót telegr. Warszawa — Meljoracje.

Oddziały: Toruń, Kalisz, Włocławek, Łęczyca, Radom, Częstochowa, Wilno, Piotrków, Płock, Brześć n/B, Kraków.

Instytucja o charakterze społecznym, powstała w 1905 r. współpracująca nad szerzeniem meljoracji z instytucjami państwowymi, samorządowymi i organizacjami rolniczymi — ukwalifikowana przez Ministerstwo Rolnictwa.

Ekspertyzy, projekty generalne dla wydziałów powiatowych i spółek wodnych, projekty szczegółowe oraz nadzór techniczny i kontrola nad wykonaniem wszelkich przedsięwzięć meljoracyjnych.

Meljoracje rolne (osuszanie, nawadnianie, zraszanie) meljoracje podstawowe (regulacja rzek, kanały), budowa stawów, zakłady wodne, technika sanitarna, budowa dróg, budowle wiejskie oraz pomiary dla celów parcelacji, scalania i t. p.

Kredyty długoterminowe i krótkoterminowe na sporządzanie projektów i wykonanie robót — w szerokich rozmiarach.

BIBLIOTEKA SAMORZĄDU

Rozkwit życia samorządowego w Polsce niepodległej zmusza pracowników i działaczy samorządowych do posiłkowania się fachową literaturą. BIBLIOTEKA SAMORZĄDU zaspakaja zapotrzebowanie w tym zakresie, wydając szereg dzieł poświęconych poszczególnym dziedzinom życia samorządowego.

CENY WYDAWNICTW BIBLIOTEKI SAMORZĄDU SĄ BARDZO NISKIE.

Do nabycia:

1. <i>Prof. A. Pragier</i> : „Zarys skarbowości komunalnej”. Część I-sza i II-ga, dwa tomy, razem	Cena Zł. 4.—	związków komunalnych” (obowiązująca instrukcja budżetowa, wzory, wyjaśnienia)	Cena „ 1.50
2. <i>Inż. M. Nestorowicz</i> : (Dyrektor Dep. Drogowego)—„Sprawa drogowa w Polsce”	„ 1.20	9. Projekt organizacji prac statystycznych w powiatowych związkach komunalnych (Odbitka z Kwartalnika Statystycznego G. U. S.)	„ 2.50
3. <i>Inż. M. Nestorowicz</i> : „Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych”	„ 1.50	10. <i>St. Podwiński</i> : „Bibliografia literatury polskiej o samorządzie terytorjalnym”	„ 3.—
4. <i>Dr. M. Jaroszyński</i> : (Podsekretarz Stanu w Minist. Spraw. Wewn.) „Samorząd terytorjalny w Polsce”	„ 1.50	11. <i>St. Podwiński</i> : „Ustrój samorządu powiatowego na terenie b. zaboru rosyjskiego”	„ 2.—
5. <i>Dr. M. Jaroszyński</i> : „Gospodarka gmin wiejskich na tle stanu finansów gminnych— oraz Znaczenie opłat drogowych (w jednym tomie)	„ 3.—	12. <i>Inż. Z. Rudolf</i> : „Podstawowe zagadnienia zdrowotne wsi i miasteczek”	„ 3.50
6. <i>J. Bek</i> : „Działalność Rady Powiatowej w Limanowej na polu popierania sadownictwa”	„ 1.50	13. Pamiętnik Zjazdu Przedstawicieli Sejmików pow. (trzy tomy) roku 1925	„ 1.—
7. <i>St. Pachnowski</i> : „Wskazówki kasowo-rachunkowe dla miast”	„ 3.—	„ roku 1926	„ 2.—
8. <i>St. Pachnowski</i> : „Przepisy budżetowe dla		„ roku 1927	„ 5.—
		14. Kalendarz Samorządowy (dwa tomy) Na r. 1926	„ 1.—
		„ Na r. 1927	„ 2.—
		15. Działalność Sejmiku Skierniewickiego. Osiem lat pracy	„ 2.—

NA SPŁATY

dajemy księżki pracownikom samorządowym, o ile biorą za sumę większą od zł. 10.

BIBLIOTEKA SAMORZĄDU

Redakcja i Administracja: Warszawa, Plac Napoleona Nr. 7. — Telefony 131-92 i 225-50
Konto w P. K. O. 1520 i Konto w Polskim Banku Komunalnym 479.

„KALENDARZ SAMORZĄDOWY” na ROK 1928

Niezbędny podręcznik w ręku każdego działacza i pracownika samorządowego. — CENA EGZ. 5 ZŁOTYCH.

Do nabycia komplet „KALENDARZY SAMORZĄDOWYCH” za lata 1926, 1927 i 1928 w cenie 8 złotych.

WYSYŁA NA ZAMÓWIENIE ZA ZALICZENIEM POCZTOWEM

SPÓŁKA WYDAWNICZA SAMORZĄD Warszawa, Plac Napoleona 7. Konto P.K.O. 1520.

FABRYKA NARZĘDZI POŻARNICZYCH

„STRZAŻAK“

L. Płętka, A. Płoski i G. Szołowski

Warszawa, ul. Królewska Nr. 11. — Telefon 202-25.

POLECA:

Sikawki 4-kołowe i przenośne „Tryumf“ i 2-cylindrowe, hydrofony, wozy rekwizytowe, drabiny, beczkowsy, łączniki, gaśnice, syreny alarmowe, maski dymowe, kaski, pasy, topory i t. p.

Hurtownia węży parcianych i gumowych. — Sikawki ogrodowe.

Nakładem Wydziału Powiatowego w Częstochowie ukazała się praca starosty Kühna p. t.

GOSPODARKA NA DROGACH GMINNYCH

Praca zawiera następujące działy: 1) wstęp, 2) zagadnienie gospodarki na drogach gminnych, 3) metody i organizacja pracy na drogach gminnych, 4) spółki drogowe, 5) dodatki, jak: instrukcja w przedmiocie budowy i utrzymania dróg gminnych, wyciągi z ustawy drogowej, statut wzorowy spółki drogowej.

W dziale trzecim autor umieścił tablicę do kalkulacji robót akordowych na drogach.

Praca p. starosty Kühna zawiera wiele cennych wskazań, które winne być wykorzystane przez każdą Radę Gminną i każdy Wydział Powiatowy.

Do nabycia

w Biurze Zjazdów Samorządu Ziemińskiego

Warszawa, Plac Napoleona Nr. 7.

Cena bez przesyłki 1 zł. 50 gr. z przesyłką za zaliczeniem pocztowym 2 zł. 50 gr.

KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI

W KAMIENIU-KOSZYRSKIM
LOKAL SEJMIKU POWIATOWEGO.

Przyjmuje wkłady oszczędnościowe od 1 do 20 złotych za oprocentowaniem.

Udziela pożyczek osobom fizycznym i prawnym na cele gospodarcze i przemysłowe.

Załatwia inkaso, dyskonto i redyskonto weksli oraz wszelkie inne czynności bankowe.

Wysokość oprocentowania wkładów od dnia 21 lutego 1928 roku ustala się następująco:

Od wkładów za wypowiedzeniem rocznem	9%
Od wkładów za wypowiedzeniem półrocznem	8%
Od wkładów za wypowiedzeniem trzymiesięcznem	6%
Od wkładów płatnych à vista	4%

w stosunku rocznym.

Wysokość oprocentowania od udzielanych pożyczek ustala się na 10% do 12% w stosunku rocznym.

Podane tu stopy procentowe obowiązują aż do odwołania przez ogłoszenie w niniejszem czasopiśmie.

Za całość i bezpieczeństwo funduszów Kasy Oszczędności oraz za wypełnienie jej zobowiązań Sejmik Powiatowy odpowiada całym swym majątkiem i wszystkimi dochodami.

Zarząd Kasy.

Przewodniczący p. Edward Gryczewski, zastępca przewodniczącego p. Szymon Sawczuk, członkowie pp.: Filip Furdyk, Jan Fesik, Adam Caruk, Grzegorz Dmitruk. Dyrektor p. Mikołaj Ostrowski.

Firma egz. od 1909 roku.

Fabryka Tektury Smołowcowej i Asfaltu Stefan Sorokiewicz i S^{KA}

W WARSZAWIE

Zarząd
ul. Ludna 9a m. 7 tel. 69-87

Fabryka
ul. Polkowska 7

poleca po cenach konkurencyjnych

Tekturę Smołowcową (Papę dachową). Tekturę Bitumiczną (Do izolacji fundamentów). Smołę gazową, preparowaną. Lepnik (Klebmasa). Gudronik. Karbolineum i t. p.

oraz

Wszelkie roboty dachowe i izolacyjne.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Lubartowie

ogłasza **KONKURS**

na stanowisko Kierownika budowy drogi.

Posada kontraktowa natychmiast do objęcia. Przewidywany trzyletni okres budowy.

Reflektuje się na inżyniera lub technika posiadającego dłuższą praktykę przy prowadzeniu budowy dróg. Termin składania ofert do dnia 5 kwietnia 1928 roku. Do ofert dołączyć należy odpisy świadectw z wykonanych robót oraz krótki życiorys, a nadto podać wysokość wymaganego wynagrodzenia.

Magistrat miasta Zwolenia

ogłasza

KONKURS

na stanowisko

miejskiego lekarza weterynarji

Do stanowiska przywiązane są pobory według VII st. plac urzędników państwowych.

Kandydaci winni przedłożyć:

- 1) Życiorys,
- 2) Dowód obywatelstwa polskiego,
- 3) Odpis dyplomu,
- 4) Metrykę urodzenia,
- 5) Odpis świadectw z poprzedniej pracy.

Termin składania ofert do 25 marca 1928 r.

Posada do objęcia od zaraz.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Burmistrz m. Zwolenia

(—) St. Wrzesiński.

Sekretarz
(podpis nieczytelny)

Dawniej
Inżynierowie A. Ponikowski i E. Ostrowski
 Obecnie
STOŁECZNE TOWARZYSTWO BUDOWLANE I MELJORACYJNE Sp. Akc.
 Warszawa, Krakowskie-Przedmieście 7. Tel. 115-02 i 67-06.
 DRENOWANIE. STAWY RYBNE. OSUSZANIE. SIŁY WODNE. DROGI.
KREDYT MELJORACYJNY.

PIECE i KUCHNIE fabryki PIOTR ŁAWACZ i S-owie
 w KOŃSKICH

Filje: WARSZAWA, Daniłowiczowska 2, tel. 202-54. ŁÓDŹ, Sienkiewicza 30.

Wapno

nawozowe mielone, piechcińskie,
 piechcińskie budowlane, marmu-
 rowe, znane z wydajności.

Cement portlandzki. Gips, „Scipio”. Szamoty „Klepac-
 ki”. Cegła. Dachówka. Eternit. Lepnik posadzkowy
 izolacyjny „Duroxyl”. Posadzka dębowa. Terrakota.
 Kafle. Trzcina. Wszelkie materiały budowlane z fabryk
 kraj. reprez. lub ze składów

DOSTARCZA:

Hurt. Inż. Jan Pędzich.
 Warszawa, Zielna 30. Telefon 108-70.

Detal. Antoni Krysiński.
 Warszawa, Al. Jerozolimskie 95. Tel. 5-97 i 305-97.

Wydział Powiatowy Sejmiku Piotrkowskiego, na skutek
 reskryptu Ministerstwa Rolnictwa z dnia 9 lutego
 r. b. Nr. 314 R. IV. ogłasza niniejszym

K O N K U R S

na stanowisko Kierowniczkii nowopowstałej szko-
 ly rolniczej żeńskiej w Witowie, gminy Uszczyń
 pow. Piotrkowskiego.

Wymagane kwalifikacje: wyższe studja rol-
 nicze lub ogrodnicze, praktyka zawodowa oraz
 praca nauczycielska w szkolnictwie rolniczym.

Uposażenie według obowiązujących w tej
 mierze przepisów państwowych.

Objęcie stanowiska winno nastąpić z dniem
 1 czerwca 1928 r

Do oferty winny być dołączone następujące
 dokumenty: życiorys, metryka, świadectwo ślubu
 (o ile kandydatka jest zamężna), metryki dzieci,
 świadectwo lekarskie, poświadczenie obywatelstwa
 polskiego, świadectwo studjów, świadectwa z od-
 bytej praktyki i poprzedniej pracy. Dokumenty
 muszą być złożone w oryginałach lub odpisach
 rejentalnie poświadczonych. W ofercie należy
 się powołać na opinię 2 osób lub instytucji spo-
 łecznych.

Termin składania ofert do dnia 15 maja 1928 r.

Przewodniczący Wydziału
 S t a r o s t a: **Kaczyński.**

Pośrednictwo Pracy

Długoletni pracownik w samorządzie gminnym z
 średnim wykształceniem poszukuje odpowiedniej posa-
 dy. Zgłoszenia przyjmuje: Biuro Zjazdów Samorządu
 Ziemińskiego, Warszawa, Plac Napoleona 7.

Pomocnik sekretarza gminy z praktyką oraz wy-
 kształceniem 2 klasy gimnazjalne poszukuje posady w
 Kongresówce.

W Małopolsce mógłby objąć samoistną pisarkę w
 gminie. Zgłoszenia składać należy do Redakcji „Samor-
 rządu” w Warszawie, plac Napoleona 7.

Z dniem 15-ym marca 1928 r.
 otwarto

POWIATOWĄ KASĘ OSZCZĘDNOŚCI

na powiat Świętochłowski

z siedzibą w Wielkich Hajdukach gmach Sta-
 rostwa przy ulicy Krakowskiej 40.

Jest ona Instytucją Pupilarnego Bezpieczeństwa.

Przyjmuje:

- 1) wkłady oszczędności od 1 zł. wzwyż, w wysokości za dziennym wypowiedzie-
 niem 6⁰/₁₀
 za miesięcznym „ 7⁰/₁₀
 za kwartalnym „ 8⁰/₁₀
 za półrocznym „ 8¹/₂⁰/₁₀
- 2) załatwia wszelkie czyn-
 ności wchodzące w za-
 kres bankowości
- 3) do inkasa weksle i чеки

Udziela:

pożyczek na skrypty
 dłużne oraz pożyczek
 hipotecznych, lombardo-
 wych i t. d. na dogod-
 nych warunkach.

Otwiera:

rachunki bieżące.

Konto czekowe P. K. O. Katowice Nr. 305 450.

Wkłady oszczędnościowe gwarantuje Powiat Świętochło-
 wicki całym swoim majątkiem i wszystkimi wpływami
 podatkowymi.

Powiatową Kasę Oszczędności
 powiatu Świętochłowskiego.

SKŁADNICA SANITARNA

ZRZESZENIA SAMORZĄDÓW POWIATOWYCH

W WARSZAWIE, UL. DOBRA Nr. 28

dostarcza na dogodnych warunkach kredytowych dla Szpitali Komunalnych, przychodni lekarskich i weterynaryjnych:

Leki krajowe i zagraniczne
Narzędzia chirurgiczne i weterynaryjne
Środki opatrunkowe
Meble lekarskie i szpitalne
aparaty sterylizacyjne i destylacyjne
Urządzenia gabinetów rentgenowskich
i elektromedycznych
Mikroskopy i trychinoskopy
i t. p.

Wydział Powiatowy Sejmiku Siedleckiego Województwa Lubelskiego.

ogłasza **KONKURS**

na stanowisko **Inspektora Samorządu Gminnego.**

Od kandydatów wymagane jest:

1) wykształcenie conajmniej średnie — pożądane wyższe,

2) nieprzekroczony 40 rok życia,

3) gruntowna znajomość Samorządu Powiatowego, gminnego i miejskiego oraz ustawodawstwa,

4) kilkoletnia praktyka w samorządzie ziemskim

Do stanowiska przywiązane jest uposażenie według VII-ej grupy plac urzędników państwowych.

Stabilizacja na stałe po 3-miesięcznym okresie próbnym. Wydział Powiatowy władnym jest termin ten przedłużyć względnie skrócić.

Brane będą pod uwagę tylko oferty osób posiadających należyte kwalifikacje teoretyczne i praktyczne z dziedziny samorządu.

Do oferty należy dołączyć w odpisie: 1) dowód obywatelstwa polskiego, 2) zaświadczenie z poprzedniej pracy, 3) własnoręcznie napisany życiorys, 4) świadectwa szkolne, 5) referencje.

Oferty należy nadsyłać do Wydziału Powiatowego w Siedlcach w terminie do dnia 1 maja 1928 r. Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego

Starosta: *Z. Maćkowski*

Wydział Powiatowy Sejmiku Sandomierskiego

ogłasza **KONKURS**

na stanowisko **inspektora samorządu gminnego**

Od kandydatów wymagane jest wykształcenie średnie, gruntowna znajomość samorządu, oraz conajmniej 3 lata praktyki samorządowej.

Inspektor Samorządu gminnego otrzymuje pobory VIII gr służbowej płacy urzędników państwowych z dodatkiem komunalnym.

Po roku próbnej służby nastąpi stabilizacja w VIII względnie w VII grupie płacy urzędników państwowych.

Do oferty należy dołączyć:

1) uwierzytelnione odpisy świadectw szkolnych,

2) zaświadczenie z poprzedniej pracy,

3) referencje,

4) dowód obywatelstwa polskiego,

5) własnoręcznie napisany życiorys.

Oferty należy nadsyłać do Wydziału Powiatowego w Sandomierzu do dn. 15 kwietnia 1928r.

Posada do objęcia zaraz.

Nieuwzględnione oferty pozostaną bez odpowiedzi.

Sandomierz dn. 20.III 1928 r.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego

Starosta: *Wł. Rozmarynowski.*

POLSKIE TOWARZYSTWO ASFALTOWE

SPÓŁKA AKCYJNA

KAPITAŁ ZAKŁADOWY ZŁ.: 500.000.—

Warszawa, ul. Piękna № 11 a Tel. 88-02 wewn. 7.

Adres dla telegramów: „Polas Warszawa“

WYKONYWA:

budowy nowożytnych dróg i jezdni asfaltowych

z asfaltu walcowanego, prasowanego, twardo-szorstkiego, lanego oraz z wszystkich innych naturalnych i sztucznych asfaltów.

Specjalność: asfalt twardo-szorstki

ma następujące zalety:

1. Leży conajmniej 30 lat.
2. Jest nawierzchnią najekonomiczniejszą.
3. Nie jest śliski nawet przy niepogodzie.
4. Można dziennie układać wielkie przestrzenie.
5. Może być ułożony bezpośrednio na starym bruku.
6. Nie przepuszcza wody.
7. **Można układać bez względu na pogodę i porę roku.**
8. Jest nawierzchnią **najhygienicniejszą** nie wydzielającą kurzu.
9. **Może być ponownie przelany.**
10. Układać można na połowie ulicy, nie tamując ruchu kołowego.
11. Częściowe naprawy można wykonywać z zerwanego materiału.
12. **Nie wymaga kosztownego spramekowania**
13. Minimalne zużycie: po 17 latach wynosiło przy ciężkim ruchu tylko 0,7 ctm. przy grubości asfaltu 5 ctm.

Odwiedzenie przez inżynierów-fachowców na pierwsze żądanie bezpłatnie.

Instytucjom Komunalnym i Rządowym firma udziela długoterminowych kredytów.

FIRMA EGZYSTUJE OD ROKU 1900.

ROBOTY ZIEMNE

DROGI BITE

ULICE MIEJSKIE

KOLEJKI

A. PRZYBYLSKI, BIURO TECHNICZNE Marszałkowska № 22

— TELEFONY: Nr. 55-15 i 68-30. —

OGŁOSZENIE

Stacja Oceny nasion Muzeum Przemysłu i Rolnictwa w Warszawie, Krakowskie Przedmieście 64, tel. 99-59.

Przeprowadza oceny nasion rolniczych, warzywnych i leśnych na kiełkowanie, czystość, analizę botaniczną, kariankę i t. p. oraz przygotowuje na zamówienie wzorowe kolekcje nasion roślin uprawnych i chwastów (w ozdobnych pudełkach i gablotkach).

FRANCISZEK

KOWALEWSKI

Poznań, Stowackiego 8

Budowa Dróg i Szos

oraz wypożyczanie

Walców Parowych

10000—20000 kg. wagi

Rok zał. 1904.



ŻĄDAJCIE WSZĘDZIE WIRÓWEK DO MLEKA

„SKODA--



LIBELLA“

wyrobu

ZAKŁADÓW SKODY W PILŹNIE

Gdyż są one najdoskonalsze i najlepsze; a przytem —
— tanie i posiadają 10-cio letnią gwarancję. —

Dogodne warunki kupna!

!!! SPRZEDAŻ NA 10 MIESIĘCZNYCH RAT!!!

Najnowsze modele 1927 r.

Do nabycia we wszystkich większych miastach.

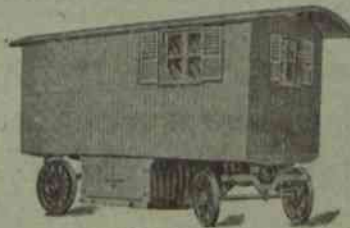
Sprzedaż w Polsce organizuje i prowadzi:

„POLSKIE TOWARZYSTWO ZAKŁADÓW SKODY“

Warszawa, ul. Królewska 10. Telefon 10-44.

BUDUJMY POLSKĄ WIEŚ OGNIOTRWALE.

UDOSKONALONE MASZYNY DO WYROBU



Dachówki cementowej,
Pustaków betonowych,
Cembrowin studziennych,
Słupów, Rur, Płyt
chodnikowych
z piasku i cementu

Betoniarki,

Wozy mieszkalne,

Beczkowozy do

polewania szosy

POLECA

FABRYKA MASZYN



RZEWUSKI i S-ka Sp. Akc.

WARSZAWA, ULICA ORDYNACKA № 7.

czas. 13458/10/14

SPÓŁKA

Inżynierów Meljoracji

Warszawa, Kopernika 8 m. 3 (wejście Szczygła 12) tel. 204-73.

Osuszanie. — Drenowanie. — Stawy rybne. — Drogi.

KREDYT MELJORACYJNY

DOGODNE WARUNKI. — SZYBKE WYKONANIE.



J. & W. KASPRZYCKI

WARSZAWA,
NOWY ŚWIAT Nr. 45.

APARATY i PRZYBORY DO FOTOGRAFJI
WYWOŁYWANIE i KOPJOWANIE.

NILS BARRÉN

Szwedzko — Polskie Towarzystwo
SP. Z O. O.

ZARZĄD w WARSZAWIE, KOPERNIKA 13 TEL. 52-05.

WSZELKIE MASZYNY DROGOWE

Nagrodzone złotym medalem na Targach Wschodnich
we Lwowie w r. 1926.

RÓWNACZE motorowe „Bitwargen”, WALCE motorowe,
DRAPACZE, ŁAMACZE do kamieni, PŁUGI śniegowe,
Maszyny do asfaltowania, TRAKTORY Fordsona, CIA-
GACZE gaśnicowe do Fordsona i t. d.

Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce

Spółka Akcyjna

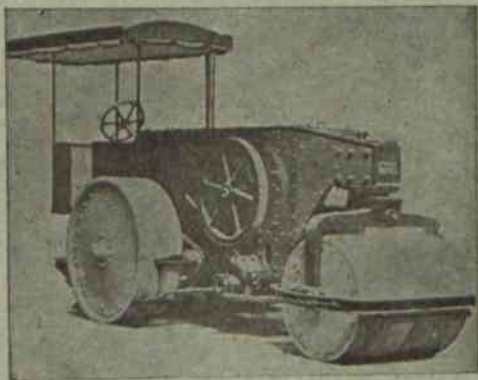
Zakłady w Chrzanowie (Małopolska)

Biuro Zarządu: w Warszawie, Moniuszki 2a, telefon 34-68 i 35-16

Lokomotywy wąskotorowe

Specjalny dział budowy motorowych walców szosowych

Na składzie walce na sezon wiosenny 1928 roku.



Dotychczasowi odbiorcy walców:

Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie,
Tymczasowy Wydział Samorządowy we Lwowie,
Magistrat m. Lwowa,
Zarząd Budowy Centrali Badań Poligonowych w Zielonce,
Zarząd Powiatowy w Chrzanowie,
Zarząd Powiatowy w Zawierciu,
Tymczasowy Zarząd Powiatu w Białej,
Zarząd Powiatowy w Pińczowie,
Zarząd Powiatowy w Olkuszu i inne różne instytucje.

Dogodne warunki płatności.