

PRZEGLĄD SPOŁECZNY

Zagadnienie w sprawie rozbudowy sieci dróg w Województwie Białostockim i użycie szarwarku przy tych robotach

Polska jest krajem przemysłowo-rolniczym, jednak główną podstawą życia naszego jest rolnictwo, które wciąż winno się rozwijać, dawać większe urodzaje, zwiększać rok-rocznie dochody kraju. Co należy czynić, aby rolnictwo nasze postawić należy? Należy podnieść produkcję rolną, należy dążyć, aby z jednostki powierzchni otrzymać więcej urodzaju, aby wszystkie dotychczasowe nie-uzyski zrobić użytkownymi polami. W tym celu należałoby przeprowadzić meljorację rolną, bo bez uregulowania wilgotności ziemi nawet doborowe ziarno nie da dobrego plonu, chociażby i rola była należycie uprawiona i nawozy do niej zostały dodane. Zwiększenie urodzaju nie będzie jednak mogło wzbogacić nasz kraj w takim stopniu, jakbyśmy chcieli, jakbyśmy powinni mieć. Nadmiar produktów rolnych, który moglibyśmy spieniężyć jak na rynkach wewnętrznych, tak i zewnętrznych, nie zawsze może konkurować w cenie z produktami innych krajów. Przyczyną temu jest drogi stosunkowo do produkcji jak przewóz produktów naszymi drogami na rynek zbytu, tak i dowóz do warsztatów ich produkcji potrzebnych narzędzi, drenów i nawozów sztucznych. Powoduje także podrażnienie produktów zły stan naszych dróg, które zmuszają producenta niepotrzebnie trzymać większą ilość inwentarza, co oczywiście obniża znacznie dochód gospodarstwa. Stąd wynika, że w życiu gospodarczym naszego kraju drogi są najważniejszym czynnikiem. B. premier Wł. Grabski na posiedzeniu Komisji budżetowej Sejmu 19.1 1925 r. tak zaznaczył o drogach: „lepszej meljoracji dla rolnictwa niż drogi, jak świat światem, nikt nie wymyślił; od setek lat społeczeństwa europejskie starały się właśnie o drogi jako o meljoracje dla rolnictwa. Wszystkie wydatki, czynione na drogi, są wydatkami par excellence — dla rolnictwa“.

Rzeczywiście, drogi w życiu gospodarczym ludzkości są tem, czem w naszym organizmie są arterie krwionośne. Jak temi arterjami doprowadza się krew od serca do najbardziej odległych części ciała ludzkiego i tem wywołuje życie i wzrost ich, tak i drogi, szczególnie dobre drogi, łączące z szerokim światem najodleglejsze zapadłe osiedla ludzkie, powodują rozwój życia gospodarczego. Jeśli dany kraj nie posiada dostatecznej ilości dróg komunikacyjnych, i przytem — dróg dobrych, przemysł i handel nie mogą należycie rozwijać się, rolnictwo nie może dać na rynek tanich i w ilości dostatecznej produktów rolnych, otrzymać potrzebnych dla siebie narzędzi i nawozów sztucznych.

Przechodząc do rozpatrzenia sprawy drogowej w województwie białostockim, muszę zaznaczyć, że na powierzchni 32.450 km.² przy zaludnieniu około 2.301.858 mieszkańców posiadamy linji komunikacyjnych:

Dróg kołowych:

	Państwowych	Wojewódzkie	Powiatowych	Gminnych	Dojazdów kolejowych	Ogółem
Bitych . .	1.316,1	528,2	683,0	306,0	26,2	2.858,5
Grunt . . .	177,0	336,1	1.172,4	14.358,0	15,4	16.058,9
RAZEM . . .	1.492,1	864,2	1.855,4	14.664,0	41,6	18.917,4

Kolei żelaznych: szerokotorowych 1176 km.
wązkotorowych 143 „
R a z e m 1319 km.

Dróg wodnych:

żeglownych — 640 km.
spławnych 640+710=1350 km.

Z tych danych wynika, że transport w Województwie Białostockim może się głównie odbywać na drogach kołowych, bo koleje żelazne stanowią przeważnie arterje tranzytowe znaczenia państwowego, a sieć dróg wodnych jest nieznaczna i przytem rzeki spławne służą wyłącznie dla spławu drzewa.

Z podanej wyżej długości dróg kołowych mamy bitych 2858,5 km. czyli na 1 km.² powierzchni — 0,088 km. wtedy gdy Województwa: Pomorskie—0,254 km., Poznańskie — 0,22 Warszawskie—0,125 — Polska dla całego obszaru kraju — 0,113 km., a kraje obce jak: Francja — 1,05 Anglja — 0,803 Belgja—0,78 Niemcy—0,49.

Jak widać z tego zestawienia, gęstość dróg bitych w naszym Województwie mało się różni od średniej gęstości dla całej Polski, na którą ogromnie wpływa zastraszający brak dróg bitych w województwach wschodnich, a jednak jak jesteśmy biedni co do dróg bitych w porównaniu do naszych sąsiednich zachodnich województw, nie mówiąc już o krajach obcych. Należy wyteżać nasze wszystkie siły, aby prędzej rozbudować naszą sieć dróg, aby przybliżyć się chociażby do gęstości sieci dróg województw Pomorskiego i Poznańskiego.

Państwowych dróg gruntowych mamy stosunkowo niewiele, bo zale-

dwie około 12 proc. całej długości tej kategorii dróg. Przebudowa ich na drogi bite wykonuje się wyłącznie z kredytów państwowych. Jednak zaznaczyć należy, że kredyty te nie są dostateczne, aby w krótkim czasie przerobić te drogi na drogi bite. Przy przebudowie ich Rząd kieruje się głównie względami natury strategicz-

nej i administracyjnej. Chcąc te drogi doprowadzić w najbliższym czasie do stanu o twardej nawierzchni, ludność miejscowa winna sama się zająć, winna przyjść rządowi z pewną realną pomocą.

Gorzej się przedstawia z drogami samorządowymi. Mamy ich zaledwie 1.543,4 klm. bitych, a reszta t. j. 15.881,9 klm., jest w stanie gruntowym. Za drogą kołową dającą gwarancję utrzymywania komunikacji we wszystkich porach roku może być uważana tylko droga o twardej nawierzchni. Do doprowadzenia do takiego stanu dróg winien się zająć samorząd.

Oczywiście, takie rozwiązanie sprawy drogowej byłoby najwięcej racjonalne, idealne, lecz narazie niewykonalne, bo pociągnęłoby ogromne koszty, których samorząd nie mógłby się podjąć. Musimy przeto zastosować inne sposoby ulepszenia naszych dróg, robiąc je narazie nie o twardej nawierzchni, lecz wykonując na nich takie roboty, któreby jednak ulepszyły obecny stan ich, dałyby możliwość stosunkowo dobrego korzystania z nich w każdej porze roku.

Główne zasady takiego ulepszenia są: dać prędki odpływ wodom, któreby podtapiały nasze drogi, zrobić należyte odwodnienie samej drogi, wykopując z obu stron jej rowy odwadniające, w niskich miejscach sypać z odpowiedniego gruntu groble, nawierzchnię drogi, gdzie zajdzie potrzeba, wzmacniać tak zwanym betonem, dodając do macierzystego gruntu inne grunta, nadawać jezdni odpowiednio do macierzystego gruntu drogi odpowiednie poprzeczne profile i spadki, zmniejszać spadki podłużne, prostować trasę, starając się przejść nią przez grunta więcej odporne do wilgotności, dawać prawidłowe i łagodne krzywe. Przy prowadzeniu trasy drogi oraz przy wykonywaniu samych robót należy pamiętać, że każda nasza droga ma drogowską pewną szerokość, a szerokość ta ustala rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 1.6. 1927 r. Dz. U. № 51 | 1927 p. 453. Takie są wytyczne, które należy stosować przy ulepszeniu każdej drogi gruntowej.

Roboty te będą wymagały znacznych środków, które samorząd musiałby zdobyć.

Dla pokrycia swych wydatków na cele drogowe samorząd może na zasadzie ustawy drogowej z dn. 10.12. 1920 r. (D. U. № 6 | 21 poz. 32) i ustawy z dn. 11 | 8. 1923 r., o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych (D. U. № 94 | 1923 r. poz. 747) oprócz części ogólnosamorządowych wpływów i pomimo opłat od posiadaczy samochodów i wehikulów

oraz dopłat z adjacjentów, które jednak nie dają znacznych wpływów, ustalić tak zwane opłaty drogowe. Te opłaty zwykle dają znaczne wpływy i są dość popularne wśród ludności miejscowej, jeśli ona naocześnie przekona się, iż rzeczywiście coś się robi na drogach i stan tych dróg wciąż się polepsza. Fundusze te samorząd winien wydawać przewidując na drogi wojewódzkie i powiatowe, udzielając jednak pewne zapomogi na drogi gminne, które w myśl ustawy drogowej mają być zasadniczo utrzymywane na koszt gmin.

Jeśli uprzytomnimy sobie stan naszych dróg gruntowych wszystkich kategorii, na które dzieli nasza droga (Ustawa Drogowa z dn. 10.12. 1920 r. (D. U. № 6 | 21 poz. 32)), musimy przyznać, że stan dróg gminnych jest najgorszy, wprost, można powiedzieć, katastrofalny. Dla życia gospodarczego drogi gminne mają chyba największe znaczenie, ponieważ jest ich najwięcej, niż dróg innych kategorii. Znaczenie dobrych dróg państwowych, wojewódzkich, lub powiatowych znacznie się zmniejsza w pojęciu szerszego ogółu, jeśli mu do tych dobrych dróg trzeba przejechać kilka kilometrów złą drogą gminną. Musimy więc zwrócić baczniejszą uwagę na te drogi, wziąć się na koniec do racjonalnego ulepszenia ich, a nie grzebać się lub, jak dotychczas było nic nie robić na nich. Należy wyteżyć wszystkie swe siły i środki w kierunku rychlejszego doprowadzenia ich do stanu należytego, mając na względzie, że temi drogami każdego dnia przesuwają się tysiące wozów, że wskutek złego stanu tych dróg, psują się niepotrzebnie te wozy, tyleż rwie się sprzęt, tyleż koni niszczy i stają się niezdarnymi do pracy, tyleż ludzi traci niepotrzebnie czas i zdrowie. A tych dróg gminnych, jak uwidoczniło w wyżej podanej tabeli, mamy podostatkiem, bo jest ich około 76 proc. w stosunku do wszystkich dróg na terenie województwa. Dotychczasowy oplakany, albo raczej — stan nijaki naszych dróg gminnych tłumaczy się tem, że za czasów rządów rosyjskich, w okresie bezładu i beztroski w dziedzinie administracji drogowej, drogami gminnymi prawie nikt się nie troszczył; jeśli co i robiło się na nich szarwarkiem, tak zw. „naturalną powinnością“, to jedynie budowały się drewniane mostki i usypywały się nieznaczne grobelki tylko w tych miejscach, które rzeczywiście były nie do przebycia. Roboty wykonywały się zwykle niefachowo, wobec czego stan drogi nie zawsze się polepszał. Zatrudniona przy tych robotach ludność nie była należycie i racjonalnie wykorzystana, a praca jej szła na marne.

Naśladować b. zaborców nie powinniśmy i nie chcemy. Musimy wziąć się do pracy i doprowadzić drogi gminne do należytego stanu, czy robiąc jezdnię ich — bitą, czy zaś ulepszając ją, jak było podano wyżej.

Przedewszystkiem należy pamiętać i dopilnować, aby w powiecie nie pozostało drogi, których nie była zaliczona do dróg gminnych, a z której jednak ludność korzysta. Taka bezpieczna droga bywa najgorszą, bo nikt nie chce ją naprawiać. Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych w art. 36 określiła dla sejmików i rad gminnych roczny termin od chwili wejścia jej w życie dla powzięcia odnośnej uchwały co do ustalenia sieci dróg powiatowych i gminnych; punkt zaś 4-y art. 1-go głosi, że do kategorii dróg gminnych winne należeć drogi publiczne, które nie zostały zaliczone do żadnej z pozostałych kategorii dróg, a jednak uznane przez radę gminną za drogę publiczną. Niezupełnie jasną redakcją tego punktu ramowej ustawy drogowej Min. R. P. okólnikiem z dn. 18 marca 1921 r. № XII—170 (Mon. Pol. № 7621 r.) wyjaśniło (pun. 10), że „do sieci dróg gminnych winny być zaliczone wszystkie drogi publiczne, nie zaliczone do kategorii dróg państwowych, wojewódzkich i powiatowych“. Na mocy tego wyjaśnienia nie może już być w Polsce dróg „bezpiecznych“, jeśli zaś jeszcze są, należy Wydziałowi Powiatowemu, obowiązkiem którego jest jak uświadczać rady gminne w sprawie ustalenia sieci dróg, tak i przestrzegać termin ustalenia tej sieci przez rady gminne, wskazać odnośnej radzie gminnej taką drogę i spowodować jej uchwałę o zaliczeniu tej drogi do kategorii dróg gminnych. Obawy rad gminnych, że zaliczeniem wszystkich dróg, z których korzysta ludność, do kategorii dróg gminnych zwiększą się wydatki gminy, są mylne i niezasadne, bo w myśl art. 26 ustawy drogowej otrzymujący z budowy lub utrzymania dróg szczególne korzyści mogą być pociągnięty do udziału w kosztach budowy i utrzymania tych dróg oraz w myśl okólnika M.R.P. z dnia 18.XI 1926 r. № XII-950, zmieniającego postanowienia ustępu 2-go, pun. 10-go, okólnika z dn. 18 marca 1921 roku № XII-170, rady gminne winne ustalić na zasadzie art. 19 ustawy drogowej, które drogi gminne mają znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla całej gminy, które zaś — znaczenie przeważnie miejscowe dla poszczególnych wsi, administracji dóbr i t. p., a to w tym celu, aby nie naruszając ogólnej zasady pokrywania wydatków utrzymania dróg gminnych, mieć uzasadnienie pociągania do wy-

datniejszego udziału w kosztach utrzymania tych dróg położone przy nich poszczególne wsie, administracje dóbr i t. p.

Mając ten okólnik, rady gminne powinny ponownie rozpatrzyć wykazy poprzednio uchwalonej sieci dróg gminnych, wciągnąć do niej te drogi publiczne, które były opuszczone, ustalić ostatecznie tę sieć i określić, które drogi mają być utrzymywane kosztem całej gminy, które zaś kosztem poszczególnych zainteresowanych.

Po ostatecznym ustaleniu sieci dróg gminnych rada gminna razem z gminną komisją drogową i przy współudziale przedstawiciela Wydziału Powiatowego i wyznaczonego przez Wydział rzeczoznawcy winna opracować program robót na drogach gminnych przynajmniej na 2 lata i plan wykonania ich. Po zatwierdzeniu przez Wydział Powiatowy uchwalonej przez radę gminną sieci dróg gminnych oraz programu robót i planu wykonywania ich, rada gminna przystąpi do zrealizowania swych zamierzeń.

Wspomniałem powyżej o Komisjach Drogowych gminnych. Istnienie takich Komisji w każdej gminie uważam za konieczne. Muszą one mieć charakter doradczy przy Radzie gminnej, a również — winne kontrolować prawidłowe wykonanie przez Radę uchwalonego programu robót i wszelkie rachunki związane z tem wykonaniem. Prócz tego Komisja Drogowa może przedkładać na Radę Gminną i Zebranie Gminne swe wnioski i wydawać zarządzenia w sprawach niecierpiących zwłoki. Śledzić aby materiały oraz fundusze gminne były odpowiednio użyte i wykorzystane, załatwiać poruczone jej przez Sejmik lub Zebranie Gminne wszelkie inne sprawy. Komisje Drogowe, uważam, powinny składać się nie mniej niż z 3-ch osób, wybranych z pośród inteligentniejszego elementu danej gminy i ludzi dobrych chęci dla sprawy drogowej. Funkcje swe Komisja pełni honorowo, lecz podróże w sprawach drogowych winne być jej opłacane.

Sporządzenie preliminarza budżetowego na rok przyszły — jest obowiązkiem Rady Gminnej przy współudziale Komisji Drogowej. Ustalony budżet ma być zatwierdzony przez Wydział Powiatowy. W budżecie winne być uwidocznione wszystkie pozycje jak dochodowe, tak i wydatków. Art. Art. 19, 21, 22 i 23 Ustawy Drogowej reguluje sprawę funduszy potrzebnych na budowę i utrzymanie dróg gminnych. Prócz splat w gotówce Rady Gminne mogą w myśl art. 29, 30, 31, 32 i 33 Ustawy Drogowej uchwalić obowiązkowe dla mieszkańców gmin świadczenia w robociznie i środkach przewozowych na rzecz budowy i utrzymania dróg gminnych,

t. j. — ustalać tak zwany „szarwark“. Szarwark jest najpotężniejszym środkiem, jakie daje Ustawa Drogowa w ręce samorządu gminnego. Należyte wyszukanie i rozumnie zorganizowany szarwark może przyczynić się do doprowadzenia stosunkowo w krótkim czasie dróg gminnych do porządku. Jeśli ta bezpłatna praca obywateli gminy będzie rzeczywiście dobra i technicznie prawidłowo użyta, rezultaty jej widoczne będą natychmiast. Należy tylko celem lepszego wykorzystania tej pracy zastosować system „akordowy“ i system przydzielenia odcinków drogi do ich utrzymania poszczególnym gromadom wiejskim, względnie — osobom fizycznym lub prawnym.

Zniechęcony do szarwarku obywatel narazie nie uwierzy w osiągnięcie dobrych rezultatów, gdy mu teraz będzie wyznaczoną do odrobienia pewna robota. Przyczyną tego apatycznego nastroju jest nieumiejętne zastosowanie szarwarku jak za czasów rosyjskich, tak i obecnych polskich. Praca ludzi szła na marne, rezultaty były całkowicie niewidoczne. Jeśli za czasów rosyjskich szarwark nie dawał takich znacznych rezultatów jakie były osiągane np. we Francji, to tłumaczy się jedynie tem, że sprawy drogowe traktowały się szczególnie na tej ziemi przez rządy rosyjskie po macoszemu, wykonywały się szarwarkowe roboty samorzutnie — bez jakiegokolwiek realnej organizacji drogowej. Chociaż polska Ustawa Drogowa, oddając w ręce samorządu powiatowego sprawy dróg gminnych, wyraźnie określa rolę i funkcje samorządów powiatowego i gminnego i poucza skąd i jakie ma samorząd środki w swej dyspozycji dla doprowadzenia dróg swych do stanu dobrego, jednak dotychczasowe ulepszenie stanu dróg w większości wypadków jest minimalne. Przyczyną takiego stanu jest: z jednej strony — niedostateczne zrozumienie ludności o ważności szarwarku, z drugiej — brak należytej organizacji i brak sprężystego kierownictwa technicznego przy wykonywaniu robót szarwarkiem.

Dobrze zorganizowanym szarwarkiem można wykonywać wszelkie roboty, o których powiedziano było wyżej przy omawianiu sprawy ulepszenia w ogóle dróg gruntowych. Wszystkie te roboty mogą być wykonane przez robotników niewykwalifikowanych, jeśli tylko będzie, jak zaznaczyłem, sprężyste i umiejętne fachowe kierownictwo. Przy wyznaczaniu szarwarku należy pamiętać, aby ludność nie była zbyt obciążona robotami i obciążanie to było sprawiedliwe w stosunku do zamożności osobnika.

Kierownictwo techniczne nad ro-

botami na drogach wojewódzkich, powiatowych, a również i na gminnych winno spoczywać w rękach Zarządu Drogowego Wydziału Powiatowego, co zresztą i przewiduje art. 16 Ustawy Drogowej, mówiąc, że „na terenie jednego powiatu nie może być więcej, niż jeden samorządowy zarząd drogowy“. Powiat należy podzielić na obwody (po 4—5 gmin) i nadzór nad drogami samorządowymi, w tem — i nad gminami, danego obwodu powierzyć drogomistrzowi ze średnim technicznym wykształceniem. Drogomistrz podporządkowany jest bezpośrednio Kierownikowi Zarządu Drogowego. Drogomistrz ten bierze czynny udział w gminnych Komisjach Drogowych, prowadzi roboty tak na drogach wojewódzkich i powiatowych, tak i na gminnych, wykonywanych za opłatę lub szarwarkiem. Prócz drogomistrza należy mieć w każdej gminie wyłącznie dla dróg gminnych po kilku dozorców robót, którzy nie są stałą służbą, lecz sezonową, przyjmowaną dla dozoru kilku naraz (3—4) robót, prowadzonych w jednym obwodzie. Dozorca taki będąc instruwany przez drogomistrza, mógłby należycie dozorować roboty. Wobec tego, że podczas robót zapotrzebowanie na dozorców w każdym powiecie będzie wielkie, każdy Wydział Powiatowy winien zawczasu zorganizować u siebie kadry takich dozorców, rekrutując ich z pojętnych robotników, urządzając dla nich kilkutygodniowe odpowiednie kursy z zakresu budowy i utrzymania dróg. Środki materialne wyłożone narazie przez Sejmik na przeprowadzenie podobnych kursów stokratnie wrócą się Sejmikom w postaci dobrego wykonania robót na drogach gminnych przez umiejętne i fachowe zarządzenia zrobione przez wyszkolonego dozorcę. Dozorca taki winien być zwolniony od przypadającego na niego szarwarku.

Dobrzeby było, aby powyższe kursy zechcieli przesłuchać również członkowie Komisji Drogowych jak powiatowej, tak i gminnych. Wydziałom Powiatowym również należałoby zorganizować odczyty — pogadanki o sprawach drogowych dla wójtów, sołtysów członków Rad Gminnych, sekretarzy gminnych.

Rada gminna musi prowadzić ścisłą ewidencję robót wykonanych szarwarkiem, przyczem ewidencja ta winna uwzględniać jak roboty wykonane przez samą gminę, tak i — przez poszczególne zainteresowane strony. Wszystkie wykonane roboty konieczne muszą być przyjęte komisyjnie i spisany o tem odpowiedni protokół. Rachunki winny być również sprawdzone przez gminną Komisję Drogową. Wyplaty należności zatrudnionym robotnikom przy budowie lub ulep-

szeniu dróg gminnych—przeprowadza Urząd gminny. Oczywiście jest, że gmina może wykonać swoimi środkami oraz szarwarkiem tylko takie roboty, które nie obciążałyby bardzo ludności. Jeśli zaś trzeba odbudować na drodze gminnej most duży, koszt budowy którego byłoby znaczny i dla gminy zbyt uciążliwy, Wydział Powiatowy winien udzielić gminie w takim wypadku znaczniejszą zapomogę lub wziąć całą budowę na siebie. Również Wydział Powiatowy winien przyjąć ze znaczniejszą pomocą gminie przy wykonywaniu większych robót. Gminom, któreby dobrze zorganizowały u siebie sprawy ulepszenia dróg gminnych, Wydział Powiatowy również winien byłby udzielić znaczniejszej subwencji pieniężnej na ten cel, a w pierwszym rzędzie — na odbudowę i na naprawę mostów. Aby zapewnić najkorzystniejsze użycie przez gminę subwencji oraz uchronić ją przed zmarnowaniem przez użycie na niewłaściwy cel, należy Wydziałowi Powiatowemu wydawać tę subwencję dopiero po przedłożeniu przez gminę stwierdzonych przez Kierownika Zarządu Drogowego rachunków na, już wykonane roboty lub zakup materiałów.

Powyższe wyjaśnienia o wykonywaniu robót na drogach gminnych przez Rady Gminne podałem w przypuszczeniu, że gospodarka drogowa jest przez Sejmiki przekazana gminom. Art. 12 Ustawy Drogowej głosi, że „budowa i utrzymanie dróg gminnych należy do powiatowego związku samorządowego, który jednak może przekazać je gminom; jeśli zaś samorząd powiatowy zechce sam zająć się temi drogami, to wykoną je w ramach budżetu poszczególnych gmin i z uwzględnieniem ich żądań”. Przed nami więc są dwie alternatywy: albo gmina, albo — Sejmik Powiatowy. Wśród działaczy samorządowych dużo jest zwolenników alternatywy pierwszej, dużo również — i drugiej. Zdaniem moim jest, że dla Województwa Białostockiego należałoby przyjąć alternatywę drugą, t. j. administracja drogami gminnymi winna być w ręku Sejmiku Powiatowego, również winny być oddane mu fundusze gminne oraz prawo stosowania szarwarku na drogach gminnych.

Popieram swe zdanie tem, że w gminach naszych mało znajdziemy ludzi, którzy chętnie zajęliby się sprawą drogową na drogach gminnych, Wydziały zaś Powiatowe już mają zorganizowany aparat techniczny i przyszłoby się go tylko powiększyć ilościowo. Prócz tego należy zaznaczyć, że w większej części nasze Rady Gminne nie zdradzały dotychczas chęci szczerze i energicznie

wziąć się do ulepszenia stanu dróg gminnych. Stwierdziwszy ostatnio, można byłoby zastosować prawie do wszystkich naszych gmin art. 14 Ustawy Drogowej, który mówi: „o ile zostanie stwierdzone, iż gospodarce drogową prowadzi się przez związki samorządowe, wadliwie lub niedbale, mogą wyższe instancje związków samorządowych przejąć gospodarce drogową wraz z odpowiednimi funduszami i prowadzić ją na rachunek odnośnych związków samorządowych. Decyzja w tym przedmiocie należy co do dróg gminnych, zarządzanych przez gminy, do powiatowego związku samorządowego”.

Jak zaznaczyłem wyżej, rady gminne razem z Komisją drogową i przy współudziale przedstawiciela wydziału Powiatowego i wyznaczonego przez Wydział rzeczoznawcy winny opracowywać programy robót i plan ich wykonania, a Wydział Powiatowy winien rozpatrzyć te programy i uchwalić rad gminnych i zatwierdzić je do wykonania. Dla udogodnienia Wydziałom Powiatowym sprawdzenia tych programów i planów oraz dla ulżenia radom gminnym pracy przy samym sporządzaniu tych programów i planów zostały sporządzone poza modą typy mostków drewnianych o rozpiętościach od 2, 5 mtr. do 6,0 mtr., typy rur betonowych, poprzeczne profile ulepszonej jezdni przy różnych macierzystych gruntach z objaśnieniami, jak wykonać to ulepszenie, oraz ślepe kosztorysy na każdą z tych robót. Również są do wykorzystania projektu „regulaminu Powiatowej Komisji Drogowej (technicznej) Sejmiku”, „regulaminu Gminnej Komisji Drogowej” i „Statutu o powinnościach drogowych w naturze na rzecz (danej) gminy”.

Muszę z ogromną radością stwier-

dzić, że sprawą zastosowania szarwarku na drogach, należytego wykorzystania jego oraz ujęcia go w pewne ramki księgowości zainteresował się już szerszy ogół inżynierów drogowych, a również i ludzi niefachowców którym jednak sprawa drogowa leży bardzo na sercu. Zostały opracowane przez nich różne instrukcje o szarwarku, wzory ksiąg, kwintaryjusz nakazów, edezw i t.p., które są godne naśladowania. Daje się słyszeć częściej oraz spotkać na łamach pism zachęcające nawoływania nie których pracowników drogowych do szerszego stosowania szarwarku. Te objawy wykazują należyte zrozumienie wśród ludzi zajętych rozbudową sieci dróg kołowych w Polsce, że doprowadzenie stosunkowo w krótkim czasie dróg gminnych do należytego stanu może być uskutecznione przez rozumnie zorganizowaną i dobrze wykorzystaną dobrowolną pracę nawet ludności miejscowej.

15.IV. 1930 r.

Inż. J. Wąsowski,
Dyrektor Rob. Pub.

Opieka społeczna — to bowiązek każdego obywatela

Chcesz przyjść z pomocą niezamężnej dziewczynie i młodzieży — złóż ofiarę w produktach, częściach ubrania, obuwiu, lub gotówce na ręce Zarządu Oddziału Miejskiego Woj. T-wa Op. Sp. „Przystań” w Białymstoku.
Kościelna 8 m. 6 — przyjmuje od godz. 9-ej do 13-ej i od 16-ej do 19-ej.

SPRAWOZDANIE KASOWE

Polskiego Białego Krzyża — Koło w Wołkowisku.

Przychód	zł. gr.		Rozchód	zł. gr.	
M-c wrzesień	1.224	93	M-c wrzesień	175	35
„ październik	811	—	„ październik	536	10
„ grudzień	485	60	„ grudzień	969	40
„ styczeń 1930 r.	512	—	„ styczeń 1930 r.	360	—
„ marzec	85	—	„ luty	330	71
			„ marzec	500	96
				2.872	52
			saldo	246	01
	3.118	53		3.118	53

Skarbniczka K. P. B. K.: Leonja Chwałińska.