



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

WYCHODZI CODZIENNIE Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL I ŚWIĄT.

Redakcja, Administracja i Ekspedycja: ul. Miodowa Nr 22. Telefon Redakcji 11-44-05. Telefon Administracji 11-80-13. Telefon Ekspedycji 11-80-19. Ogłoszenia: ul. Królewska 5. Kasa czynna od godz. 8 i pół do 1 po pld., w soboty do g. 12 w pld. Konto czekowe w P. K. O. — 730.

Oddziały „Monitora Polskiego”:

BYDGOSZCZ, Gdańska 22, tel. 15-74; GDANSK, Neugarten 27, tel. 240-79; GDYNIA, Skwer Kościuszki 14, tel. 17-20; KATOWICE, 3 Maja 34, tel. 305-65 i 310-91; KRAKÓW, Rynek Główny 6, tel. 105-00 i 120-27; LWÓW, Akademicka 11, I p., tel. 200-20, 200-45; ŁÓDŹ, Piotrkowska 125, tel. 101-11 i 115-24; POZNAŃ, Aleja Marsz. Piłsudskiego 24, tel. 28-57, 28-58 i 28-49; TORUŃ, Szeroka 41, tel. 263; WILNO, Mickiewicza 15 m. 5, tel. 674 i 17-85.

TREŚĆ DZIAŁU URZĘDOWEGO:

Zarządzenia Władz Naczelnych:

Poz. 20. Zarządzenie Ministra Skarbu z dnia 27 stycznia 1938 r. o wyznaczeniu terminów zebrań wyborczych i pierwszego zebrania pełnomocników w Piotrkowskim Towarzystwie Kredytowym Miejskim.

Ustawa z dnia 11 stycznia 1938 r. o zaspokojeniu roszczeń z umów ubezpieczenia do upadłego zakładu ubezpieczeń „Allgemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrente” w Amsterdamie. (Przedruk z Dz. U. R. P. z dnia 19 stycznia 1938 r. Nr 3, poz. 17).

DZIAŁ URZĘDOWY.

Zarządzenia Władz Naczelnych.

20.

ZARZĄDZENIE MINISTRA SKARBU

z dnia 27 stycznia 1938 r.

o wyznaczeniu terminów zebrań wyborczych i pierwszego zebrania pełnomocników w Piotrkowskim Towarzystwie Kredytowym Miejskim.

Na podstawie § 135 statutu Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego w brzmieniu, ustalonym rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 30 listopada 1937 r., wydanym w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości (Dz. U. R. P. Nr 82, poz. 594) wyznaczam:

1) terminy zebrań wyborczych członków Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego, celem dokonania wyboru pełnomocników:

a) dla Okręgu Wyborczego I — na dzień 15 marca 1938 r., w Piotrkowie Trybunalskim w lokalu Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego o godz. 16,

b) dla Okręgu Wyborczego II — na dzień 16 marca 1938 r., w Piotrkowie Trybunalskim w lokalu Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego o godz. 16,

c) dla Okręgu Wyborczego III — na dzień 17 marca 1938 r., w Piotrkowie Trybunalskim w lokalu Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego o godz. 16,

d) dla Okręgu Wyborczego IV — na dzień 18 marca 1938 r., w Piotrkowie Trybunalskim w lokalu Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego o godz. 16,

e) dla Okręgu Wyborczego V — na dzień 6 marca 1938 r., w Łodzi w lokalu Zarządu Miejskiego m. Łodzi o godz. 16,

f) dla Okręgu Wyborczego VI — na dzień 13 marca 1938 r., w Łodzi w lokalu Zarządu Miejskiego m. Łodzi o godz. 16,

g) dla Okręgu Wyborczego VII — na dzień 4 marca 1938 r., w Częstochowie w lokalu Cze-

stochowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego przy ul. Śląskiej Nr 8 o godz. 16.

h) dla Okręgu Wyborczego VIII — na dzień 20 marca 1938 r., w Sosnowcu w lokalu Zarządu Miejskiego m. Sosnowca o godz. 16;

2) termin pierwszego zebrania wybranych pełnomocników tego Towarzystwa — na dzień 28 kwietnia 1938 r., w Piotrkowie Trybunalskim w lokalu Piotrkowskiego Towarzystwa Kredytowego Miejskiego o godzinie 16.

Minister Skarbu:

(—) E. Kwiatkowski.

—oOo—

U S T A W A

z dnia 11 stycznia 1938 r.

o zaspokojeniu roszczeń z umów ubezpieczenia do upadłego zakładu ubezpieczeń „Allgemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrente” w Amsterdamie.

Art. 1. Upoważnia się Ministra Skarbu do zarządzenia rejestracji roszczeń z umów ubezpieczenia na życie, zawartych z zakładem ubezpieczeń „Allgemeene Maatschappij van Levensverzekering en Lijfrente” i do ich zaspokojenia w sposób, podany w przepisach ustawy niniejszej, z otrzymanych na ten cel przez Rząd Polski sum wraz z narosłymi odsetkami.

Art. 2. Nie podlegają rejestracji i zaspokojeniu roszczenia:

1) z umów ubezpieczenia, zawartych przez osoby, które w chwili zawarcia umowy nie miały miejsca zamieszkania na obszarze, należącym obecnie do Państwa Polskiego.

2) z umów ubezpieczenia, jeżeli składka ubezpieczeniowa nie została opłacona przynajmniej za lat 3 i to bez względu na przyczynę niezapłacenia składki.

Art. 3. (1) Rejestrację roszczeń zarządzi Minister Skarbu w drodze obwieszczenia w Monitorze Polskim, wyznaczając w tym celu termin sześciomiesięczny od daty ogłoszenia.

(2) Niezłożenie roszczeń w tym terminie powoduje ich utratę.

Art. 4. (1) Jako wartość zarejestrowanego roszczenia należy przyjąć:

1) dla ubezpieczeń, zawartych w czasie do dnia 31 grudnia 1916 r. — rezerwę składek, obliczoną na dzień 31 grudnia 1921 r.,

2) dla ubezpieczeń, zawartych w latach 1917 i 1918, — połowę rezerwy składek, obliczonej na dzień 31 grudnia 1921 r.,

3) dla ubezpieczeń, zawartych po 1918 r., — 15% rezerwy składek, obliczonej na dzień 31 grudnia 1921 r.

(2) Od rezerwy składek należy potrącić pobrane zaliczki (pożyczki) pod zastaw polis:

1) w pełnej wysokości, gdy pobrano je w czasie do dnia 31 grudnia 1916 r.,

2) w 50% ich nominalnej wartości, gdy pobrano je w latach 1917 i 1918,

3) w 15% ich nominalnej wartości, gdy pobrano je po 1918 r.

(3) Podstawy techniczne (tablice śmiertelności i stopę techniczną) oraz sposób obliczania rezerwy składek ustala Minister Skarbu.

(4) Ustaloną w koronach austriackich wartość roszczeń przeliczuje się na złote w stosunku 1 korona austr. = 1,05 zł.

Art. 5. Jeżeli złożone przy zgłoszeniu roszczenia dowody nasuwają wątpliwości co do istnienia roszczenia lub co do jego wysokości, Ministerstwo Skarbu zawiadamia o tym osobę interesowaną,

wyznaczając jej jednocześnie termin, nie krótszy niż miesiąc, do uzupełnienia dowodów. Niezachowanie wyznaczonego terminu powoduje nieuznanie roszczenia lub ustalenie jego wysokości na podstawie złożonych dowodów.

Art. 6. Wszelkie koszty, związane z rejestracją roszczeń i ich uregulowaniem, zostaną pokryte z sum, przeznaczonych na zaspokojenie roszczeń. Koszty te nie mogą przekroczyć sumy 1.000 zł.

Art. 7. Roszczenia, ustalone w myśl przepisów art. 4 i 5, zostaną uregulowane w takim stosunku, w jakim pozostaje suma przeznaczona na ich zaspokojenie po pokryciu kosztów (art. 6) do ogólnej sumy tych roszczeń.

Art. 8. (1) Ministerstwo Skarbu zawiadamia osoby zainteresowane o decyzji swej w sprawie zgłoszonego roszczenia oraz w sprawie ustalenia sumy, przeznaczonej na jego zaspokojenie (art. 7).

(2) Jeżeli osoba, której dotyczy decyzja, na tę decyzję się nie zgadza, służy jej w ciągu jednego miesiąca od daty doręczenia decyzji prawo wytoczenia powództwa przeciw Skarbowi Państwa do sądu powszechnego w Krakowie. Koszty powództwa, wytoczonego z powodu uznania roszczenia za wygasłe, dla braku bezpodstępnych dowodów (np. polisa, świadectwo zastawowe itp.), uzasadniających roszczenie lub z powodu nieuwzględnienia przy przeliczeniu danych, nie popartych dowodami, obciążają powoda bez względu na wynik postępowania.

Art. 9. Jeżeli kilka osób zgłosiło roszczenie z jednej umowy ubezpieczenia i istnieją trudności w ustaleniu należności dla każdego uprawnionego, całą należność przekazuje się do depozytu sądu miejsca zamieszkania któregośkolwiek z uprawnionych. W razie istnienia kilku spadkobierców a zgłoszenia w terminie roszczenia tylko przez jednego z nich, należność z roszczenia wypłaca się w całości spadkobiercy, który roszczenie zgłosił, co jednak nie uchybia roszczeniom zwrotnym pozostałych spadkobierców do niego.

Art. 10. Sumy, przyznane a nie podjęte przez uprawnionych w ciągu 5 lat, przechodzą na własność Skarbu Państwa.

Art. 11. Należności, przyznane na podstawie przepisów ustawy niniejszej, są wolne od podatku spadkowego. Wypłaty tych należności są wolne od opłaty stempelowej. Podania, wnoszone do Ministerstwa Skarbu, w sprawach unormowanych ustawą niniejszą nie podlegają opłacie stempelowej.

Art. 12. Do postępowania Ministerstwa Skarbu w sprawach uregulowanych ustawą niniejszą, o ile ustawa ta nie stanowi inaczej, mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341).

Art. 13. Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Skarbu.

Art. 14. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej:

(—) Ignacy Mościcki

Prezes Rady Ministrów:

(—) Sławoj Składkowski.

Minister Skarbu:

(—) E. Kwiatkowski.

(Dz. U. R. P. z dnia 19 stycznia 1938 r. Nr 3, poz. 17)

—oOo—

DZIAŁ NIEURZĘDOWY.

—oO—

Z Ministerstwa Skarbu.

Urząd Długów Państwa komunikuje, że w dniu 3 lutego 1938 r. wylosowane zostały do umorzenia Bony Funduszu Inwestycyjnego oznaczone Nr Nr 3251, 4379, 8135, 8895, 10018, 18630, 24583.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej.

—oO—

Przemówienie **P. Ministra Komunikacji J. Urycha**, wygłoszone na posiedzeniu Komisji Budżetowej w dniu 29 stycznia 1938 r. w sprawach inwestycji:

„Wysoka Komisjo!

Projekt ustawy o finansowaniu niektórych inwestycji z funduszy państwowych w okresie od 1 stycznia 1938 r. do 31 marca 1939 r. zawiera, gdy chodzi o resort komunikacji, upoważnienie do przeprowadzenia operacji kredytowych na budowę wodne śródlądowe do wysokości złotych 18.000.000 i na inwestycje kolejowe do wysokości 60.000.000 zł.

Te dwie sumy nie wyczerpują jednak całości zamierzeń i możliwości inwestycyjnych resortu komunikacji, obejmującego komunikację kolejową, drogową, wodną i lotniczą, a nadto samochodową jako pomocniczą komunikacji kolejowej.

Środki, jakie będą zmobilizowane w 1938 r. na inwestycje komunikacyjne, przewyższają znacznie sumy, o których mowa w rozpatrywanym obecnie projekcie ustawy.

Jakie są to środki i jakie tytuły ich wydatkowania?

Jak Wysokiej Komisji wiadomo, gospodarka inwestycyjna naszych kolei opiera się na zatwierdzanych przez Radę Ministrów rocznych preliminarzach wpływów i rozchodów funduszu inwestycyjnego przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”.

Preliminarz tego funduszu na 1938 r., zatwierdzony przez Radę Ministrów w dniu 22 stycznia r. b., ustala ogólną wysokość kolejowych rozchodów inwestycyjnych na 95.000.000 zł, a więc w sumie przewyższającej o 35.000.000 zł maksymalną granicę operacji kredytowych na inwestycje kolejowe, o których mowa w rozpatrywanym projekcie ustawy.

Na pokrycie tych 35.000.000 zł służyć ma przede wszystkim 19.780.000 zł z nadwyżki wpływów nad rozchodami Polskich Kolei Państwowych, jaka będzie wypracowana w 1938 r., a następnie 15.220.000 zł z innych dochodów funduszu inwestycyjnego z dalszym wpływem z pożyczki hamulcowej zaciągniętej w 1934 r. na rynku angielskim na czele.

Gdy chodzi o drogi wodne, to oprócz operacji kredytowych na kwotę 18.000.000 zł, wymienionych w art. 1 projektu ustawy, dalsze środki będą czerpane z dotacji Funduszu Pracy do wysokości 3.545.000 zł. Zaznaczam, że w preliminarzu budżetowym Ministerstwa Komunikacji na okres przyszły przewiduje się ponadto w dziale, obejmującym wydatki dróg wodnych, kredyt w wysokości 7.020.000 zł na spłatę zobowiązań zaciągniętych na inwestycje wodne, wykonane w latach ubiegłych. Na spłatę takich samych zobowiązań zaciągniętych na cele inwestycji drogowych przewidziano w budżecie Państwowego Funduszu Drogowego 23.800.000 zł.

Podstawę sfinansowania w 1938 r. drogowych robót inwestycyjnych stanowią będą operacje kredytowe, które zostaną przeprowadzone do wysokości 35.000.000 zł na podstawie upoważnień danych Ministrom Komunikacji i Skarbu w ustawie z dnia 3 lutego 1931 r. o Państwowym Funduszu Drogowym. Ponadto, na cele inwestycji drogowych będą użyte dotacje z Funduszu Pracy do kwoty 3.413.000 zł.

Pozostają jeszcze przewidziane w planie finansowo-gospodarczym przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” na 1938 r. kredyty inwestycyjne lotnictwa cywilnego w wysokości 2.682.000 zł, przeznaczone przede wszystkim na rozpoczęcie budowy lotniska na Gosławiu i komunikacji samochodowej w kwocie 1.614.000 zł na tabor i budowę garaży.

Przytoczone przeze mnie cyfry, odnoszące się do poszczególnych działów inwestycji komunikacyjnych, reprezentują zatem łączną sumę 200.074.000 zł.

Aby dać całkowity obraz zamierzeń w dziedzinie budownictwa drogowego i wodnego w 1938 r., muszę jeszcze wspomnieć o kredytach

przeznaczonych w normalnym budżecie Ministerstwa Komunikacji na utrzymanie dróg i mostów oraz dróg wodnych.

W pierwszym przypadku — gdy chodzi o drogi i mosty — kredyty te wynoszą 20.000.000 zł, a w drugim — na utrzymanie rzek żeglownych, spławnych, granicznych, sztucznych dróg wodnych i zbiorników łącznie 2.560.000 zł.

I aczkolwiek roboty, jakie będą wykonane przy pomocy tych kredytów, są raczej robotami konserwacyjnymi, to przecież nie powinny być pominięte przy omawianiu programu inwestycyjnego, gdyż do pewnego stopnia stanowią one dopełnienie robót inwestycyjnych, a mianowicie wówczas, gdy np. przy naprawie dróg pogrubia się lub wzmacnia nawierzchnie, a przy robotach wodnych wykonuje się roboty renowacyjne, nie mające nic wspólnego z normalnym utrzymaniem.

Jakie programy w zakresie poszczególnych działów inwestycji komunikacyjnych mają być zrealizowane przy użyciu podanych przeze mnie środków finansowych?

Zanim odpowiem na to pytanie, chciałbym w kilku słowach przedstawić najważniejsze, ostatnio wykonane prace inwestycyjne.

Zacznę od inwestycji kolejowych, pomijając roboty wykonane w Węzle Warszawskim, które miałem zaszczyt szczegółowo przedstawić przy omawianiu zagadnienia rozbudowy tego węzła podczas rozpatrywania przez Wysoką Komisję budżetu Ministerstwa Komunikacji.

Z większych inwestycji wykonanych w latach 1936 i 1937 wymienię przede wszystkim trzy nowe linie kolejowe, oddane w tym okresie do eksploatacji, a mianowicie: Zegrze — Tłuszcz, Sierpc — Toruń i Sierpc — Brodnica, które zwiększyły długość sieci Polskich Kolei Państwowych o 165,97 km.

Następnie w 1937 r. zapoczątkowano budowę połączenia kolejowego w Płocku z mostem drogowo-kolejowym przez Wisłę, dokończono budowę drugiego toru na linii Kutno—Toruń na długości 109 km. Dalej prowadzono dalsze roboty w węzłach Gdynia, Toruń, Kutno, Kraków, Tarnowskie Góry oraz prace przy przebudowie szeregu stacji granicznych górnośląskich w związku z likwidacją Polsko-Niemieckiej Konwencji Górnośląskiej.

Program budowy taboru kolejowego w granicach sum przewidzianych łącznie z kredytami w planie finansowo-gospodarczym Polskich Kolei Państwowych obejmował 28 parowozów, 43 wagony osobowe, 5 wagonów motorowych z silnikami spalinowymi, 16 wagonów motorowych i 8 wagonów podwójnych doczepnych trakcji elektrycznej oraz 200 wagonów towarowych specjalnych.

Program na 1938 r. łącznie z programem wymiany taboru przewidziane w planie finansowo-gospodarczym Polskich Kolei Państwowych obejmuje budowę 29 parowozów, 110 wagonów osobowych, 5 wagonów motorowych i 135 wagonów towarowych specjalnych.

Program robót inwestycyjnych na P. K. P. na 1938 r. ustalony został — jak to miałem zaszczyt zaznaczyć — na sumę 95.000.000 zł. W ramach tej sumy przeznacza się na budowę nowych linii i bocznic kolejowych 10.283.000 zł, na inwestycje na kolejach istniejących 56.157.000 zł, na zakup taboru normalnotorowego 27.400.000 zł i na inwestycje na kolejach wąskotorowych 1.120.000 zł.

W zakresie budowy nowych kolei przewiduje się wykonanie robót uzupełniających na oddanych do eksploatacji liniach Sierpc — Toruń, Sierpc — Brodnica i Zegrze — Wyszki, dokończenie budowy połączenia linii Sierpc—Płock z linią Kutno—Płock oraz łącznicy Szczakowa — Bukowno, a z nowych robót rozpoczęcie budowy dwutorowego stałego podejścia linii Warszawa—Radom do st. Warszawa Zachodnia, wykonanie budowy nowej linii normalnotorowej Wieliszew—Nasielsk. Ponadto przewiduje się budowę bocznic do portu w Drui i innych bocznic dla potrzeb państwowych.

W zakresie inwestycji na kolejach istniejących największą sumę, bo 28.203.000 zł, przeznaczają się na rozwój węzłów i stacji, z czego na przebudowę węzła Warszawskiego 13.300.000 zł. W ramach tej sumy, poza robotami uzupełniającymi na stacjach tego węzła oraz poza robotami związanymi z elektryfikacją, przewiduje się kontynuowanie w intensywnym tempie budowy dworca centralnego w Warszawie, którego termin ukończenia wyznaczony jest na 1 lipca 1939 r., oraz zapoczątkowanie robót mających na celu uporządkowanie ruchu towarowego.

W innych węzłach — będą prowadzone dalsze roboty związane z rozwojem węzła Kutnowskiego, Toruńskiego, Krakowskiego, przy rozbudowie stacji portowej w Gdyni, dokończeniu budowy stacji granicznych górnośląskich i przebudowie stacji Śniatyn—Załucze. Z nowych robót zostanie rozpoczęta przebudowa węzła Wolkowyjskiego oraz st. Zakopane i paru stacji na linii Kraków—Zakopane.

Poza tym z kwoty przeznaczonej na inwestycje na kolejach istniejących, znacznie większa kwota w sumie 10.840.000 zł jest przewidziana na wykonanie budynków stacyjnych i mieszkalnych.

W ramach tej sumy mają być w 1938 r. wznowione roboty przy budowie gmachu Dyrekcji i KOLONII mieszkalnej w Chełmie, podjęta budowa domów mieszkalnych w Warszawie i w kilku innych większych skupieniach kolejarzy oraz szeregu dworców wraz z mieszkaniami.

Przechodzę do dróg kołowych i wodnych. W ciągu ostatnich kilku lat na czoło zagadnień z zakresu komunikacji wysunęła się niewątpliwie sprawa ulepszenia i usprawnienia istniejącej sieci drogowej, czemu dały również wyraz prace IV Polskiego Kongresu Drogowego. Jak wiadomo, Polska zarówno pod względem ilości, jak też jakości dróg ma przed sobą olbrzymie prace do wykonania.

Od szeregu lat nietylko nie budowaliśmy nowych dróg kołowych, ale wobec niedostatecznych robót zachowawczych trzymiliardowy majątek narodowy w postaci dróg ulegał stopniowo zniszczeniu.

Z chwilą poprawy koniunktury trzeba było przystąpić do odrabiania zaniechań i zaległości również w dziedzinie gospodarki drogowej.

Lata 1934, 1935 i 1936 przyniosły stopniowe ożywienie budownictwa drogowego, co się wyraziło w cyfrze od 70 do 100 milionów zł przerabianych rocznie na drogach państwowych, a rok 1937 posunął sprawę budowy dróg poważnie naprzód.

W bieżącym okresie budżetowym na cele budowy i utrzymania dróg państwowych udało się uzyskać:

w budżecie Państwowego Funduszu Drogowego	27.300.000 zł
poza budżetem (ustawa o inwestycjach)	50.000.000 zł

Razem 77.300.000 zł,

od której to sumy należy odjąć tytułem zapomóg państwowych dla samorządów 2.600.000 zł.

Do tego dochodzą roboty drogowe na warunkach kredytowych na sumę około 13.800.000 zł oraz roboty ze środków Funduszu Pracy na sumę około 2.600.000 zł, razem na sumę około złotych 16.400.000.

Ogółem wydatki ze środków budżetowych i pozabudżetowych na drogi państwowe w okresie 1937/38 zamkną się sumą około 91.100.000 zł. W sumie tej mieści się 20.650.000 zł na spłatę długów z tytułu robót wykonanych na kredyt w latach ubiegłych, zatem wydatki na roboty wykonane w 1937 r. wyniosą około 70.500.000 zł.

Na cele budowy i utrzymania dróg samorządowych udzielono tytułem zapomóg z Państwowego Funduszu Drogowego około 2.600.000 zł.

Do tego dochodzą roboty na drogach samorządowych ogólnej wartości na sumę około 35.000.000 zł.

Co za to zrobiono?

Przed wszystkim zbudowano nowych dróg państwowych 140 km, nowych dróg samorządowych 1.380 km, razem 1.520 km.

Akcja budowy dróg państwowych objęła głównie województwa wschodnie (nowogródzkie, poleskie i wileńskie).

Następnie zbudowano nawoczesnych nawierzchni ulepszonych (asfalt, beton, kostka, klinier) na drogach państwowych 339 km, na drogach samorządowych 42 km, razem 381 km.

Akcja przebudowy nawierzchni objęła przede wszystkim trakty między stolicą a ważniejszymi ośrodkami prowincjonalnymi i granicami Państwa, — a więc trakty: Warszawa — Gdańsk — Gdynia, Warszawa — Poznań, Warszawa — Piotrków — Katowice, Warszawa — Kraków — Zakopane, Warszawa — Lwów oraz łódzki węzeł drogowy.

Wreszcie zbudowano względnie przebudowano mostów (drewnianych, stalowych i żelbetowych) na drogach państwowych 340, długości 4450 mb, na drogach samorządowych 318, długości 3355 mb, razem 658 mostów, długości 7805 mb.

Do ważniejszych obiektów zakończonych w roku 1937 należą: most na Wiśle we Włocławku, na Dniestrze w Zaleszczykach (po stronie polskiej, po stronie rumuńskiej budowa mostu jest na ukończeniu), na Skawie w Makowie, na Oslawie w Zagórzcu i na Horyniu w Dąbrowicy.

W zakresie utrzymania dróg:

a) częściowo naprawiono dróg państwowych 7305 km, dróg samorządowych 11.415 km, razem 18.720 km,

b) naprawiono mostów na drogach państwowych 803 długości 14.737 mb, na drogach samorządowych — 1.187, długości 15.277 mb, razem 1.990 mostów, długości 30.014 mb.

Podane cyfry nie obejmują Śląska.

Jak już miałem zaszczyt zaznaczyć, na wykonanie programu inwestycji drogowych w 1938 r. przewiduje się uruchomienie na podstawie ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym sumy 45.000.000 zł.

Z sumy tej przypadnie:

a) 26.280.000 zł na budowę ulepszonych nawierzchni drogowych na długości około 260 km,
b) 4.800.000 zł na budowę nowych dróg państwowych na długości 127 km,
c) 8.500.000 zł na budowę i przebudowę mostów na długości 7.531 mb,

d) i 5.420.000 zł na zapomogi dla samorządów na budowę dróg na długości 275 km.

Z ważniejszych robót drogowych należy wymienić przede wszystkim budowę ulepszonych nawierzchni drogowych na traktach, które łączą stolicę z większymi ośrodkami prowincjonalnymi i granicami Państwa.

W szczególności w programie robót uwzględniono przebudowę nawierzchni:

a) na trakcie krakowskim na odcinkach Radom — Kielce i Myślenice — Nowy Targ — Zakopane,

b) na trakcie częstochowskim na odcinkach Warszawa — Piotrków i Piotrków — Radomsko — Częstochowa — Będzin — Katowice,

c) na trakcie lwowskim na odcinkach Garwolin — Lublin — Tomaszów i Żółkiew—Lwów,

d) na trakcie poznańskim na odcinku Łowicz — Kutno.

Poza tym przewiduje się drobniejsze roboty nawierzchniowe na odcinkach Kielce — Busk, Krynica — Muszyna, Częstochowa — Wieluń i Łódź — Sieradz oraz pod Lwowem, Drohobyczem, Sandomierzem, Łodzią, Krakowem, Poznaniem, Toruniem, Grudziądem i Gdynią.

W zakresie nowych dróg państwowych wysiłek Ministerstwa Komunikacji idzie w kierunku zagęszczania sieci drogowej na Kresach Wschodnich.

W szczególności zamierza się budowa większych odcinków drogowych w województwach: nowogródzkim, poleskim, wileńskim i wołyńskim, ponadto będzie się wykonywać drobniejsze roboty w województwach: białostockim, kieleckim, lubelskim, tarnopolskim i warszawskim.

W programie robót w dziedzinie mostów jako ważniejsze roboty mostowe przewiduje się budowę mostów państwowych stalowych na Wiśle w Płocku (zakończenie), na Niemnie w Mostach i na Wiśle w Szczucinie, żelbetonowych na Warcie w Kole oraz drewnianych na Niemnie pod Zbójskiem, na Stuczycy w Sarnach i na Styrcy w Kołkach, tudzież budowę mostów samorządowych drewnianych na Warcie w Mosinie, na Dniestrze w Zalesiu, na Prucie w Kołomyi i na Styrcy pod Rzeczą.

Ponadto należy wspomnieć o przebudowie mostów państwowych na Sanie w Jarosławiu i na Wieprzu w Dorochuczycy oraz mostu samorządowego na Narwi w Pułtusku.

Zapomogi dla samorządów przeznaczają się na budowę nowych dróg samorządowych głównie na obszarze województw wschodnich, a mianowicie: białostockiego, nowogródzkiego, wileńskiego i wołyńskiego.

Sumy przewidziane w budżecie Funduszu Pracy w wysokości 3.461.000 zł, a przeznaczone na roboty drogowe państwowe i samorządowe, wpłyną na zwiększenie podanego przeze mnie zakresu robót drogowych.

Drogi wodne.

Pod względem wykorzystania posiadanej sieci dróg wodnych Polska, niestety, kroczy daleko w tyle w porównaniu z innymi państwami europejskimi.

Dopiero lata 1936 i 1937 przynoszą zwrot ku lepszym w dziedzinie budownictwa wodnego, a jakkolwiek środki uruchomione na inwestycje wodne nie pokrywają całkowicie potrzeb, pozwalają jednak przystąpić do realizacji programu inwestycyjnego.

W roku 1937 uruchomiono na drogi wodne:

w budżecie 9.940.000 zł,
poza budżetem (ustawa o inwestycjach) 15.000.000 zł,

Razem 24.940.000 zł,

do czego dochodzą roboty na warunkach kredytowych wartości około 3.000.000 zł oraz roboty ze środków Funduszu Pracy w wysokości złotych 400.000.

W tych ramach kontynuowano inwestycje rozpoczęte w roku poprzednim.

W szczególności zainstalowano zasuwę na zaporze i uporządkowano zbiornik na Sole w Porąbce, prowadzono roboty nad regulacją Soły poniżej Porąbki. Muszę zaznaczyć, że zbiornik w Porąbce spełniał swe zadanie w roku 1937 jako zbiornik przeciwpowodziowy, redukując kilkakrotnie falę powodziową Soły.

Dodatni wpływ zbiornika w Porąbce szczególnie uwidocznił się w miesiącu styczniu r.b., kiedy podczas nagłego wezbrania wód na Sole wskutek szybkiego tania śniegu i ulewnych deszczów — zatrzymał on falę powodziową, dzięki czemu uniknęło się powodzi w dolinie Soły i tworzenia zatorów na górnej Wiśle, co mogłoby być groźne dla Krakowa.

Zainstalowane w r. 1937 zasuwę na przelewach, wykonane całkowicie w kraju, pozwoliły na zwiększenie wysokości piętrzenia wody o 4 m, przez co wzrosła znacznie pojemność zbiornika, a więc zdolność zmniejszania groźnych fal powodziowych.

W Rożnowie kontynuowano budowę zapory na Dunajcu, a jednocześnie prowadzono budowę zbiornika na Brynicy w Kozłowej Górze. Akcje

zabudowania górskich potoków prowadzono głównie w dorzeczu Soły i Dunajca dla zapobieżenia zaszutrowaniu zbiorników.

Na Wiśle górnej od Przemyśla do Zawichostu oraz na Wiśle środkowej prowadzono roboty regulacyjne, aby umożliwić budowę wałów i podtrzymać żeglugę, która wykazuje stałą tendencję rozwojową. W związku z tym kontynuowano budowę portów w Płaszowie pod Krakowem oraz na Saskiej Kępie i na Żeraniu pod Warszawą, przede wszystkim jednak zakończono budowę portu w Radziwiu pod Płockiem. Port handlowy na Wiśle w Płocku, położony przy linii kolejowej, łączącej Łódź z Pomorzem, ułatwi wymianę produktów przemysłowych i rolniczych między Łodzią, Pomorzem i portami morskimi i przyczyni się do ożywienia życia gospodarczego przez umożliwienie wykorzystania taniej drogi wodnej.

Na Wiśle dolnej z braku środków musiano się ograniczyć do konserwacji istniejących obiektów wodnych.

Na wschodnich drogach wodnych prowadzono nadal przebudowę Kanału Królewskiego, Kanału Ogińskiego, budowę Kanału Kamiennego, regulację Prypeci oraz inne roboty, mające na celu usprawnienie wschodnich dróg wodnych.

W województwach lwowskim i stanisławowskim prowadzono roboty na rzekach i potokach celem ochrony komunikacji kołowej i kolejowej. W województwie wileńskim prowadzono regulację Wilii w obrębie Wilna. Poza tym prowadzono drobne roboty regulacyjne i konserwacyjne na pozostałych szlakach wodnych.

Zgodnie z art. 1 obecnie rozpatrywanego projektu ustawy, na pokrycie wydatków związanych z budowlami wodnymi śródlądowymi mają być przeprowadzone operacje kredytowe do wysokości 18.000.000 zł.

Z sumy tej przeznaczają się:

na zbiorniki i zakłady wodno-elektryczne	8.300.000 zł,
na zabudowanie potoków górskich, roboty regulacyjne portowe i kanałowe	1.700.000 zł,
na regulację rzek	8.000.000 zł.

Najważniejszą pozycję wodnego programu inwestycyjnego stanowią zbiorniki, w szczególności budowa zbiorników na Sole w Porąbce (instalacja elektrowni), na Dunajcu w Czchowie i na Sanie w Solinie, przede wszystkim jednak kontynuowanie budowy zbiornika na Dunajcu w Rożnowie, który pochłania gros kredytów na budowę zbiorników.

Zabudowanie potoków, regulacja rzek oraz budowa kanałów i portów, w szczególności roboty rozpoczęte na drodze wodnej Zagłębie — Sandomierz i prace nad koncentracją koryta Wisły prowadzone będą z kredytów inwestycyjnych oraz z dotacji Funduszu Pracy w wysokości 3.545.000 zł.

Z ważniejszych zamierzeń inwestycyjnych, których projekty są w opracowaniu, należy wymienić projekt drogi wodnej Brześć—Pińsk oraz kanał Warta—Gopło. Ponadto prowadzi się studia nad projektem drogi wodnej Zagłębie Węglowe — Sandomierz, w związku z zagadnieniem komunikacji w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Wysoka Komisja

Tak przedstawiają się w ogólnych zarysach inwestycje komunikacyjne wykonane w 1937 r., program inwestycyjny na 1938 r. oraz sposoby jego sfinansowania.

Roboty wykonywane w każdej z poszczególnych grup inwestycyjnych komunikacyjnych w przeważnej swej części nie stanowią prac w sobie zamkniętych i ograniczonych do wykonania takiego czy innego obiektu, lecz wynikają z pewnego planu ogólnego, tworząc szereg ogniw ściśle o siebie zahaczających i ściśle ze sobą związanych.

Jest to wynikiem specjalnego charakteru i rozmiaru inwestycji komunikacyjnych, które nie zezwalają na zamknięcie nawet poszczególnych swoich fragmentów w ramach rocznych okresów, lecz zmuszają do rozłożenia ich wykonania na szereg lat.

W tym też leży sedno trudności, jakie ma resort komunikacji do zwalczania przy wykonywaniu inwestycji.

Droga, która przy robotach inwestycyjnych prowadzi od powzięcia decyzji o rozpoczęciu prac aż do ich ukończenia, jest stosunkowo długa.

Studia, opracowanie szczegółowych projektów i kosztorysów, sprawy gruntowe, ogłoszenie przetargów, analiza ofert, zawarcie umów, budowa, komisyjny odbiór, rozliczenia, likwidacja prac, oto poszczególne etapy tej drogi, którą przechodząc, trzeba niejednokrotnie zwalczać jeszcze trudności, piętrzące się specjalnie wówczas, gdy brak jest pewności, czy przy inwestycjach zakrojonych na szerszą miarę i nie mieszczących się w jednorocznym okresie uda się uzyskać we właściwych terminach i w odpowiedniej wysokości środki niezbędne na stopniowe, planowe, nieraz wieloletnie ich kontynuowanie.

Mówię o tym dlatego, aby stwierdzić, że i ta żmudna droga została przez aparat administracyjny opanowana.

Wysoka Komisja

Jaka idea, jakie podstawowe założenia są widoczne przy rozwiązywaniu problemu inwestycji drogowych, wodnych i kolejowych?

W inwestycjach drogowych widać dążność do połączenia stolicy z ważniejszymi ośrodkami wojewódzkimi, docieranie do punktów granicznych Państwa, łączenie prawej strony Wisły z lewą.

Inwestycje wodne — to przede wszystkim ochrona zagrożonych okolic przed powodzią, gdy dla braku odpowiednich środków finansowych na realizację szerszej zakresu programu na razie nie można sobie pozwolić.

Inwestycje kolejowe — to usiłowanie rozwiązania problemu węzła warszawskiego oraz dążenie do doprowadzenia całej sieci kolejowej, za pomocą nowych odcinków, do logicznego jej powiązania, a nadto przez zwiększenie przelotności węzłów i stacji do osiągnięcia jak największej sprawności kolei.

Tak pojęte i tak realizowane inwestycje są podstawą jasnego planu polityki inwestycyjnej Ministerstwa Komunikacji na najbliższe lata".

Kolejarze niemieccy z wizytą w Polsce.

Wczoraj rano przybyła z Berlina do Warszawy z rewizytą do Polski grupa wyższych urzędników Ministerstwa Komunikacji Rzeszy Niemieckiej i dyrektorów kolei niemieckich z podsekretarzem stanu Kleimannem na czele.

Na dworcu powitali goście niemieckich wyżsi urzędnicy Ministerstwa Komunikacji oraz przedstawiciele ambasady niemieckiej.

W godzinach przedpołudniowych goście niemieccy złożyli wizytę P. Ministrowi Komunikacji Ulrychowi oraz PP. Wiceministrom Bobkowskemu i Piaseckiemu, a następnie byli podejmowani śniadaniem przez ambasadę niemiecką.

Wieczorem goście niemieccy wyjechali do Krynicy.

Wczoraj o godz. 9.30 rano przedstawiciele kolejnictwa niemieckiego złożyli wieniec na grobie Nieznanego Żołnierza, a w godzinach południowych zwiedzili w towarzystwie wyższych urzędników Ministerstwa Komunikacji i dyr. kolei państwowych węzeł warszawski i budowę nowego dworca centralnego.

W godzinach wieczornych P. Podsekretarz Stanu w Min. Komunikacji inż. Bobkowski wydał na cześć delegacji niemieckiej obiad w sali Malinowej hotelu Bristol.

O godz. 23 goście niemieccy wyjechali z Warszawy, celem zwiedzenia Krynicy, Żegiestowa, Rabki, Zakopanego, Krakowa i Wieliczki.

Z Polskiej Akademii Literatury.

W dniach 1 i 2 lutego b. r. odbyły się zebrania Polskiej Akademii Literatury w siedzibie Akademii (Krak. Przedm. 32).

W obradach wzięli udział: prezes Wacław Sieroszewski, wiceprezes Leopold Staff, sekretarz generalny Julian Kaden-Bandrowski, oraz akademicy literatury: Wacław Berent, Karol Irzykowski, Ferdynand Goetel, Juliusz Kleiner, Jan Lorentowicz, Kornel Makuszyński, Zofia Nałkowska, Zenon Miriam Przesmycki, Jerzy Szaniawski, Tadeusz Zieliński i Tadeusz Boy Zeleński.

W czasie obrad ustalono zasady realizacji konkursów polonistycznych, organizowanych na skutek zarządzenia Ministerstwa W. R. i O. P. przez wszystkie kuratoria szkolne pod protektoratem Polskiej Akademii Literatury.

Udział w pracach poszczególnych sądów konkursowych powierzono następującym akademikom literatury: na kuratorium warszawskie — prezesowi Wacławowi Sieroszewskiemu, na kuratorium krakowskie — sekr. gen. Juliuszowi Kaden-Bandrowskiemu, na kuratorium lwowskie — wiceprezesowi Leopoldowi Staffowi, na kuratorium pomorskie — Ferdynandowi Goetlowi, na kuratorium poznańskie — Karolowi Irzykowskiemu, na kuratorium wileńskie — Janowi Lorentowiczowi, na kuratorium śląskie — Kornelowi Makuszyńskiemu, na kuratorium lubelskie — Zofii Nałkowskiej, na kuratorium brzeskie — Jerzemu Szaniawskiemu, na kuratorium wołyńskie — Tadeuszowi Boy Zeleńskiemu.

Ponadto powołano specjalną komisję dla opracowania niezbędnych zmian w regulaminie P. A. L., załatwiono szereg spraw bieżących, oraz obradowano nad programem najbliższych zebrań dyskusyjnych i uroczystych.

Między innymi przewidziano w marcu b. r. zebranie, poświęcone ś. p. Bolesławowi Leśmianowi, na którym odczytana będzie pozostała w spuściźnie po zmarłym pocie praca p. t. „Z rozmyślań o poezji", w kwietniu zaś uroczyste zebranie z prelekcją nowego akademika literatury, Jana Lorentowicza.