

# Tegoroczny minimalny plan drogowy Nie usunie ruiny dróg polskich

Polska zaledwie na 17-em miejscu w Europie

Pisaliśmy wczoraj, że komitet ekonomiczny ministrów uchwalił, jako 2-letni program drogowy dla Polski, naprawę 1.200 km. dróg i budowę 230 km. dróg nowych. Prace mają być prowadzone przy ośrodkach bezrobocia i w ważniejszych gospodarczych punktach węzłowych. Na ten cel wyasygnowane są odpowiednie kredyty (ponad 100 milj. zł.) i plan ten ma być wykonany. Jest on fragmentem większego planu 6-letniego, który ma prowadzić do naprawy wszystkich stałych dróg Polski i przewiduje budowę najbardziej koniecznych nowych arterii komunikacyjnych.

Już pobięzne rzucenie okiem na te dwie liczby wskazuje jednak, że to wszystko jest, przynajmniej dotychczas, kropla w morzu ogólnych potrzeb. Weźmy liczbę. Ilość dróg o nawierzchni trwałej (bitych i brukowanych) wynosi w Polsce 58.000 km., z czego na drogi państwowe przypada 14.000 km., na drogi wojewódzkie 10.500 km., powiatowe 21.000 km. i gminne 12.500 km. Na 1.000 mieszkańców Polski przypada więc 1,8 km. drogi, a na 100 km. kwadratowej powierzchni zaledwie 15 km. Gęstość dróg w różnych częściach kraju jest rozmaita. Najlepsza i najgęstsza sieć drogową znajduje się na Śląsku, w Poznaniu i w Pomorzu, ale drogi te w głównych swych kierunkach nie są dostosowane do naszych obecnych potrzeb. Rozpiętość gęstości sieci dróg waha się od 4,4 km. na 100 km. kwadr. do 34 km. Drogi gruntowe liczą w Polsce 300.000 km.

Jak kompromitująco wyglądały w zestawieniu ze stanem drogowym innych krajów, może posłużyć fakt, że w Europie stoimy pod względem gęstości dróg na 17 miejscu, mając za sobą tylko takie kraje, jak: Albania, Litwa, Łotwa, Estonia i Rosja, przyczem te kraje bałtyckie i Rosja mają na swoje usprawiedliwienie: Rosja — obszar, a Litwa, Łotwa i Estonia — wojenne zniszczenie i przedwojenne zaniedbanie (mniej potrzeb gospodarcze), natomiast nasi sąsiedzi, podobnie jak w motoryzacji, biją nas wielokrotnie gęstością swych dróg. Czechosłowacja ma 4-krotnie gęstszą sieć od naszej, Niemcy trzykrotnie, Rumunia dwukrotnie.

Nadmiar złego przy tej wielkiej ilości dróg są one w straszonym stanie. Na szosach grubość jezdni twardej, która powinna wynosić 20 cm., jest przeciętnie starta do 6,5 cm. Jak szybko postępuje niszczenie dróg bez należytej ich konserwacji, widać, że w ciągu ostatnich 4 lat grubość nawierzchni zmniejszyła się o 4,5 cm. tak, że średni ubytek wskutek działań atmosferycznych, zużycia i t. p. można liczyć 1,1 cm. nawierzchni. W tym stanie rzeczy twarda nawierzchnia w wielu miejscach albo ulega przetłamaniu albo niemi grozi, a

całość dróg zbliża się, a przynajmniej zbliżała, do momentu nieuniknionej katastrofy. Ten stan dróg powoduje, że koszt transportu są u nas nieproporcjonalnie wielkie, (taksamo jak utrzymanie dróg w należytym stanie).

Odbudowa systemu dróg i rozbudowa nowej sieci są to rzeczy, które narzucają się z nieodpartą koniecznością. Zatrudniając bezrobotnych, nowe arterie komunikacyjne otwierają życie gospodarcze, potaniają transport, obniżają ceny i zmniejszają koszt produkcji. Poza tym budowa dróg uruchamia cały system przemysłów pomocniczych (choć w nieco mniejszym stopniu, niż motoryzacja). Dość wymienić, że gdy rozpoczęto roboty drogowe w Niemczech, prowadząc je na wielką skalę, samych łopat zabrakło na rynku 500.000, że u nas uzupełnienie na drogach brakującej warstwy kamienia do 20 cm. wymagałoby dla dróg bitych wszystkich kategorii olbrzymiej ilości 38 milionów metrów sześć. kamienia.

Przeznaczone na inwestycje drogowe sumy nie stoją w należytej proporcji do naszych potrzeb drogowych. Przecież utrzymanie każdego kilometra drogi bitej kosztuje rocznie 2.000 zł., budowa nowej szosy 1 km. wynosi 50.000 zł., a nawet tylko kosztą przebudowy nawierzchni na trwałą, dostosowaną do współczesnego ruchu, za 1 km. dla nawierzchni

ni lekkich (smółcowych lub asfaltowanych) 50.000 zł., dla nawierzchni średnich (gruby asfalt) 70.000 zł. i dla powierzchni ciężkich (bruk z kostki lub klinieru ewtl. beton), aż 120.000 zł. Z tego wyraźnie widać, że przeznaczone dotąd na inwestycje drogowe sumy nie mogą rozwiązać jeszcze sprawy i jedynie opóźniają najpilniejsze, najniezbędniejsze potrzeby drogowe.

Ciekawą ilustracją obecnego stanu rzeczy na odcinku drogowym będzie przygotowana już obecnie wystawa drogowa, orga-

nizowana przez Ligę Drogową. W ramach wystawy zostanie uwzględniony w perspektywie rozwój historyczny naszych dróg, załamania tego rozwoju i zniszczenie dróg w czasie wojny, rozwój drogowy w innych krajach, straty, jakie ponosimy z zaniedbania naszego systemu komunikacyjnego, korzyści wypływające z jego usprawnienia i dostosowania do obecnych warunków całej sieci komunikacyjnej oraz nasze możliwości w zakresie odbudowy dróg i plany na najbliższą przyszłość.

## Challenge zrobił swoje lecz zmylił w rozwoju kierunku

Poruszyliśmy niedawno sprawę niedostatecznej wyczerpującej informacji społeczeństwa o istotnych powodach wycofania się Polski z zawodów challenge'owych. Daje to społeczeństwu temat do najróżnorodniejszych domysłów i komentarzy niezgodnych z faktycznym stanem rzeczy i szkodliwych.

Słyszysz się zdania: „Dlaczego uprzednio mówiło się o pożyteczności Challenge'u, a dziś po dwukrotnym zwycięstwie nie sięgamy po trzeci laur?”. Są nawet tacy szkornicy, którzy insynuują

z naszej strony lęk przed stawianiem do nowej konkurencji.

Cheąc zdobyć dla czytelników naszych miarodajną odpowiedź oraz dowiedzieć się, jak ma być zrealizowane praktycznie hasło: „Uczmy się latać”, zwróciliśmy się z prośbą o wyjaśnienie do Fundacji im. Żwirki i Wigury przy LOPP. Jest to instytucja, która zajmuje się zbieraniem funduszy wśród społeczeństwa na zakup silników i samolotów szkoleniowych i częściowo organizuje samoszkolenie.

Otrzymane przez nas informa-

cje potwierdziły tezę wysuwaną już w czasie trwania ostatniego Challenge'u, iż zawody te straciły swój zasadniczy charakter i cel, który przyświecał ich twórcom. Challenge pomyślany był jako konkurs maszyn turystycznych, a więc użytkowych w najszerszym tego słowa znaczeniu. Stopniowe obojętnienie prób regulaminowych wprowadziło do zawodów wycyzyn akrobacji. Czemuż bowiem są skoki przez bramkę, krótkie lądowania, szybkość minimalna i maksymalna w granicach stosowanych w ostatnich zawodach? Nasze kierownictwo zawodów, oceniając to właściwie, wysunęło w roku bieżącym żądania Polski w sprawie reformy regulaminów. Zatwierdzenie takich zmian może dopiero nastąpić na zjeździe F. A. I. we wrześniu r. b. Trudno zgóry przesądzać, jak ustosunkowały się zjazd F. A. I. do żądań Polski. W razie odrzucenia wycofaliśmy się wówczas z zawodów, jeśliż zaś teza polska została przyjęta, okres przygotowawczy skróciłby się dla nas o cały rok. Biorąc więc pod uwagę z jednej strony program rozbudowy wewnętrznej lotnictwa, z drugiej zaś kurtuazję w stosunku do państw biorących udział w zawodach, czynnik miarodajny zdecydowały wycofać się wcześniej.

Coraz mniejsza ilość państw uczestniczących w Challenge'u, świadczy, że zawody te w tej formie stały się już przeżytkiem. Ostatnio stwierdzamy w całym lotnictwie Europy tendencję do wewnętrznej jego rozbudowy, idącej wszędy, t. j. rozciągającej się równomiernie na wszelkie typy lotnictwa. Świadczą o tem grupe loty włoskie, jak również ogromny, bo 3 miliardy wynoszący, budżet lotnictwa Francji, którego większa część przeznaczona jest na budowę seryjnych maszyn i szkolenie nowych zastępów pilotów.

Challenge był potrzebny i swoje zrobił. Dzięki niemu polskie lotnictwo dokonało olbrzymiego skoku naprzód, osiągając wyso-

kie poziom w tempie niemal błyskawicznym. Świadczy o tem historia naszego udziału w Challenge'u. W r. 1930 stajemy po raz pierwszy do zawodów i zajmujemy 17 miejsce. W r. 1932 świetna zwycięstwo Żwirki i Wigury komentowane jest przez wielu jako szczęśliwy przypadek. Zaprzeczamy temu i potwierdzamy doskonałość naszych maszyn i pilotów ostatni Challenge, gdzie zdobywamy dwa pierwsze miejsca. Challenge dał myśl konstrukcyjną i potęgę bodźcem twórcy. Lecz z drugiej strony impreza ta wymaga jednostronnego wysiłku konstruktorów w ciągu dwóch lat, dzielących jeden Challenge od następnego, i uniemożliwia najlepsze pilotów, zajętych wyłącznie treningiem i eliminacją. Takie koncentrowanie wysiłków pracy na jednym odcinku mogłoby zagrażać zaniedbaniem innych dziedzin lotnictwa, szerokiego rozwoju i popularyzacji praktyki lotniczej. Na tym jednym odcinku wkroczyliśmy na tak wysoki poziom, że nie grozi nam już pozostanie w tyle. Musimy się teraz na tym poziomie utrwalić i dociągnąć do niego wszystkie pozostałe dziedziny lotnictwa. A więc: jaknajwięcej maszyn, obozów szkolnych oraz młodzieży do przeszkolenia. Musimy wykwalifikowanych pilotów liczyć na tysiące, a nie na setki. Więcej lotnisk, urządzeń, hangarów — oto najpilniejsze zadania Polski i to dopiero stanowić będzie lotniczą siłę narodu. Zawody krajowe dadzą nam możliwość eliminowania najzdolniejszych i najbardziej wykwalifikowanych sił.

Na zapytanie nasze, jak się będzie przedstawiała technicznie rozbudowa lotnictwa oraz jaki jest program na najbliższy sezon, otrzymaliśmy odpowiedź, że przygotowanie programu wymaga szczegółowego przemyslenia i opracowania, a jest ono już w stadium końcowym. W najbliższych tygodniach podamy więc naszym czytelnikom program, jak będzie rozwinięte rzucane hasło: „Uczmy się latać!”

M. Z.

## W dniu wczorajszym Olbrzymi napływ kuponów W razie potrzeby — powiększymy liczbę nagród

Dzień wczorajszy był rekordowym dniem pod względem ilości nadsyłanych odpowiedzi. W ciągu piątku otrzymaliśmy zgórą 200 kompletów kuponów konkursu na „Ulubioną operę” Warszawy. W związku z tem prawdopodobnie 500 nagród nie starczy już na obdarzenie

bezpłatnymi biletami do łóż i krzeseł Opery wszystkich trafnie wymienających kompozytorów oper: „Eros i Psyche”, „Carmen”, „Iris”, „Faust”, „Kraina uśmiechu”, „Don Carlos”, „Pajace”.

Ponieważ jednak już w czasie przyjmowania kuponów ogłosiliśmy zapewnienie, że każdy dostanie bilet, kto przejdzie tę próbę i dołączy do swej odpowiedzi 7 kuponów, a żeby dotrzymać obietnicy w razie potrzeby obowiązani jesteśmy powiększyć odpowiednio liczbę nagród.

Dziś ostatnia sposobność

Dziś po raz ostatni nadarza się sposobność zdobycia dwóch bez-

płatnych biletów do Opery. Kto nie zebrał wszystkich kuponów, może je uzupełnić do liczby 7-u, nabywając „ABC — Nowiny Codzienne” w naszej administracji. Zgoda 1. Jak już wiadomo, zadanie konkursu polega na zebraniu 7 kuponów, wskazaniu autorów wymienionych wyżej oper oraz na daniu odpowiedzi na trzy następujące pytania:

1) Jaka jest pana(i) ulubiona opera?

2) Jaką arję w tej operze pan(i) najwięcej lubi?

3) Jaką operę pan(i) chciałby w najbliższym czasie usłyszeć na scenie Opery warszawskiej?

Odpowiedzi na pierwsze pytanie należy krótko uмотywować. Odpowiedzi składa się w redakcji „ABC — Nowin Codziennych”

## Sprytny manewr dłużnika w obronie przed licytacją

Dłużnicy, którym grozi licytacja, chwytają się najrozmaitszych sposobów, celem uniemożliwienia egzekucji. Przedmiotem do sprawy sądowej przedkłada dwu policjantom: Ludwikowi Kamińskiemu i Franciszkowi Hejdukowi, był nowy wynalazek uniemożliwiający licytację.

Wierzyciel Jan Prykiel zajął magle dłużnika Jana Kamińskiego. Na mocy wyroku sądowego, komornik wyznaczył licytację na 7 sierpnia ubiegłego roku. Rozpoczęto o godzinie wieczornej razem z kilkoma licytantami zjawił się w bramie domu nr. 26 przy ul. Leszno, gdzie mieścił się zakład Kamińskiego, w pewnym momencie do oczekujących podszło dwóch policjantów, którzy aresztowali wszystkich poczem odprowadzili ich do bramy domu przy ul. Karmelickiej. Jeden z posterunkowców Hejduk pozostał na straży aresztantów, drugi zaś policjant Ludwik Kamiński powrócił na miejsce licytacji.

Tymczasem nadszedł komornik, który w bramie natknął się na Kamińskiego. Posterunkowcy oświadczyli mu, że licytacja nie dojdzie do skutku, albowiem niema nabywców na magle. Kiedy komornik istotnie stwierdził, że licytacja nie może dojść do skutku spowodu braku licytantów i spisał odpowiedni protokół, Kamiński powrócił na ulicę Karmelicką do swego kolegi, poczem razem z aresztantami wszyscy skierowali się do komisariatu. Tam jednak dyżurny przodownik uwołał zatrzymanych, albowiem nie było ża-

nych podstaw do ich aresztowania.

Jak tylko Prykiel odzyskał wolność, rozpoczął starania mające na celu wyjaśnienie tajemniczej przgody, jaka spotkała go w związku z licytacją. Rozpoczęto śledztwo i ustalono, że na kilkadziesiąt minut przed oznaczoną godziną licytacji, ktoś zadzwonił anonimowo do komisariatu, prosząc o delegowanie policjantów do bramy domu nr. 26 na Lesznie, gdyż tam zebrała się grupa awanturników, którzy zakładają spokój publiczny. Okazało się tak, że na parę dni przed licytacją wśród zawodowych handlarzy kursowała pogłoska, że licytacja mdłgi na Lesznie jest trefna i że policja będzie aresztowała wszystkich, którzy zjawią się na miejscu. Niejaki Unger i Filjas, zawodowi licytanci, utrzymywali, że właściciel magli Jan Kamiński wpłacił policyj 50 zł. dla uniemożliwienia egzekucji.

W świetle zebranego materiału było jasne, że policjanci przekroczyli instrukcje i za namową dłużnika Kamińskiego, aresztowali przybyłe na licytację osoby.

Epilog tej sprawy rozegrał się w sądzie, gdzie obaj posterunkowcy Kamiński i Hejduk oskarżeni zostali o przekroczenie władzy. Nie przyznali się do winy, opowiadając, że delegowani zostali na skutek anonimowego telefonu. Oskarżonych policjantów broni adw. Szaciński, w imieniu zaś wierzyciela Prykiela, którego kombinacje licytacyjne narażają na szkodę, powództwo cywilne wnoszą adw. Żółkowski

## Fatalna omyłka zadrosnej żony

Żona wóznego w hipotece warszawskiej Maria Odorowa odpowiadała przed sądem pod zarzutem zadania uszkodzenia ciała urzędnicze hipotecznej p. Wandzie S.

Od dłuższego czasu Odorowa dowiadywała się od swoich sąsiadek, że mąż jej nie dotrzymuje jej wiary i korzystając z tego, że pełni nocne dyżury w gmachu hipotecznym romansuje z niewiastami.

Podrażniona plotkami żona wóznego postanowiła schwycić je dną z uwodzicieli na gorącym uczynku. Którejś nocy zabrała z domu pogrzebacz i zaczęła się pod drzewem w pobliżu wyjścia z gmachu hipoteki. O północy drzwi otworzyły się i na podwórzu wyłoniła się jakaś postać kobieca. Odorowa nie namyślając się długo wyskoczyła zza drzwi i poczęła okładać nieznaną pogrzebaczem. Napadnięta ratowała się ucieczką do gmachu hipoteki.

Napadnięta okazała się Bogu ducha winną urzędniczką hipoteki ziemskiej p. Wandą S., która do późnej nocy pozostała w biurze, aby wykończyć zaległości

przed rozpoczęciem urlopu. Pani S. doznała ciężkich obrażeń głowy. Lekarz stwierdził sześć niebezpiecznych ran, które na szczęście zagoiły się, nie wywołując komplikacji.

Napad na urzędniczkę stał się przedmiotem śledztwa. Poszlaki wskazywały, że sprawczynią zająca jest Maria Odorowa. Jeden z sąsiadów widział, jak żona wóznego około północy szybko wpadła do swego mieszkania, zatrzasnęła drzwi za sobą. Kiedy Odorowa okazano poszkodowanej urzędniczce, ta kategorycznie rozpoznała ją. Odorowa bowiem bardzo często w zastępstwie męża robiła porządki w gmachu hipoteki.

Maria Odorowa nie przyznała się do winy. Opowiadała, że krytycznej nocy przez cały czas przebywała w swoim mieszkaniu, nie wychodząc na podwórze. Celem ścisłego otworzenia sceny napadu, sąd zarządził wizję na podwórzu w hipotece, poczem po wysłuchaniu stron, uznał, że wina wóżnej jest dowiedziona i skazał ją na rok więzienia z zawieszaniem wykonania kary.

## Godny napiętnowania wyczyn urzędnika starostwa

Niezwykły proces o samowolę i pobicie toczył się przed Sądem Okręgowym. Na ławie oskarżonych zasiadł Stefan Okniński, referent karno-administracyjny starostwa grodzkiego na Pradze, który sam pełni funkcję sędziego starostwskiego oraz kuzyn jego, student Edmund Domański.

Okniński jest właścicielem samochodu, który został sprzedany za 1600 zł. obywatelowi miejskiemu p. Antoniemu Gaszewskiemu. Gaszewski wpłacił zadatek w wysokości 500 zł., poczem zabrał auto i umieścił je w garażu dla przeprowadzenia remontu.

Tymczasem Okniński zdecydował, że auto zostało sprzedane zbyt tanio i razem z Domańskim udał się do garażu, gdzie był Gaszewski z żądaniem unieważnienia tranzakcji. Gaszewski zgodził się na to, lecz zażądał zwrotu wpłaconych 500 zł. jak również wydatków poniesionych na

remont auta. Domański wypłacił mu 500 zł., lecz na resztę nie godził się. Wówczas Okniński udał się do komisariatu z prośbą o wydelegowanie dyżurnego policjanta. W obecności policjanta pomógł Domańskiemu a Gaszewskiemu doszło do bójki. Skorzystał z tego Okniński, który wszedł w auto i uciekł. W czasie walki pomógł Gaszewskiemu a Domańskiemu, Gaszewski uległ złamaniu lewej nogi.

Na rozprawie w Sądzie Okręgowym Okniński nie przyznał się do winy, dowodził, że auto zabrał na polecenie policjanta. Również Domański wypierał się winy, wskazując na Gaszewskiego jako na inicjatora bójki.

Sąd skazał Oknińskiego na rok aresztu za samowolę, Domańskiego zaś na 6 miesięcy więzienia. Oba skazani zawieszono wykonanie kary na 5 lat.