



# PRACA

Dodatek poświęcony artykułom w sprawach administracyjnych, ekonomicznych, prawnych i społecznych, oraz materiałom spraw tych dotyczącym.

TREŚĆ: Nasze drogi, przez Gabryela Godlewskiego.— Od redakcyi „Pracy.”

## NASZE DROGI.

Jak polityczna potęga państwa i jego kulturalny rozwój zależne są od obmyślanych i przeprowadzonych umiejętnie dróg wiodących do celu, tak rozwój ekonomiczny a zwłaszcza rolnictwa, handlu i przemysłu, zależny jest od komunikacyj czyli dróg,—tych arteryj, łączących i dających życie organizmowi. Jak w pierwszym wypadku najwznioślejszy cel nie będzie osiągnięty, jeżeli drogi wiodące do niego, nie będą zrozumiane i solidarnie przez naród przyjęte, czego dowodem chociażby tylko ostatnie lata historyi naszego politycznego bytu, tak w drugim rozwój ekonomiczny musi być w zastoj, jeśli podstawowy czynnik, jakim są drogi, nie będzie właściwie zastosowany i sumiennie wykonany.

W głębokiem odczuciu tej wielkiej potrzeby, zarysowała się, po raz pierwszy może, jednomyślna solidarność w całym kraju, gdy podczas objazdu ks. Imeretyńskiego, wszystkie gubernie, obok znieśienia służebności i zażegnania innych rozpaczliwych braków naszych, żądały gorąco opieki nad drogami.

W żądaniach tych skonstatowaliśmy fakt, że jest źle, wskutek czterdziestoletniego odsunięcia nas od życia publicznego i ekonomicznego. Ale w żądaniach tych, zdołaliśmy tylko postawić dyagnozę i nie wykazaliśmy jeszcze powodów i przyczyn tego

chorobliwego stanu. Dziś, wobec zbliżającej się chwili wprowadzenia samorządu w naszym kraju, ważnem i koniecznem jest dokładne zbadanie źródła złego, a dopomódz w tem może jedynie poznanie historii praw dotyczących dróg naszych i sposobów ich wykonania.

Za rządów polskich utrzymanie dróg, spoczywało wyłącznie na barkach włościan i ludności rolniczej miejskiej. Stałych pod tym względem, przepisów nie było. Rządzono się miejscowemi zwyczajami, ale już podówczas używano szarwarku dla utrzymania grobel, mostów i przepraw w każdej gminie, oraz dla utrzymania głównych traktów zwanych królewskimi. W ważnych chwilach, np. podczas przejazdu króla lub przemarszu wojska, wyznaczano szarwark na czas, jakiego naprawa drogi wymagała. Droga w ten sposób przygodnie naprawiona czekała nowego przejazdu lub nowego przemarszu. Wyznaczenie szarwarku przez władze administracyjne spotykamy po raz pierwszy w czasie kiedy Komisye tak zwane „boni ordinis“ drogami zajmować się zaczęły. Wtedy to dla uniknięcia nadmiernego obciążenia, niektórych gmin zaczęto im dodawać pomoc szarwarkową ze wsi przyległych. W określeniu szarwarku, nie trzymano się żadnych zasad, uwzględniano tylko czas robót polnych, a zwierzchność określała większą lub mniejszą ilość robocizny. Pierwsze postanowienie Namiestnika Królewskiego zapadło dopiero 20 kwietnia r. 1816, a w postanowieniu tem jest mowa, jakie trakty należałoby zbudować oraz zaznaczono podział na wielkie i średnie i drogi boczne. W tym samym roku (15 maja) wydano postanowienie, by szarwarki, oddawna w kraju ustalone, użyte zostały do budowy traktów i postanowienie to staje się prawem zasadniczem, na którym opierały się wszystkie zarządzenia późniejsze.

Z mocy tego prawa, Komisya Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, w instrukcyi wydanej 9 kwietnia r. 1817 wyznacza 10 dni szarwarku z każdego dymu t. j. każdego domu mieszkalnego we wsi i z każdego komina nad dach wyprowadzonego w miastach. Rozporządzenie Namiestnika Królewskiego, wydane 3 kwietnia r. 1819, zmniejszyło liczbę dni szarwarku do ośmiu w odległości trzech mil, od budującej się drogi. Po wprowadzeniu w życie tego przepisu, ujawniły się niedogodności ze stosowania szarwarku w naturze, oraz niesprawiedliwości w rozkładzie szarwarku pomiędzy mieszkańcówn. Taki stan rzeczy wywołuje dekret Najwyższy, wydany 17 (29) sierpnia r. 1820, w którym to dekreście powiedziano: „Zważywszy z jednej strony, iż dla wzrostu rolnictwa, przemysłu i handlu, dla wygody i ozdoby kraju, jest konieczne potrzebne urządzenie i utrzymanie dróg bitych, iż z roz-

porządzeń dawnych rządów polskich, należy się od mieszkańców usługa szarwarkowa dla dróg publicznych, bacząc z drugiej strony, że szarwarki wymagane i uskuteczniane w naturze, są jak doświadczenie przekonało, powodem do licznych nadużyć i niedogodności, to po przełożeniu komisji rządowej, spraw wewnętrznych i policyi, po wysłuchaniu zdania ogólnego zgromadzenia naszej rady stanu, postanowiliśmy i stanowią co następuje: Art. 1. Od dnia 1 stycznia r. 1821 zamiast ośmiu dni szarwarku rocznie teraz do dróg publicznych i bitych z dymu odrabianego, będą do roboty wspomnianych dróg, nie w naturze lecz w opłacie pieniężnej, używane tylko dni cztery t. j. z dymu ciągłego 2 ciągłe i 2 piesze, z dymu pieszego 4 dni piesze. Opłata za dni te rachując dzień ciągły po dwa złote, a pieszy po złotemu, w dwóch ratach przez mieszkańców miejskich i wiejskich do kas obwodowych wnoszoną będzie. Wykaz dymów ciągłych i pieszych osobnem urządzeniem Namiestnika naszego ogłoszony zostanie.“

Dekret ten, (art. 5) wkłada na gminy obowiązek utrzymywania w dobrym stanie, nie dalej jak w obrębie jednej mili i nie więcej jak po dwa dni z dymu, drogi miejscowe i inne jak trakty bite.

Artykuł 3 dekretu zastrzega, że opłata pobierana „do robienia dróg bitych,“ na żaden inny cel użytą być nie może, zaś fundusze powstałe z zamiany 4 dni szarwarku na podatek pobierany przez skarb, przeznaczono na budowę dróg bitych pierwszorzędnych, a następnie na ich utrzymanie. Szarwark w naturze, licząc po 2 dni z dymu, oddano na naprawę oraz na ulepszenie wszystkich innych dróg tak średnich, jako też i bocznych. Stosownie do tego dekretu wydane zostaje 14 listopada 1824 „wskazanie zasad do rozpisu powinności szarwarkowej na dymy pojedyncze.“ Wedle artykułu 7.

A. Za dymy ciągłe są uważane wszystkie domy dworskie mieszkalne, jako to: dwór, folwark, karczyny, mieszkanie kowala, strycharza i innych rzemieślników dworskich, włościan robiących pańszczyzną sprzężajną, drobnych właścicieli gruntów i czynszowników mających więcej jak 15 morgów polskich gruntów.

B. Za dymy piesze, domy dworskie, zamieszkałe przez parobków, służących oraz komorników robiących za najem, włościan robiących pańszczyzną pieszą, czynszowników, okupników i inne dymy ciągłe nie zaciągnięte.

Od tych postanowień zasadniczych, poczyniono w latach następnych pewne ulgi dla niektórych instytucyj i tak: 24 kwietnia r. 1818 uwolniono od szarwarku domy urzędników leśnych; 1 sier-

pnia tego samego roku, domy szkolne; 26 marca r. 1822, klasztory i siostry miłosierdzia; 28 maja, domy wikaryuszów i organistów; 2 sierpnia 1837, domy strzelców lasów rządowych; 6 lutego 1841, domy nadleśnych, podleśnych lasów duchownych i zasekwestrowanych; 5 sierpnia 1846, domy koszar drogowych.

Z funduszków wyżej wskazanych najpierw, bo już w roku 1819, wzięto się do budowy traktów Zakroczymskiego, Brzeskiego, Nowoaleksandryjskiego i Krakowskiego. W r. 1820 budowano trakty: Kowieński, Kaliski, Poznański, Lubelsko-Radomski i drogi w okolicy Warszawy; w r. 1822 fabryczny; w r. 1825 Uściługski; w r. 1828 Sierpiński; w r. 1833 Nowogeorgijewski, Radzyński i Olkusi; w r. 1834 Białostocki, Lubelski i Zamoyski; w r. 1836 Królewiecki; w r. 1841 Zawichostski i w r. 1842 Iwanogrodzki. — Do roku 1830 wybudowano 950 wiorst, a już w roku 1850 mieliśmy 2160 wiorst szosy zbudowanej. Z tej przestrzeni 1670 wiorst zbudowane były z granitu, a tylko na 450 użyto kamienia wapiennego. Ogólny koszt budowy tych dróg wynosił 8,316,000 rubli, co na wiorstę stanowi przeciętnie 3850 rb. Najdrożej wypadła droga Zamoyska, bo wiorsta kosztowała 7235 rb., a najtaniej Selpijska, bo tylko 1770 rb. Koszta konserwacji tych dróg, po ich wykończeniu, wynosiły rocznie od 500,000 do 600,000 rubli. Ze szarwarku dwudniowego zaczęto budowę dróg bocznych dopiero od roku 1838, a mając do rozporządzenia, według ostatniego spisu dymów, dni ciągłych 493208, a dni pieszych 63942, wybudowano do roku 1866 dróg tego rodzaju w różnych guberniach 1980 wiorst. To znaczy, że przeciętnie budowano dróg drugorzędnych rocznie 71 wiorst. Zaś przez lat 47 dróg pierwszorzędnych budowano rocznie tylko po wiorst 47 z funduszu dwa razy większego, bo powstałego z zamiany czterech dni szarwarku na gotówkę. Z tego wnosićby można, że przy uniejętnem użyciu zasobów i kontroli robiono w naturze, więcej niż przy systemie antreprzyz bez względu na to, że w ostatnim wypadku rozporządzano funduszami w gotowiznie.

Co do sposobu wykonania szarwarku, wydane zostają różne rozporządzenia, które w zastosowaniu miały następujące znaczenie: „aby dzieci przed 15 laty do robót nie były używane,“ „aby na furę ładowano najmniej 6 stóp sześciennych,“ „aby nie odrabiano szarwarku podczas siewów i zbiorów,“ „aby szarwarku nie używano na co innego, jak np. na naprawienie wału, ale wyłącznie na drogi.“ Dalej widzimy bardzo szczegółowy sposób prowadzenia kontroli nad wykonaniem tego szarwarku i już w r. 1835 wprowadzono kwitaryusze sznurowe i oparafowane. W latach 1842

i 1843 widzimy cały szereg postanowień, dotyczących kas powiatowych, co do ścisłego kontrolowania kar za nieodrobiony szarwark oraz co do składania rocznych raportów przez Rządy Gubernialne do Zarządu Komunikacyi o wpływach i o użyciu szarwarku.

Już od r. 1822 ukazują się przepisy dotyczące użycia szarwarku do oczyszczenia dróg bitych ze śniegów, ale wszystkie te przepisy, jasno zaznaczają, że to nie jest szarwark nadzwyczajny, i że odrobienie go ma być strącanie z szarwarku obowiązującego lub też zapłacone gotówką. Ostatnie w tej sprawie rozporządzenie nosi datę 17 marca r. 1860. Namiestnik Królestwa wkłada na Gubernatorów obowiązek, żeby przy pomocy szarwarku z gmin przyległych do traktów, jakoteż przez użycie robotników przy opłacie za dzień pieszy 30 kop., a za dzień sprzężajny 50 kop. przystąpili do rozkopywania śniegów na drogach. Na pokrycie tych kosztów Książę Namiestnik przeznacza do dyspozycyi gubernatorów:

Augustowskiego . . .	7,000 rb.
Lubelskiego . . . . .	5,000 „
Warszawskiego . . . . .	3,000 „
Płockiego . . . . .	3,000 „
Radomskiego . . . . .	3,000 „
razem . . . . .	21,000 rbli.

Myślano także i o zwiększeniu funduszków drogowych. Oto zarządzenie Rady Administracyjnej wydane w roku 1842 nakazuje, by kasy miejskie, stosownie do swojej zamożności, zasiłały fundusze przeznaczone na drogi przez miasto przechodzące. Następnie Rada Administracyjna postanawia w roku 1844, że skarb Królestwa ma się przykładać do kosztów przerobienia dróg zwyczajnych na bite i w tym celu winien oddawać 10% od dochodów konsumpcyjnych z tych miast i dóbr rządowych, przez które zamierzone drogi bite będą przeprowadzone. Postanowienie Rady Administracyjnej, wydane 7 listopada r. 1855, zezwala, żeby w gubernii Radomskiej powstał z dobrowolnych opłat za dwudniową roboczną szarwarkową kapitał specjalnie przeznaczony na utrzymanie dróg boczných.

Wreszcie na skutek postanowienia prezydującego w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, wydanego 5 października r. 1859, ukazuje się rozporządzenie, którego mocą upoważniono do asygnowania sposobem zaliczeń z funduszków szarwarkowych sum potrzebnych na kosztą budowy dróg bitych drugiego rzędu.

Oto są ważniejsze prawa zasadnicze, na których podstawie prowadzono u nas przed rokiem 1870 budowę i konserwację dróg. Jednym jeszcze podobnym zarządzeniem z tego okresu było postanowienie Namiestnika noszące datę 24 maja r. 1859, którego mocą zezwolono na zorganizowanie komitetów obywatelskich, do zawiadywania sprawą dróg drugiego rzędu i przestrzegania właściwego użycia źródeł na to przeznaczonych. Był to okres najenergiczniejszej w stuleciu minionem działalności w zakresie komunikacji, w naszym kraju;

W roku 1870, 17 czerwca, wydano Ukaz o nowej ustawie drogowej, której mocą drogi podzielono na trzy rzędy.

A. Trakty główne gubernialne przechodzące przez kilka gubernij, łączące się z drogami żelaznymi lub też głównymi traktami państwowemi.

B. Drogi boczne zwyczajne czyli powiatowe, ciągnące się przez całe powiaty i dotykające traktów głównych.

C. Drogi wiejskie i polne.

Podług § 3 tej ustawy, dla utrzymania dróg ziemskich pierwszego rzędu czyli gubernialnych, tak bitych jak zwyczajnych, ze znajdującymi się na nich mostami i groblami oraz dla dalszego przerobienia dróg gubernialnych gruntowych na bite, wprowadzoną zostaje w zamian powinności w naturze t. j. szarwarku wiosennego dwudniowego, ogólna w każdej gubernii opłata pieniężna pod nazwą. „*Ziemska składka drogowa gubernialna.*“

A więc z tego jasno i wyraźnie wynika, że szarwarku w naturze nadal u nas już niema. Co zaś do wysokości składki to § 5 ustawy orzeka, że: Ziemska składka drogowa od obywateli wiejskich pobiera się w stosunku 15% uiszczanego przez nich do skarbu, głównego podatku gruntowego i podatku podymnego, a od obywateli miejskich w stosunku 15% opłacanego przez nich do skarbu głównego podatku podymnego i kontyngensu liwerunkowego. Nadto od ceny biletów i patentów handlowych i przemysłowych 10%. Fundusze te przeznaczone są wyłącznie na utrzymanie dróg pierwszego rzędu, a wyjątek od tego przepisu ogólnego stanowi § 17, w którym powiedziano, że jeżeli na drogach zaliczonych do drugiego rzędu istnieją mosty, których budowa lub naprawa kosztuje w ciągu roku więcej nad 400 rubli, to gminom na gruntach których znajdują się podobne mosty, udziela się podług orzeczenia właściwego rządu gubernialnego, zasiłek pieniężny z funduszków składki drogowej gubernialnej.

Podług § 10 staranie o należyte utrzymanie dróg ziemskich pierwszego rzędu, jest obowiązkiem Naczelników powiatowych pod nadzorem Gubernatorów. Co się zaś tyczy dróg ziemskich drugiego rzędu czyli powiatowych, te utrzymane być mają z pomocą tak zwanej powinności gminnej. Co to jest? jakież to są te powinności gminne?

Od r. 1816 do 1870 t. j. do chwili wydania Ukazu noszącego datę 17 czerwca, oprócz dekretu wydanego 20 sierpnia r. 1820, w Art. 5 którego powiedziano, że gminy obowiązane są utrzymać w dobrym stanie nie dalej, jak w obrębie jednej mili i nie więcej jak po 2 dni z dymu, drogi miejscowe inne jak trakty bite,—innych zarządzeń dotyczących powinności szarwarkowej nie było, a powinność ta właśnie przez art. 3 Ukazu r. 1870 została zniesiona. A przecież w tym samym Ukazie (§ 20) jasno i wyraźnie powiedziano, że wszystkie wydane dotąd postanowienia co do powinności szarwarkowej czyli drogowej, uchylają się w tem wszystkim, w czem nie są zgodne z niniejszemi przepisami. Wprawdzie § 12 ustawy drogowej r. 1870 powiada, że rozkład pomiędzy mieszkańców gminy powinności drogowej na utrzymanie dróg drugiego rzędu tak w naturze, jak w pieniądzech, tudzież oznaczenie kolei i porządku odbywania tej powinności w naturze, w myśl art. 16, 24 i 56 Ukazu Najwyższego 19 lutego 1864 roku „o urządzeniu gmin wiejskich,“ pozostawia się zebraniom gminnym, przyczem zebrania gminne mogą jeżeli zechcą zamieniać powinności w naturze na pieniądze, ale wtedy kiedy wydano Ukaz r. 1864 gmina miała do rozporządzenia dwa dni owego szarwarku obowiązującego, jaki otrzymała w spuściźnie po Ukazie r. 1820.

W obec tego, utrzymując związek logiczny pomiędzy paragrafami Ustawy drogowej r. 1870, musimy dojść, do przekonania, że żaden szarwark gminny już nie istnieje, a drogi drugiego rzędu czyli tak zwane powiatowe, zależą wyłącznie od uznania zebrań gminnych, nie zaś od tradycyjnego szarwarku. W praktyce panuje chaos okropny i dowolność nie tylko w guberniach, powiatach, ale i w pojedynczych gminach. Tam gdzie władze miejscowe byłego szarwarku, wymagają go głównie od włościan, a w ten sposób wracają do czasu z przed r. 1816, gdzie powinności drogowe odbywali chłopci i miejska ludność rolnicza.

W praktyce widzimy, że roboty zaczynają się około 10-ej z rana, a kończą się, już o 4-ej, po południu. Pomiędzy robotnikami spostrzegamy dzieci dwunastoletnie; wójtowie żadnych raportów z odbytego szarwarku władzy nie składają, a Naczelnicy powiatu nigdzie nie kontrulują kwitaryuszów. Słowem, wymaganie

obecnie przez władze powiatowe, żeby włościanie odbywali szarwark w naturze,—szarwark zniesiony przez Ukaz r. 1870—uważam za nadużycie, za wyzysk spadający na ludzi nie umiejących się bronić, a będących w ten sposób obciążonymi podwójnie.

Zaden z paragrafów Ukazu r. 1870 nie był z taką ścisłością wykonany, jak § 19, w którym powiedziano: „Komitety drogowe, gdzie takowe istnieją, znoszą się, a natomiast dozwala się Naczelnikom powiatów, wzywać do zarządów powiatowych przy podziale dróg na rzędy, a w razie potrzeby i do narady nad innemi przedmiotami, dotyczącemi powinności drogowej, od dwóch do trzech miejscowych obywateli i tyluż wójtów gmin, znanych z doświadczenia i znajomości warunków miejscowych, za poprzednim przedstawieniem tych osób do zatwierdzenia Gubernatora.“

W ten sposób istnienie komitetów pozostawiono uznaniu Naczelników powiatowych, którzy prawie jednomyślnie odrzucili je, jako zbytteczne. Administracya, sobie jedynie zostawiła kierunek budowy i konserwacyi dróg i dopiero w ostatnich czasach na mocy okólnika ks. Imeretyńskiego, w którym przypomniano § 19 ustawy drogowej r. 1870, utworzono tu i owdzie komitety powiatowe.

Mamy więc dwa okresy historyi budowy dróg, jeden 50 letni t. j. od r. 1820 czyli dawnej ustawy drogowej, drugi 34 letni od r. 1870 do chwili obecnej.

W pierwszym okresie, jakeśmy to już wskazali, z funduszków posiadanych zbudowano 2161 wiorst 96 sążni dróg państwowych; siłą zaś dwuduiowego szarwarku od r. 1838 do roku 1866 zbudowano 1980 wiorst, czyli że rocznie przybywało przeciętnie 71 wiorst.

W okresie drugim środki pozostały te same, a może nawet większe, gdyż jak wykazałem oprócz funduszków powstałych z zamiany dwudniowego szarwarku na gotowiznę, wymagany jest sztucznie od włościan szarwark w naturze.

Z tej epoki mam materyały tylko dla gubernii Kieleckiej, gdyż cyfry dotyczące całego kraju nigdzie zestawione nie są. Każda gubernia gospodaruje na własną rękę bez związku z innemi guberniami. W spuściźnie po pierwszym okresie 50 letnim, gubernia Kielecka otrzymała wyszosowanych dróg 396 wiorst 470 sążni. W okresie bieżącym t. j. do r. 1900 posiada 356 wiorst 25 sążni, czyli że długość dróg wyszosowanych zmniejszyła się o 40 wiorst 445 sążni. Tyle co do ilości. Co zaś do jakości, to tylko ten przekonać się o niej może, co przejedzie drogą gubernialną ze Słomnik do Proszowic lub z Miechowa do Działoszyc. Na wiosnę i w jesieni spotkać tu można wozy uwięzione lub połama-



ne, a liczni mieszkańcy nakładają po kilka wiorst, byleby tylko ominąć drogi gubernialne. A jednak nawet przy tym systemie i przy tych samych funduszach w pierwszych latach budowano jeszcze szosy. I tak:

	w roku 1871	zbudowano	10 wiorst	6 sążni	
	72	„	3	„	250 „
	3	„	9	„	360 „
	4	„	7	„	66 „
	5	„	3	„	185 „
	6	„	1	„	26 „
	7	„	„	„	308 „
	8	„	„	„	305 „
	9	„	1	„	250 „
	1880	„	„	„	100 „
	1	„	„	„	116 „
	2	„	„	„	426 „

Ustawa r. 1870 sposobem próby wprowadzona była na lat trzy, to też jeszcze budowano drogi i jak widzimy w tym czasie zbudowano przeszło 23 wiorst. Potem moc ustawy przedłużono na następne 3 lata i w pierwszym roku zrobiono jeszcze 7 wiorst, ale odtąd zaczęto się orientować, że system ten przy braku kontroli z zewnątrz, przy apatii i lęklivosti mieszkańców, pozwala na tworzenie pewnych oszczędności, i pewnego zasobu kapitałów nieujawnionych, i wstąpiliśmy w okres strejku, w dalszej budowie szos, co potwierdzają najsmadniej cyfry podane wyżej.

Interesy szły tutaj coraz pomyślniej, mając jednak do konserwacji 396 wiorst, poczęto rozważać, czy i tu nie dałoby się coś zaoszczędzić? Inicytorowie wpadają na zadziwiający pomysł w historii komunikacji lądowej, mianowicie na kasowanie wyszosenych dróg gubernialnych i zamianę ich na drogi powiatowe, i cały ten ciężar wkładają na gminy. Dla upozorowania słuszności tego pomysłu, władze powiatowe nominują działaczy powiatowych ze wszystkich stanów t. j. dwóch obywateli, dwóch włościan, dwóch mieszczan i dwóch kupców, którzy, jakoby dla dobra miejscowej komunikacji, proszą o zniesienie 17 wiorst szosy n. p. z Miechowa do Wolbroma i 14 wiorst z Proszowic do Barana, gdzie stale odbywają się targi zbożowe pomiędzy Królestwem a Galicyą, i gdzie obecnie istnieje stacya kolejowa. Ówczesny Gubernator, daje bardzo przychylną w tej sprawie decyzję, a w obec tego, Ministerjum znosi wyżej wymienione drogi. Takich

dróg bitych w gubernii Kieleckiej zniesiono 40 wiorst 425 sążni. A że konserwacja wiorsty w powiecie Miechowskim kosztuje przeciętnie około 135 rubli, więc w ten sposób zaoszczędza się rocznie około 5600 rubli.

W roku 1870 dodatek (15%) do podatku głównego podymnego i gruntowego od obywateli wiejskich, i 15% od obywateli miejskich wynosił 69,737 rb. a 10%-owa opłata od ceny świadectw przemysłowych stanowiła 10402 rb. czyli razem 80,139 rubli. Obecnie pierwszy podatek wzrósł do 81,095 rb. 74 kop. a podatek ze świadectw handlowych i przemysłowych do 17,842 rb. 85 kop. co na ogół stanowi 98,938 rb. 59 kop. Widzimy więc, że fundusze obecne w porównaniu z rokiem 1870, w którym zbudowano jeszcze wiorst dziesięć, większe są o 18799 rb. 59 kop. konserwacja zaś dróg zniejszona, jak wykazałem na 40 wiorstach, o 5600 rb. a pomimo to, budowy nowych szos zaniechano prawie zupełnie.

Przypatrzmy się teraz stronie technicznej.

Parę lat temu inżynier powiatowy na drogę wiodącą z Miechowa do Wolbromia, wykazał potrzebę zużycia na konserwację 183 sążni kamienia. Inżynier gubernialny zatwierdza 101 sążni, modyfikując przedstawiony kosztorys w ten sposób, że na wiorstę drugą i trzecią od miasta Miechowa z żądanych 13¼ sążni kamienia zmniejsza do 5, zaś na wiorście 7 i 8, położonych tuż obok kamieniołomu, zmniejsza do 8 sążni.

Podobna szczegółowa krytyka kosztorysów odbywa się bez sprawdzania na gruncie i jedynie z uwzględnieniem przyszłego zarobku antreprenera. Remont i budowa dróg dokonywa się drogą przedsiębiorstw oddanych z licytacji prowadzonych *in minus*. Koszta wyanszlagowane przez inżyniera powiatowego, obniżane są w gubernii do połowy, a antreprener, chcąc się utrzymać przy licytacji, musi z tego ustąpić pewien %, opłacić współkonkurentów, ponieść koszta prawne wreszcie wyłożyć kapitał własny na pierwsze roboty. Kontrola nad rozpoczęciem robotami, należy do administracji powiatowej, ale bez siły wykonawczej, ta bowiem koncentruje się w osobie inżyniera gubernialnego, który nie zawsze zna warunki miejscowe, a w oznaczonym terminie, na przestrzeni 396 wiorst, nie jest w stanie ową kontrolę ściśle wykonać. Skutkiem tego kamień pochodzący z kopalń wskazanych dostarczany bywa tylko do bliższych miejsc, do dalszych zaś—kamień tańszy, do robót niezdadny. Jeśli pomiędzy władzą wykonawczą a kontrolującą nie doszło poprzednio do porozumienia, to nadużycia takie wywołują urzędowe korespondencje, które kończą się najczęściej, i bez sprawdzenia faktów na

gruncie, decyzją na korzyść przedsiębiorcy budowy dróg. Termin dostawy materiału, wskazany w warunkach licytacyjnych, bywa przekraczany. Gdy przyjęcie materiału należy do inżyniera gubernialnego, a on nie może być w całej gubernii jednocześnie, przeto każe czekać na siebie miesiące całe, a w ten sposób roboty zostają wstrzymane i do pewnego stopnia prawnie przechodzą na rok następny.

Przypatrzmy się skutkom tych na pozór małych usterek. Najgorszym powiatem w całej gubernii, pod względem szosowania dróg, jest powiat Miechowski, bo niema w nim ani kamienia, ani piasku. Biorąc przeciętną z czasów kiedy jeszcze u nas drogi szosowano, kosztą jednej wiorsty wynosiły 2708 rb. Powiat Olkuski, gdzie jest kamień i wszędzie piasek, ma najlepsze warunki co do materiału, a jednak wiorsta kosztuje tam 2709 rb. czyli o rubla drożej niż w najgorszym pod względem materiału, powiecie Miechowskim. Powiat Jędrzejowski wydaje na wiorstę 1688 rb. a najmniej powiat Włoszczowski, bo 1052 rb. Koszta budowy zależne są widocznie nie od terenu.

Znam inżyniera, który w przeciągu 20 lat, uprawiał taki system melioracyjny we wszystkich powiatach, gdyż go flancowano co parę lat z jednego powiatu do drugiego, ale podczas jego urzędowania kosztą budowy drogi były najwyższe właśnie w powiecie, w którym urzędował. Konserwacja szos również zależna jest od tej manipulacji.

W powiecie Olkuskim, wynosi przeciętnie 148 rb. 25 kop. w Jędrzejowskim 100 rb. Włoszczowskim 77 rb. 60 kop., a w Pinchowskim 65 rb. 15 kop. Dotąd jedynie mówię o kosztach; przypatrzmy się dalej wykonaniu robót.

Władza kontrolująca, ogranicza się do inżyniera gubernialnego, do którego należy rozważanie planów przedstawionych przez inżynierów powiatowych, odbiór materiału surowego od przedsiębiorców i kontrola nad podwładnymi sobie urzędnikami.

Przedsiębiorcy rekrutują się przeważnie z żydów, i stale jedni i ci sami podejmują się z roku na rok przedsiębiorstw budowy dróg w powiatach, które w ten sposób mają niejako w dzierżawie. Wszyscy ci przedsiębiorcy podochodzili do znacznych fortun i ponabylali majątki ziemskie, niebaczając na to, że opuszczone drogi są stałemi, a wymownemi świadkami źródeł ich dorobku. Gdy przed laty paru obywatele miejscowi, patrząc na to, jakie przy budowie dróg i konserwacji dróg dzieją się nadużycia, zbrali się w pewne grono i wzięli w antreprzyę konserwację dro-

gi, wtedy administracya potrafiła zorganizować, i prowadzić kontrolę.

Przejdziemy teraz do sposobu administrowania funduszami. W roku 1883 wykazałem w „Gazecie Warszawskiej“ nadużycia, jakie wyływały z tego spaconego systemu, a wnioski opierałem na sprawozdaniach urzędowych o wydatkach z funduszów dróg gubernialnych za lata 1880, 1881 i 1882. Wówczas przedstawiłem rezultaty następujące:

Na powiat Kielecki mający 70 wiorst dróg pierwszorzędnych i 16 mostów, przeznaczono . . . . .		7,877 rb. 91 kop.
powiat Jędrzejowski	40 wiorst . . . . .	10,924 „ 75 „
„ Pinczowski	29 „ 16 mostów	4,399 „ 67 „
„ Stopnicki	92 „ „ „	14,604 „ 51 „
„ Włoszczowski	34 „ „ „	4,534 „ 96 „
„ Miechowski	„ „ „ „	11,996 „ 28 „
„ Olkuski	88 „ 16 „	
razem . . . . .		54,338 rb. 08 kop.
Rok 1881 powiat Kielecki . . . . .		6,114 rb. 40 kop.
„ „ Jędrzejowski . . . . .		4,126 „ 54 „
„ „ Pinczowski . . . . .		2,613 „ 66 „
„ „ Stopnicki . . . . .		5,563 „ 34 „
„ „ Włoszczowski . . . . .		3,442 „ 89 „
„ „ Miechowski . . . . .		11,531 „ 23 „
„ „ Olkuski . . . . .		12,523 „ 51 „
razem . . . . .		45,915 rb. 57 kop.
Rok 1882 powiat Kielecki . . . . .		762 rb. 63 kop.
„ „ Jędrzejowski . . . . .		4,126 „ 54 „
„ „ Pinczowski . . . . .		6,696 „ 66 „
„ „ Stopnicki . . . . .		25,201 „ 31 „
„ „ Włoszczowski . . . . .		3,412 „ 89 „
„ „ Miechowski . . . . .		7,484 „ 97 „
„ „ Olkuski . . . . .		10,999 „ 93 „
razem . . . . .		58,684 rb. 93 kop.

Z powyżej przytoczonych cyfr widzimy, że niecały fundusz dróg gubernialnych zużywa się corocznie i że co roku powstają oszczędności, z których zapewne wytwarza się kapitał rezerwowy.

W roku 1880 zaoszczędzono 25,800 rb. 92 kop.

„ 1881 „ 34,223 „ 43 „

„ 1882 „ 21,454 „ 07 „

razem 81,478 rb. 42 kop.

Jeśli z tej sumy potrącimy, według danych urzędowych, sumę 8,131 rb., które rząd gubernialny wydaje rocznie na koszt utrzymania służby drogowej, konduktorów i rysowników wydziału budowlanego w rządzie gubernialnym, to suma wydana na cel powyżej wymieniony przez lat trzy wyniesie 24,393 rb. Potrącając ten wydatek z oszczędności trzechletnich na budowie dróg, a wynoszących 81,478 rb. 42 kop., pozostanie 57,085 rb. 42 kop. czyli, że oszczędność przeciętna równać się będzie corocznie sumie 19,028 rb. 47 kop.

Obecny system administracji trwa lat 19. Fundusze nie uległy zmianie, a roboty około dróg nigdy nie były energiczniejsze, że zaś zasada robienia oszczędności dla stworzenia kapitału rezerwowego zapewne stale się utrzymuje, przeto ogólna suma kapitału rezerwowego, którym administruje rząd gubernialny musi w gub. Kieleckiej stanowić pokaźną sumę 361,540 rb. 93 kop. W cyfrze tej nie mieści się jeszcze procent, albowiem nie mamy danych urzędowych w jakich papierach rezerwowy kapitał drogowy jest lokowany. Nadto kapitał ten musiał się zwiększyć o całą sumę ustępstw, na kosztorysach, jakie zadeklarowali przedsiębiorcy przy braniu robót na licytacyach. Wprawdzie nigdzie nie spotkaliśmy się z ogłoszeniem Ukazu Najwyższego, którego mocą Rządu Gubernialne miałyby prawo tworzyć kapitały rezerwowe z funduszy przeznaczonych na drogi pierwszorzędne, i tylko urzędowe zestawienie cyfr daje nam pewność, że Ukaz taki istnieje.

Mniemać też należy, że postanowienie to zarówno obowiązuje w gubernii Kieleckiej, jak i w innych gubernjach Królestwa Polskiego, a w obec tego jeśli cyfrę 361,540 rubli 93 kop. zarezerwową w gubernii Kieleckiej przyjmiemy za normę, to rozmnożywszy ją przez 10, to jest przez liczbę gubernij Królestwa, otrzymamy w przybliżeniu, że ogólna cyfra zarezerwowana stanowić powinna 3,615,409 rubli 30 kop.

Artykuł powyższy miał ten skutek, że Jenerał-Gubernator Albedyński zarządził ścisłe śledztwo, i szczegóły na tej drodze pozyskane sprowadziły dymisyę kieleckiego inżyniera gubernialnego, pana Sawickiego.

Reasumując wszystko to co powiedziałem o drugim okresie historii dróg naszych t. j. od roku 1870, kiedy władze administracyjne, monopol, budowy i utrzymania dróg wyłącznie wzięły na siebie, widzimy, że w gubernii Kieleckiej bez względu na zwiększenie funduszy, nie tylko dróg nowych nie budowano, ale nawet spuścizny pozostałej po pierwszym okresie, nie utrzymano, ani pod względem jakości, ani ilości.

I w innych guberniach nie musi być lepiej, czego dowodem są jednomyślne petycye zanoszone do ks. Imeretyńskiego. Zmarowaliśmy więc lat 34 w bezczynności, i to w tak ważnej gałęzi, tak dalece podstawowej dla rozwoju rolnictwa, przemysłu i handlu. Czyja w tem wina?

Z jednej strony biurokracyi, a z drugiej, społeczeństwa, które cierpliwie znosiło nieobliczone straty brakiem dróg powodowane. Prawodawca nie był przekonany o skuteczności nowego systemu, boć pierwotnie zmiana ustawy drogowej wprowadzona została, sposobem próby, na lat trzy. Społeczeństwo milczało. Ustawę drogową przedłużono następnie na nowy okres trzechletni, i znowu społeczeństwo biernie się zachowało. I tak przetrwaliśmy aż do chwili obecnej, i przez lat 34 ani jedno podanie nie zostało zanesione do władzy właściwej i nikt nie podjął się wykazania wadliwości ustawy.

W roku 1902 b. minister skarbu, urządza komitety rolnicze gubernialne i kwestya dróg na porządek dzienny zostaje wprowadzona. Referaty niektórych gubernij o drogach przedstawiono oględnie, grzecznie, z tą grzecznością tak bardzo potępianą przez Libelta w życiu publicznem. W referatach, całą winę złożono na nas samych t. j. na złe wykonanie powinności gminnych i że w tej sferze jedynie żądane są reformy, pominięto zaś zupełnie drogi państwowe i gubernialne. Czyżby dla tego, że w obradach brały udział władze administracyjne? Nigdzie w swych rezultatach nie zarysował się tak jaskrawo brak kontroli społeczeństwa, jak właśnie w systemie utrzymania dróg w naszym kraju.

Dzisiaj, gdy jesteśmy w przededniu poważnych reform społecznych, obowiązkiem każdego jest jasno sobie zdawać sprawę z naszych warunków ekonomicznych, stać w obronie praw istniejących, i domagać się właściwych reform. I tu grzecznych koncesyj robić nie wolno, bo pamiętać należy, że każda droga wiodąca do polepszenia bytu narodowego prowadzi zarazem do celu, który winien spoczywać w honorze i sercu każdego z nas, zawsze prawego obywatela kraju.

GABRYEL GODLEWSKI.

Od redakcyi „PRACY.“

---

Prosimy czytelników o nadsyłanie nam wszelkich materiałów, informacji i notatek dotyczących spraw administracyjnych, ekonomicznych i społecznych. Na nadesłane nam pytania z zakresu spraw powyższych, postaramy się udzielać stosownych odpowiedzi lub informacji.

---

---

Redaktor odpowiedzialny i wydawca ADAM hr. KRASIŃSKI.

---