

2459

WYDAWNICTWA CENTRALNEGO TOWARZYSTWA ROLNICZEGO  
W KRÓLESTWIE POLSKIM.

SERYA PIERWSZA.

№ 11.

325

(PRACE WYDZIAŁU SPOŁ.-EKONOMICZNEGO. № 2).

MELCHIOR WŁ. NESTOROWICZ, inż.

# STAN DRÓG KOŁOWYCH KRÓLESTWA POLSKIEGO.

Z 5-a tablicami i mapą dróg kołowych.



Cena 1 rb. 20 kop.

WARSZAWA

Nakładem Centralnego Towarzystwa Rolniczego

Skład główny w Centr. T-wie Rolniczem  
i w księgarni Gebethnera i Wolffa.

1915.

625.71,8 : 34(094)

~~2519~~

~~629~~



nr. 4262



46/08

Druk Rubieszewskiego i Wrotnowskiego w Warszawie.

BZMPK/019-35

Celem niniejszego referatu jest — dać ogólne pojęcie o stanie dróg kołowych i urzędzeniu drogowem w Królestwie Polskiem, o czem szerszy ogół posiada skąpe wiadomości; nieznajomość ta często daje się odczuwać w życiu codziennem. Nie będziemy tu przytaczali historii rozwoju dróg bitych i prawodawstwa oraz administracyi drogowej, jedynie damy obraz obecnego rozwoju dróg bitych Królestwa Polskiego na zasadzie zebranych źródłowych danych, z dołączeniem specjalnej mapy, uzmysławiającej ten rozwój, oraz przytoczymy główne prawa i przepisy drogowe, obowiązujące obecnie w Król. Polskiem, wraz z komentarzami do nich.

### **Ilość dróg kołowych i podział pod względem administracyjnym.**

Drogi kołowe w Królestwie Polskiem dzielą się na dwie kategorie:

I) *Drogi państwowe*, pozostające w zawiadywaniu Ministerjum Komunikacyi, i

II) *Drogi ziemskie*, pozostające w zawiadywaniu władz administracyjnych.

*Drogi państwowe* — wszystkie bez wyjątku, bite lub brukowane — utrzymywane są na koszt Państwa z sum, jakie są asygnowane przez ciała prawodawcze poszczególnym okręgom Ministerjum Komunikacyi. Szosy państwowe, znajdujące się w obrębie Królestwa Polskiego, należą do Warszawskiego Okręgu Komunikacyi. Zaliczają się do nich i szosy tak zwane strategiczne, zbudowane w ostatnich cza-

sach częściowo przez Ministerjum Komunikacyi a częściowo przez Ministerjum Wojny w ziemiach położonych na prawym brzegu Wisły, i oddane pod zarząd Warsz. Okręgu Komunikacyi. Szosy państwowe pod względem administracyjnym dzielą się na kilkanaście sekcji (dystansów); każdą sekcją zawiaduje naczelnik sekcji, posiadając średnio 200—300 wiorst szosy pod swoim dozorem i mając do pomocy kilku pomocników, t. zw. konduktorów; naczelnik sekcji jest niezależny od miejscowych władz administracyjnych. W ostatnich czasach ilość szos państwowych nie powiększa się prawie wcale, ponieważ Ministerjum Komunikacyi nowych dróg nie buduje, ograniczając się jedynie konserwacją istniejących. Na konserwację tych dróg i częściowe przebudowywanie asygnowane są corocznie znaczne sumy. Według danych inż. A. Helpera<sup>1)</sup>, w okresie 1902—1908 koszt konserwacji 1 wiorsty szosy państwowej w obrębie Warszawskiego Okręgu Komunikacyi wynosił średnio 638 rb. rocznie, nie licząc kosztów utrzymania służby drogowej. Dzięki tak znacznym funduszom, trakty państwowe, z nielicznymi wyjątkami, znajdują się w dość dobrym stanie.

*Drogi ziemskie*, będące w zawiadywaniu władz administracyjnych, dzielą się na trzy kategorie na zasadzie obowiązujących obecnie „Najwyżej zatwierdzonych 19 czerwca 1870 r. Przepisów o utrzymaniu ziemskich dróg w guberniach: Warszawskiej, Kaliskiej, Kieleckiej, Łomżyńskiej, Lubelskiej, Piotrkowskiej, Płockiej, Radomskiej, Suwalskiej i Siedleckiej“.

Przepisy te, o których szczegółowo pomówimy niżej, dzielą drogi ziemskie na trzy kategorie:

1) *Drogi ziemskie 1-ej kategorii* albo *gubernialne*, które są w przeważnej części szosowane i które przechodzą przez kilka gubernii, łącząc się z kolejami i wielkimi traktami państwowymi, dzięki czemu posiadają poważne znaczenie ekonomiczne.

2) *Trakty 2-ej kategorii* albo *gminne*, przecinające całe powiaty i łączące się z traktami państwowymi lub gubernialnymi.

3) *Trakty 3-ej kategorii*—t. j. drogi wiejskie i polowe. Trakty 2-ej i 3-ej kategorii są przeważnie nieszosowane. Jeżeli są one gdzieś częściowo szosowane, to utrzymywane są w sposób bardzo pierwotny; zresztą są to trakty mniej ważne pod względem ekonomicznym.

<sup>1)</sup> Oczerk razwityja doroznago i mostostroitielnago diela, r. 1911.

Poniżej przytaczamy dane statystyczne, zestawione na zasadzie danych źródłowych, dotyczące się dróg bitych państwowych i gubernialnych, a objaśnione załączoną mapą tych dróg. Materiały te zostały zebrane z wielką trudnością, przyczem z niektórych gubernii nie można było uzyskać szczegółowych danych, trzeba więc było poprzestać na mniej szczegółowych. Jak trudno było wydstać te dane, dość powiedzieć, że trzeba było nie czekać rok cały.

Niżej podane są tablice statystyczne *A* i *B*, opisujące szczegółowo drogi państwowe i gubernialne, oraz tablica *C*, z zestawieniem ilości dróg bitych w Król. Polskiem.

Tablice te nasuwają następujące wnioski:

Drogi państwowe<sup>1)</sup> przeważnie są skoncentrowane w guberniach, położonych na prawym brzegu Wisły, z wyjątkiem gub. Płockiej, w której niema ani jednej wiorsty szos państwowych, a to dlatego, że rząd w okresie ostatnich kilku lat budował jedynie szosy strategiczne w gub. Suwalskiej, Łomżyńskiej, Siedleckiej, Lubelskiej i części Warszawskiej (za Wisłą), w pozostałej zaś części kraju ograniczał się jedynie na utrzymywaniu istniejących traktów, które zostały zbudowane jeszcze w początku i środku XIX wieku i stanowią do dnia dzisiejszego ważne arterye komunikacyjne. Stąd wypływa taka np. anomalia, że w gub. Piotrkowskiej, najwięcej uprzemysłowionej, dróg państwowych jest przeszło cztery razy mniej, niż w gub. Siedleckiej lub Łomżyńskiej z bardzo słabo rozwiniętym przemysłem.

Również bardzo charakterystyczne są dane o długościach szos gubernialnych w poszczególnych guberniach. Długość tych szos jest zależna w stosunku prostym od stopnia uprzemysłowienia danej gubernii, co jest objawem zupełnie normalnym, bo rozwój przemysłu wymaga rozwoju dróg bitych, jako dróg dojazdowych, dając na mocy istniejących praw, jak to zobaczymy niżej, pewne środki materialne na budowę i konserwację dróg gubernialnych. Jeżeli jednak zsumować długość dróg bitych państwowych i gubernialnych i wyprowadzić długość na 1 wiorstę kwadratową i na jednego mieszkańca, otrzymamy rezultat nienormalny: na 1 wiorstę w guberniach więcej uprzemysłowionych lub bogatszych w bogactwa naturalne, wypadła albo absolutnie albo stosunkowo mniej dróg bitych, niż w guberniach uboższych w prze-

---

<sup>1)</sup> Opis dróg państwowych daliśmy więcej pobieżny niż dróg gubernialnych, bo przyszłe ziemstwa będą zarządzały tylko temi ostatnimi.

myśl lub bogactwa naturalne. To samo wypadnie, jeżeli weźmiemy długość szos, przypadającą na jednego mieszkańca w poszczególnych guberniach: w guberniach przemysłowych ilość ta jest absolutnie mniejsza niż w guberniach nieuprzemysłowionych.

Pozostaje jeszcze scharakteryzowanie stanu dróg bitych Królestwa. Jak już wspominaliśmy wyżej, drogi państwowe pochłaniają znaczne środki na ich konserwację, przeto mogą być utrzymywane we względnym porządku. Z nielicznymi wyjątkami (w okolicach z rozwiniętym przemysłem a biednych w koleje, jak np. Kaliskie lub okolice Łodzi) są to drogi dobre, chociaż skutek zbyt konserwatywnego gospodarowania ulepszenia wprowadzane są powoli i przez to drogi te pod względem jakości ustępują zagranicznym.

Zupełnie inaczej przedstawia się stan dróg bitych gubernialnych, opisany w tablicach statystycznych szczegółowo na podstawie zebranych materiałów. Stan dróg gubernialnych ogólnie jest znacznie gorszy, a w niektórych miejscowościach *rozpaczliwy*.

Dość zwrócić tu uwagę na grubość powłoki szabrowej; na większej części dróg jest ona niedostateczna, a w niektórych miejscach grubość ta jest tak nikła, że powłoka istnieć długo nie może. Dość korzystnie jeszcze przedstawiają się szosy guberni Suwalskiej, Łomżyńskiej, Siedleckiej, Płockiej, częściami Piotrkowskiej, ale o innych tego powiedzieć nie można. Wszędzie grubość powłoki jest niedostateczna i powinna być w jak najprędszym czasie doprowadzona do normalnej, w przeciwnym razie stanie się to, co już się stało w gub. Kaliskiej, w której część szos jest zrujnowana do takiego stopnia, że musi być odbudowana na nowo.

Szybka akcyja ratunkowa może jeszcze zażegnać niebezpieczeństwo, które nadchodzi powoli, ale stale, i może być określone jako skleroza dróg bitych.

Przytoczony powyżej w tablicy C wykaz statystyczny dróg bitych nasuwa myśl o tych szczęśliwych krajach, które mają dużo i dobrych dróg bitych.

Aby zaspokoić ciekawość czytelnika, w jakim stopniu jesteśmy upośledzeni pod względem ilości posiadanych dróg bitych, załączamy znowu tablicę statystyczną (tabl. D).

Jesteśmy w drogi bardzo ubodzy: we Francyi, najbogatszej w drogi bite, na kilometr kwadratowy wypada 14 razy więcej dróg bitych a na mieszkańca również 14 razy więcej niż u nas.

Tabl. D. Drogi bite w Europie Zachodniej i u nas.

Państwa i składowe ich części	Powierzchnia w kilo- metrach kwadratowych	Ludność w tysiącach	Gęstość zaludnienia na 1 $km^2$	Długość dróg bitych		
				Ogólna długość państwowych i komunalnych $km$	na 1 $km^2$ $km$	na 1 mieszkańca $km$
Francya . . . . .	537 000	39 000	73	563 000	1,048	0,01443
Anglia . . . . .	315 000	42 000	132	256 000	0,813	0,00623
Dania . . . . .	40 000	2 500	69	7 000	0,175	0,00253
Szwecya . . . . .	450 000	5 000	11	58 000	0,129	0,01172
Norwegia . . . . .	325 000	2 000	7	25 500	0,081	0,01157
Belgia . . . . .	29 500	7 000	231	23 000	0,780	0,00337
Włochy . . . . .	286 000	32 500	113	82 000	0,286	0,00253
Niemcy . . . . .	545 000	56 000	104	265 000	0,486	0,00473
w tem Prusy . . . . .	<b>349 000</b>	<b>35 000</b>	<b>99</b>	<b>96 000</b>	<b>0,275</b>	<b>0,00274</b>
Austria . . . . .	300 000	26 000	87	100 000	0,333	0,00382
w tem Galicya . . . . .	<b>79 500</b>	<b>7 300</b>	<b>91</b>	<b>14 500</b>	<b>0,184</b>	<b>0,00202</b>
Węgry . . . . .	325 000	19 000	59	41 000	0,126	0,00213
Rosya Europejska z Król. Polskiem i Kaukazem	5297 000	107 500	20	30 000	0,0056	0,00028
w tem Król. Polskie . . . . .	<b>127 000</b>	<b>11 935</b>	<b>94</b>	<b>8 400</b>	<b>0,0661</b>	<b>0,00070</b>

Weźmy teraz ten sam stosunek w ościennych Prusach i w Galicyi.

W Prusach wypada na 1  $km^2$  3,6 razy więcej, a na mieszkańca 3,8 razy więcej dróg bitych, niż w Król. Polskiem.

W Galicyi na 1  $km^2$  wypada  $2\frac{1}{2}$  razy więcej dróg bitych, a na 1 mieszkańca dwa razy więcej niż w Królestwie.

Liczyby te w zupełnie dosadny sposób przekonywają jak słabo jest rozwinięta sieć dróg bitych w Królestwie Polskiem i jak pilna i gwałtowna zachodzi potrzeba nietylko przyprowadzenia do porządku istniejącej sieci, ale i rozszerzenia jej do normy uwarunkowanej potrzebami kraju.

## Prawa i przepisy drogowe, obowiązujące względem dróg ziemskich w Królestwie Polskiem.

Ponieważ przyszłe ziemstwa Królestwa Polskiego będą powołane do ujęcia w swe ręce steru spraw drogowych, więc nie od rzeczy będzie przytoczyć obowiązujące obecnie prawa i przepisy dla dróg ziemskich wszystkich trzech kategorii i scharakteryzować wyniki, jakie osiągnęło dotychczasowe stosowanie tych praw i przepisów.

*Drogi ziemskie*, pozostające w zawiadywaniu miejscowej administracyi, jak już wspomnieliśmy wyżej, dzielą się na trzy kategorie i są utrzymywane na zasadzie Najwyżej zatwierdzonych dnia 19 czerwca r. 1870 „Przepisów o utrzymaniu dróg ziemskich w guberniach: Warszawskiej, Kaliskiej, Kieleckiej, Łomżyńskiej, Lubelskiej, Piotrkowskiej, Plockiej, Radomskiej, Suwalskiej i Siedleckiej.“

Przepisy te wprowadzono, jako czasowe, *na trzy lata*, jednak Ministerjum Spraw Wewnętrznych nie kwapiło się z wydaniem nowych i obowiązują one dotychczas, t. j. już 42 lata <sup>1)</sup>. Prawa te są zasadnicze, przeto uważamy za konieczne przytoczyć je w całości w tłumaczeniu, opatrzwszy każdy ich punkt odpowiednim komentarzem, i jednocześnie przytoczymy ważniejsze przepisy, wydane dawniej, a które przez nowe przepisy 1870 r. nie zostały uchylone i zachowały moc obowiązującą.

### *Najwyżej zatwierdzone 19/VI 1870 r. Przepisy <sup>2)</sup>*

*o utrzymaniu dróg ziemskich w guberniach: Warszawskiej, Kaliskiej, Kieleckiej, Łomżyńskiej, Lubelskiej, Piotrkowskiej, Plockiej, Radomskiej, Suwalskiej i Siedleckiej.*

1) *Utrzymywane ze środków ziemskich drogi w guberniach: Warszawskiej, Kaliskiej . . . . . i Siedleckiej dzielą się na trzy kategorie:*

a) *wielkie trakty gubernialne, przechodzące przez kilka gubernii i łączące się z kolejami i wielkimi traktami państwowymi;*

b) *boczne drogi gruntowe lub powiatowe, przecinające całe powiaty i łączące się z wielkimi traktami;*

<sup>1)</sup> Na zasadzie Najwyższego Ukazu moc obowiązującą tych przepisów przedłużono aż do czasu wydania nowych przepisów (Zbiór Praw i Rozporządzeń Rządu № 33, 1871, § 371).

<sup>2)</sup> Kursywą wydrukowano tekst przepisów.



c) *drogi wiejskie i polne.*

*Stosownie do tego podziału układa się mapa dróg należących do pierwszej i drugiej kategorii dla każdej gubernii.*

Podział dróg na kategorie 1870 r. kasuje poprzedni podział, wydany w r. 1816 przez Namiestnika Królestwa Polskiego, w którym są wskazane szerokości, obowiązkowe dla każdej kategorii dróg, przepisy zaś z r. 1870 nie wskazują obowiązkowej szerokości. Wobec tego, należy przypuszczać, że przepisy z r. 1870 nie ustanawiają jednolitych i obowiązkowych norm dla szerokości traktów ziemskich. W ten sposób komentuje przepisy i Ministerium Spraw Wewnętrznych <sup>1)</sup>. Jednak w pewnych wypadkach przepisy o szerokości dróg z r. 1816 są obowiązujące i obecnie.

Według podziału z r. 1816 drogi kołowe dzielą się na trzy kategorie:

*I-sza kategoria* — trakty wielkie, mające znaczenie międzynarodowe, bo łączące Warszawę z granicami Państwa, lub też przecinające kraj od granicy do granicy; szerokość tych traktów przepisana została na 7 sążni pol. = 42 stopy pol. = 39,6 stóp ang. Przy szosowaniu dróg tej kategorii szerokość ta zmniejszona została (w r. 1819) do 35,9 stóp ang. Taką szerokość ma obecnie większość szos państwowych, zostających w zawiadywaniu Warsz. Okręgu Ministerium Komunikacji od r. 1866.

*II-gą kategorię* dróg według podziału r. 1816 stanowią t. zw. „średnie trakty“, prowadzące od Warszawy do miast wojewódzkich (t. j. gubernialnych), i również drogi, łączące między sobą miasta wojewódzkie (gubernialne), miasta wojewódzkie z obwodowemi (powiatowemi), wreszcie drogi łączące między sobą miasta obwodowe (powiatowe). Szerokość dla tych traktów przepisana została na sążni polskich pięć = 15 łokci polskich = 28,3 stóp ang. Po wydaniu przepisów z r. 1870, I-sza kategoria dróg ziemskich zrekrutowała się przeważnie z dróg II-giej kategorii według podziału z r. 1816, t. j. z traktów średnich, i przeważnie ma szerokość, przepisaną dla tych traktów lub cokolwiek większą (28—30 stóp ang.).

*III-cią kategorię* dróg podług podziału 1816 r. stanowią drogi pozostałe; dla dróg tych przepisano szerokość = 2 pol. sążniom = 6 pol. łokciom = 11,3 stopom ang.

Drogom tym odpowiadają drogi III-ciej kategorii według podziału z r. 1870.

Aby mieć prawną i pewną podstawę do określenia sze-

<sup>1)</sup> Np. w sprawie drogi Kociolki-Cielce w gub. Kaliskiej

rokości danej drogi, trzeba mieć *dowód*, określający kategorię, do jakiej należała dana droga przed r. 1870. Takie dowody w sprawach spornych, szczególnie dotyczących się mniej ważnych traktów, trudno zdobyć, i w takim razie określenie szerokości, jaką mieć powinna dana droga, napotyka poważne trudności.

Wobec tego punkt 1-szy przepisów z r. 1870 należy uznać za niedokładny, gdyż nie określa on dostatecznie szerokości dróg, a określanie według przepisów z r. 1816 nie zawsze może być stosowane.

Powyżej mówiliśmy o szerokości drogi w *koronie*, to jest od jednego brzegu rowu do drugiego brzegu.

Szerokości rowów, jakie być powinny przy drogach, nie określają przepisy z r. 1870; jedynie dawniejsze przepisy (Rozporządzenie Namiestnika Król. Pol. z r. 1823) określają normy szerokości dla rowów, skarp i t. p. dla *dróg bitych*.

Ponieważ rozporządzenie to mówi tylko o drogach bitych, nie robiąc różnicy między bitymi traktami I-szej i II-giej kategorii według podziału r. 1816, należy rozumieć, że obowiązuje ono dla dróg bitych obydwóch kategorii, aczkolwiek w czasie, kiedy rozporządzenie to wydano, szosowano tylko trakty wielkie, należące do I-szej kategorii (t. j. dzisiejsze państwowe).

Na zasadzie powyższego rozporządzenia, na rowy, skarpy w nasypach i kontrskarpy w wykopach przeznaczają się z obydwóch stron drogi pasma gruntu następujących szerokości:

16,5 st. ang. w miejscowości równinnej,	} w wykopach
32,1 st. ang. w gruncie gliniastym	
38,1 st. ang. „ piaszczystym	} w nasypach.
28,8 st. ang. w miejscach suchych	
35,4 st. ang. „ błotnistych	

Drogi bite państwowe posiadają rowy wyżej wymienionych wymiarów, zaś drogi bite, obecnie gubernialne, przeważnie posiadają rowy znacznie węższe.

Należy przypuszczać, że mniejsze wymiary rowów na szosach gubernialnych zjawily się wskutek tego, że w czasie ich budowy nie chciano rozszerzać istniejących dróg gruntowych, które szosowano, w celu uniknięcia dodatkowych kosztów na wynagrodzenie właścicieli zajętych pasów gruntu; w wielu wypadkach wąskość pasa gruntu na rowy, skarpy i t. p. można objaśnić też stopniowem zaorywaniem pasa tego przez przydrożnych właścicieli ziemi. Wreszcie w związku z punktem 1-szym przepisów z r. 1870 znajdują się też obowiązujące do dziś przepisy porządkowe na *drogach bitych*,

wydane w r. 1822. Przepisy te przytaczamy w całości w osobnym aneksie.

2) *Podział dróg na kategorie, a również przemianowanie w przyszłości dróg I-szej i II-giej kategorii z jednej kategorii na drugą, zatwierdza Minister Spraw Wewnętrznych; przemianowanie zaś dróg III-iej kategorii na II-ą i odwrotnie zależy od Rządu Gubernialnego.*

Punkt ten nie następuje specjalnych uwag. Kontrola Ministerjum Spraw Wewnętrznych nad podziałem dróg na kategorie I-szą i II-gą jest konieczna ze względów państwowych. Ponieważ w praktyce odczuwa się zwykła powolność załatwiania podobnych kwestyi, należałoby, aby dla ministerjum był wskazany pewien termin, w jakim mają być rozważone sprawy tego rodzaju. Przemianowanie dróg z jednej kategorii na drugą zwykle odbywa się po porozumieniu z Ministrem Wojny.

3) *Dla utrzymania dróg pierwszej kategorii czyli gubernialnych, tak szosowanych jak i gruntowych, ze znajdującymi się na nich mostami i groblami, a również i w celu dalszego szosowania gruntowych dróg gubernialnych, ustanawia się wzamian powinności naturalnej, t. j. dwudniowego wiosennego szarwarku, ogólną na każdą gubernię opłatę pieniężną pod nazwą gubernialnego podatku drogowego.*

Dwudniowy szarwark wiosenny okazał się niepraktyczny przy budowie i utrzymaniu dróg bitych i mało produkcyjny, a nadto dla ludności uciążliwy. Według przepisów z r. 1870, ustanowiony podatek drogowy ma być obracany na budowę i utrzymanie traktów bitych i gruntowych I-iej kategorii, oraz mostów i grobli na nich się znajdujących; bez wątpienia zarządzenie to było bardzo celowe, ponieważ roboty szosowe, jak np. tłuczenie szabru, walcowanie, rozsypywanie szabru i t. p., wymagają praktyki i znajomości rzeczy, a tego nie można spodziewać się od przygodnego robotnika z musu, który stara się tylko jak najprędzej pozbyć uciążliwego obowiązku i wrócić do odległego nieraz o mil kilka domu i gospodarstwa. Podatek drogowy jest *gubernialny*, t. j. fundusze zebrane w granicach danej gubernii mogą być wydatkowane jedynie w granicach tejże gubernii; ma to, jak zobaczymy niżej, swoje złe strony.

4) *Kasuje się obowiązek leżący na właścicielach majątków reparationa na swój koszt nietaryfowych mostów i grobli, znajdujących się na wymienionych drogach w granicach ich majątków.*

Przed r. 1870 właściciele gruntu przy traktach I i II-iej

kategorji (według podziału z r. 1870) obowiązani byli utrzymywać na swój koszt wszelkie mosty nietaryfowe, znajdujące się na traktach w granicach ich posiadłości; oczywiście prawo to było niesprawiedliwe dla tych właścicieli, którzy musieli utrzymywać na swój koszt duże mosty dla użytku ogółu, nieraz nie mając nawet odpowiedniego materiału budulcowego w swoim majątku.

5) *Ziemiński podatek drogowy ustanawia się w następującej wysokości: od obywateli wiejskich pobiera się 15% od płaconego przez nich zasadniczego podatku gruntowego i podymnego, od miejskich zaś obywateli pobiera się 15% od płaconego przez nich rządowi zasadniczego podatku podymnego i kontyngensu liwerunkowego. Na korzyść gubernialnego ziemskiego podatku drogowego pobiera się 10% od płaconego rządowi stempla za świadectwa na prawo handlu i przemysłu, za pozwolenia na przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe i za patenty na zakłady wyrobu napojów, podlegających opłacie akcyzowej, i wyrobów ze spirytusu i win, oraz na zakłady do sprzedaży napojów. Od opłaty tej są zwolnione aż do czasu wydania nowego w tym względzie postanowienia świadectwa, pozwolenia i patenty, wykupowane na zakłady przemysłowe i handlowe w m. Warszawie. Wymieniony wyżej podatek wpłaca się do odpowiednich kas rządowych jednocześnie przy wydawaniu przez nie świadectw, pozwoleń i patentów.*

Uwaga I. *Obywatele miasta Warszawy są zwolnieni od płacenia podatku drogowego aż do czasu wydania nowego w tym względzie postanowienia.*

Uwaga II. *W razie zamiany kontyngensu liwerunkowego na podatek gruntowy, podatek drogowy w miastach będzie pobierany w stosunku płaconego podatku podymnego i gruntowego.*

Ustanowione przez ten punkt normy podatku drogowego z przed 40 laty obecnie są niewystarczające i w wielu wypadkach niesprawiedliwe.

W r. 1870 były one zupełnie wystarczające i dały możliwość przyprowadzenia do porządku istniejących szos i pobudowania wielu nowych: w r. 1866 było około 2000 wiorst szos drugorzędnych (t. zw. gubernialnych po r. 1870), a w r. 1913, według danych zebranych przez nas, było dróg gubernialnych bitych w Król. Polskiem przeszło 4600 w.; widzimy więc, że w czasie tego okresu długość tych szos wzrosła przeszło 2 razy; ogólna suma podatku drogowego

przez ten czas wzrosła w całym Królestwie zaledwie w dwójnasób; najwięcej przyrostu podatku drogowego dały świąteczna przemysłowe i handlowe; wzrost ten jest nierównomierny w różnych guberniach i zależy od rozwoju przemysłu i handlu w danej gubernii przez ostatnie 40 lat; znacznijszym przyrostem podatku drogowego pochwalić się mogą jedynie gubernie Piotrkowska i Warszawska.

W celu dokładniejszego przedstawienia sprawy, przytoczamy tu tablicę *E* statystyczną rozwoju dróg bitych gubernialnych w okresie od r. 1874 do 1912, oraz wzrost funduszy podatku drogowego, przyczem przy zestawieniu tej tablicy posilkowaliśmy się co do stanu dróg gubernialnych w r. 1874 danymi inż. J. Majewskiego, byłego inż. gub. Warszawskiej, a co do stanu dróg gubernialnych w r. 1912, danymi inż. Z. Słomińskiego z Radomia, oraz danymi zebranymi przez nas.

Jak widzimy, fundusze drogowe dla całego Królestwa w ciągu omawianego okresu wzrosły o 100%, przyczem w poszczególnych guberniach nie jednakowo (od 27% w gub. Łomżyńskiej do 428% w gub. Piotrkowskiej), w tym okresie szos przybyło zaledwie 51%, przyczem przyrost szos był niejednakowy: w gub. Warszawskiej 161% największy i w gub. Kieleckiej 12% najmniejszy. Zmniejszenia o 19% ilości szos w gub. Kaliskiej nie bierzemy w rachubę, przypuszczając, że dokonane tam w r. 1911 częściowe skasowanie szos musi być czy prędzej czy później unieważnione.

Zdawałoby się, że naogół polepszył się stan finansowy, bo fundusze w porównaniu z funduszami w r. 1874 obecnie wzrosły o 100%, gdy tymczasem dróg przybyło w tymże okresie zaledwie 50%. Tymczasem w rzeczywistości sprawa przedstawia się nieco inaczej: Z tablicy widzimy, że roczny wydatek na 1 wiorstę w 4 guberniach w ostatnich latach zmniejszył się w porównaniu do r. 1874, w pozostałych zwiększył się, ale bardzo nierównomiernie (minimum  $-9\%$  w gub. Łomżyńskiej i maximum  $+145\%$  w gub. Piotrkowskiej).

Jednocześnie robocizna w tymże okresie podrozała przynajmniej trzy a nawet czterokrotnie, bo gdy w r. 1870 robotnik zwyczajny pobierał za 14-godzinny dzień pracy 20—30 kop., to teraz za 10—11-godzinny dzień trzeba płacić 1 rubla i więcej; materiały drzewne i kamień podrozały w ciągu tego okresu w stosunku nie mniejszym od robocizny.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę wszystkie te czynniki, to przyjdziemy do wniosku wogóle, że pod względem finansowym drogi gubernialne są obecnie w warunkach bez rów-

niania gorszych, niż przed 40 laty, co też odbija się fatalnie na stanie dróg wspomnianych.

Jedynie niektóre gubernie, jak np. Piotrkowska, dzięki względnej obfitości i przez to taniości kamienia, zdatnego na szaber, oraz dzięki znaczniejszym stosunkowo niż w innych guberniach funduszom drogowym, są w możności utrzymywać drogi we względnym porządku i nawet do ostatnich czasów budować nowe szosy; gubernia Piotrkowska zawdzięcza to okręgom przemysłowym łódzkiemu i dąbrowskiemu; inne gubernie nie mają możności budowania nowych szos, a nawet nie są w stanie utrzymywać w porządku istniejących; są wypadki, że z powodu braku środków wprost zarzuca się całe trakty.

Oprócz tego istniejące normy podatku drogowego nie zawsze sprawiedliwie obciążają mieszkańców; np. niektóre poważne i dobrze rentujące zakłady przemysłowe, płacąc śmiesznie małe sumy podatku drogowego, niszczą drogi na tysiące rubli; np. cukrownie płacą po kilkaset rubli podatku drogowego rocznie, a niszczą szosy często na dziesiątki tysięcy rubli.

Średnio wydatki roczne stanowią około  $\frac{1\ 700\ 000}{4\ 700} = \infty$

350 rb. na wiorstę wraz z kosztem utrzymania liecho opłacanej służby drogowej (t. j. dróżników i konduktorów).

Ponieważ utrzymanie służby drogowej wynosi w Królestwie rocznie około 230 000 rb., t. j.  $\frac{230\ 000}{4700} = \infty 50$  rb.

rocznie na wiorstę, przeto średni wydatek na materiały i robociznę przy konserwacji dróg wynosi około 300 rb. na wiorstę. Liczba ta w poszczególnych guberniach waha się bardzo znacznie i (według danych inż. Słomińskiego) wynosi:

w gub. Lubelskiej . . . . .	562 rb.
„ Piotrkowskiej . . . . .	466 „
„ Suwalskiej . . . . .	311 „
„ Łomżyńskiej . . . . .	288 „
„ Warszawskiej . . . . .	231 „
„ Siedleckiej . . . . .	228 „
„ Kaliskiej . . . . .	229 „
„ Kieleckiej . . . . .	228 „
„ Radomskiej . . . . .	218 „
„ Płockiej . . . . .	190 „

Średni wydatek roczny na 1 wiorstę szos gubernialnych bez kosztu utrzymania służby drogowej, t. j. 300 rb.,

wynosi prawie połowę wydatku takiegoż na szosy państwowe (638 rb. na wiorstę rocznie), mimo że wiele szos gubernialnych pracuje również ciężko, jak najwięcej ożywione trakty państwowe.

Oczywiście opodatkowanie na rzecz dróg, według przepisów drogowych z r. 1870, obecnym warunkom nie odpowiada, fundusze są niedostateczne i powinny być powiększone w celu zaprowadzenia prawidłowej gospodarki szosowej i możliwości rozszerzania sieci dróg szosowych. Należy tu nadmienić, że i gospodarka drogowa nie wszędzie i nie zawsze stoi na wysokości zadania i że te okoliczności przyczyniają się również do pogorszenia stanu sprawy drogowej. Podwyższenie norm podatku drogowego lub też zmiana zasad jego pobierania może być uskuteczniiona obecnie jedynie na drodze prawodawczej; wiemy jaka to długa i trudna procedura; wprowadzenie ziemstw mogłoby od razu sprawę tę uprościć, gdyż ziemstwa mają prawo nakładania podatków; obecnie nawet wprowadzenie opłaty drogowej (na wzór istniejącej w Prusach i Austrii od przejeżdżających po szosach gubernialnych), którą projektuje rząd gubernialny kaliski, musi być sankcyonowane przez ciała prawodawcze.

6) *Podatek drogowy zalicza się do specjalnych fundusów każdej gubernii i znajduje się w bezpośredniej dyspozycji rządów gubernialnych.*

U w a g a. *Nie tracą siły postanowienia punktu z oddziału IV paragrafu 34-go i punktu o paragrafu 106 Najwyższej zatwierdzonej 19/31 grudnia 1866 r. ustawy o zarządzie gubernialnym i powiatowym (w Król. Pol.), na zasadzie których kosztorysy do sumy 150 rb. na reparaację dróg ziemskich I-ej kategorii i na budowę traktów szosowanych tejże kategorii ma prawo zatwierdzać urząd powiatowy, zaś wyżej 150 rb. rząd gubernialny.*

7) *Fundusze drogowe podlegają kontroli na zasadzie ogólnych przepisów rachunkowych.*

Powyższe punkty 6 i 7 przepisów określają zasady, na jakich mogą być wydatkowane fundusze drogowe.

A więc urzędy powiatowe mogą zatwierdzać kosztorysy na roboty drogowe tylko do wysokości 150 rb., asygnując na nie odpowiednie sumy. Kosztorysy na roboty, których koszt przenosi 150 rb., muszą być zatwierdzone przez odpowiednie postanowienia Rządu Gubernialnego; jednak wyniki licytacji na roboty lub postanowienia rządu gubernialnego oddania z wolnej ręki lub wykonania sposobem gospodarczym robót.

których koszt przenosi 10 000 rb., muszą być zatwierdzone przez główny Zarząd do spraw gospodarki miejscowej w Petersburgu lub Senat, jeżeli kosztorys przenosi 30 000 rb. Naturalnie formalność ta trwa zwykle długo, nieraz miesiące, a zwłoka taka wpływa na bieg gospodarki drogowej, opóźniając wykonanie dostaw i robót, które często, jak np. dostawy kamienia, można wykonać tylko w pewne pory roku.

Każdy wydatek z sum drogowych podlega kontroli Rządu Gubernialnego i musi być uzasadniony odpowiednimi dowodami i aktami komisji odbiorczej i kwitami na wypłacone sumy za materiały i robociznę. Po zatwierdzeniu przez Rząd Gubernialny, rachunkowości te są wysyłane do Izby Obračunkowej, która je ostatecznie zatwierdza, lub, w razie zauważonych nieprawidłowości w wydatkowaniu sum, zwraca, nakładając sekwestr na winnych nieprawidłowego wydatkowania sum. Kontrola Izby Obračunkowej ma charakter formalny, natomiast zatwierdzenie rachunkowości przez Rząd Gubernialny w większości wypadków odbywa się po uprzednim skontrolowaniu wykonanych robót przez delegowanego przez Rząd Gubernialny inżyniera.

8) *W końcu każdego roku Rządy Gubernialne obliczają jaki fundusz drogowy w ciągu następnego roku ma być zebrany z majątków dworskich, wiosek, osad i miast w każdym powiecie oddzielnie, i obliczenie to przesyłają urzędowi powiatowym. Następnie urzędy powiatowe obliczają, wiele powinny zapłacić podatku drogowego znajdujące się w powiecie poszczególne wioski, osady, majątki dworskie i miasta. Obliczenia te urzędy powiatowe komunikują miejscowym kasom rządowym, które według nadestanych wykazów powinny ściągać podatek drogowy. Na zasadach punktu 5-go przypadający podatek drogowy od każdej poszczególnej wioski, osady i miasta rozkładają na mieszkańców odpowiednio urzędy gminne i magistraty.*

9) *Podatek drogowy pobiera się według przepisów, ustanowionych dla stałych podatków rządowych, i jest wpłacany do miejscowych kas rządowych jednocześnie z tymi podatkami, które są przyjęte za podstawę jego rozkładu i odpowiednio do ich sumy, t. j. 15%.*

Punkty Si 9 określają bliżej szczegóły rozkładu podatku drogowego na poszczególne osoby i pobierania go przez kasy rządowe; szczegóły te dla gospodarki drogowej mają podrzędne znaczenie. Najważniejsze chyba jest to, że w razie zalegania płacących podatki, razem z podstawowymi rządo-



wymi podatkami w drodze przymusowej ściągany jest i podatek drogowy, wskutek czego podatek drogowy daje tylko niewielkie niedobory.

10) *Nad stanem dróg ziemskich I-ej kategorii czuwają naczelnicy powiatowi, pod kontrolą gubernatorów.*

W komisjach drogowych do oględzin wykonanych robót lub zaprojektowania nowych uczestniczy naczelnik powiatu (lub jego zastępca), jako przewodniczący. Naturalnie od jego dobrej woli i inicjatywy, jak wogóle od każdego przewodniczącego w każdej komisji, zależy postawienie kwestyi drogowej w powiecie; nie w mniejszym jednak stopniu zależy postawienie jej i od osoby inżyniera powiatowego, który bezpośrednio styka się z sprawą drogową i ma w urzędzie powiatowym na zasadzie istniejących praw *decydujący* głos w sprawach technicznych.

Niestety, ani naczelnicy powiatów, ani inżynierowie powiatowi w większości wypadków nie bardzo dużo czasu udzielają sprawom drogowym; pierwsi z powodu obciążenia ich różnorodnymi i licznymi sprawami służbowymi (naczelnik powiatu jest głową w powiecie w sprawach policyjnych, administracyjnych i nawet dobroczynnych), a drudzy z powodu złego uposażenia materyalnego, zmuszającego ich do zajmowania się praktyką prywatną.

Zresztą oprócz spraw drogowych, obowiązani są oni rozciągać dozór budowlany nad budynkami rządowymi w powiecie i t. p.

Z drugiej strony posady inżynierów powiatowych dość często otrzymują ludzie bez odpowiedniego przygotowania, z wykształceniem wprawdzie wyższem, ale często nie mającym nic wspólnego z inżynieryą i budownictwem.

11) *Drogi ziemskie II-giej kategorii czyli powiatowe utrzymują się na rachunek tak zwanej powinności gminnej.*

12) *Rozkład pomiędzy mieszkańcami gminy powinności drogowej tak naturalnej, jak pieniężnej na utrzymanie dróg II-giej kategorii, jak również ustanowienie kolei i sposobu spełniania tej powinności w naturze na zasadzie § 16, 24 i 26 Najwyższego Ukazu z d. 19 lutego r. 1864 o urządzeniu gmin wiejskich, pozostawia się władzy zebrań gminnych, przyczem zebrań gminne mają prawo w razie życzenia zamieniać naturalną powinność na pieniężną.*

13) *Na ziemiach miejskich utrzymanie dróg ziemskich II-giej kategorii należy do obowiązków ogółu obywateli miejskich.*



14) *Nadzór nad prawidłowem spełnianiem przez obywateli wiejskich gminnej powinności drogowej w naturze i wydawanie rozporządzeń co do spełniania tejże powinności należy do wójta gminy, który powinien mieć specjalną księgę sznurową, przeznaczoną do tego celu, i wynotowywać w niej kto i kiedy spełnił swoją powinność.*

15) *Skargi na rozporządzenia zebrań gminnych co do rozkładu gminnej powinności drogowej rozpatrują i wydają odpowiednią decyzję w 1-ej instancji komisarze do spraw włościańskich, a w 2-giej instancji komisye do spraw włościańskich.*

16) *Jeżeli na drogach, zaliczonych do II-giej kategorii, znajdują się takie mosty, których budowa lub reparacja w ciągu roku kosztuje więcej niż 400 rb., wtedy gminy, na ziemiach których takie mosty się znajdują, na zasadzie postanowienia odpowiedniego Rządu Gubernialnego, otrzymują pieniężny zasilek z sum gubernialnego podatku drogowego.*

*U w a g a.* Egzystujące na drogach I-ej i II-iej kategorii mosty taryfowe, aż do wydania nowego odpowiedniego rozporządzenia, mają być utrzymywane na koszt pobierającego opłaty taryfowe.

17) *Dozór nad stanem ziemskich dróg II-giej kategorii mają wójci gmin i burmistrzowie, pod ogólną kontrolą naczelników powiatu.*

Punkty 11, 12, 13, 14, 15, 16 i 17 określają zasady, na jakich mają być utrzymywane drogi ziemskie II-iej kategorii, czyli tak zwane trakty gminne. Są to drogi, z bardzo nielicznymi wyjątkami, gruntowe i utrzymanie ich polega obecnie przeważnie na odnawianiu rowów tam gdzie one są potrzebne i zasypywaniu wybojów, oraz na utrzymywaniu mostów, znajdujących się na tych drogach. Gminy i miasta (dla dróg II-iej kategorii w obrębie obszarów miejskich) mają prawo na mocy uchwały zamienić naturalną powinność drogową na pieniężną; ta ostatnia częściej praktykuje się w miastach, niż po wsiach, gdyż w miastach jest dogodniejsza; uchwały zebrań określają również ilość szarwarku w naturze lub w gotówce; postanowienia uchwał gminnych przez niezadowolonych mogą być zaskarżane w porządku przewidzianym przez ustawy gminne.

Nad spełnianiem powinności drogowej i nad stanem dróg ma czuwać wójt, w obrębie zaś miast burmistrz lub prezydent. Niestety, w większości wypadków, wójci, wybie-

rani przeważnie ze sfer mało kulturalnych i nie rozwiniętych społecznie, obarczeni zresztą różnorodnymi obowiązkami kancelaryjnymi i służbowymi, posiadający przeważnie i swoje własne gospodarstwa rolne, wymagające czasu na ich doglą-danie, bardzo mało interesują się drogami, a jeszcze częściej, do skaptowania sobie zwolenników przy wyborach na następne trzechlecie, nie bardzo męczą swoich współgminiaków szarwarkiem i traktują go jako zło nieuniknione, lub też nie umieją racjonalnie zużytkować siły roboczej, będącej w ich dyspozycji. Specjalna księga sznurowa do kontroli szarwarku, przewidziana przez przepisy, jest w praktyce czczą formalnością.

Kontrola naczelników powiatu nad stanem dróg II-iej kategorii i szarwarkiem przeważnie sprowadza się do wydawania rozporządzeń o usuwaniu zauważonych nieporządków na drogach, na wnikanie zaś w użytkowanie szarwarku naczelnicy nie mają czasu lub ochoty, chyba że są zmuszeni do tego skargami lub krzyżąciami nadużyciami.

Należy przypuścić, że powierzenie władzy wójta w kwestyi drogowej komitetowi, złożonemu z kilku energicznych gminiaków, byłoby więcej celowe i wykonanie szarwarku dawałoby lepsze rezultaty.

Dalej prawo przewiduje, że gminy mogą otrzymywać od Rządu Gubernialnego zapomogi na budowę lub reparację znaczniejszych mostów, których koszt wynosi w ciągu roku więcej niż 400 rb.; naturalnie zapomogi takie powinny być wydawane wtedy tylko, kiedy wydatek na most jest rzeczywiście zbyt uciążliwy dla gminy.

Zapomogi z gubernialnego podatku drogowego gminy mogą otrzymywać jedynie na znaczniejsze mosty na drogach II kategorii, nigdy zaś na szosowanie lub ulepszenie traktów II kategorii.

Na niektórych traktach ziemskich tak I-iej jak i II-iej kategorii znajdują się tak zwane mosty taryfowe; mosty te utrzymują swoim kosztem ci obywatele, którzy na zasadzie starych przywilejów mają prawo za utrzymywanie na swój koszt mostów w porządku pobierać od przejeżdżających ustanowione opłaty. Mosty takie bynajmniej, jak to i Senat w pewnej sprawie orzekł (w r. 1908), nie stanowią *prywatnej* własności, lecz publiczną. Most taki, będący własnością publiczną, jest jakby oddany w dzierżawę bezterminową właścicielowi zwykle sąsiedniego majątku, który utrzymuje most na swój koszt i za obowiązek ten ma prawo pobierać opłaty od przejeżdżających.

Jeżeli pobierający opłaty taryfowe nie wypełnia swoich obowiązków i nie utrzymuje mostu w porządku, może być administracyjnie przez Ministerjum Spraw Wewnętrznych pozbawiony tego przywileju (na zasadzie postanowienia Namiestnika Król. Pol. z r. 1822). Jeżeli zaś ktoś chce się pozbyć obowiązku utrzymywania mostu taryfowego, to rząd nie ma prawa narzucić mu tego obowiązku wbrew jego woli, jedynie z chwilą, gdy ten przestaje utrzymywać most, pozbawia go przywileju pobierania opłaty od przejeżdżających, przejmując most na siebie i pobierając myto sam lub kasując je zupełnie.

Obowiązujące dotychczas przepisy o pobieraniu taryfowych opłat z r. 1817 określają 4 klasy mostów taryfowych i istnieją cztery taryfy odpowiednie, według których pobiera się opłata od przejeżdżających; wysokość taryfy jest w stosunku prostym do długości mostów.

Mosty klasy . . . . .	I-ej	II-ej	III-ej	IV-ej
Przy długości mostów większej niż . . . . .	300 łokci	200 łokci	100 łokci	25 łokci
Opłata taryfowa	groszy	groszy	groszy	groszy
Od konia lub wołu w zaprzęgu	5	4	3	2
Od niezaprzężonego konia lub bydła rogatego . . .	3	2	1	1
Od 5 świń lub 10 owiec . .	3	2	1	1

Jeżeli w granicach jednego majątku, wsi lub gminy na drodze znajduje się kilka mostków krótszych niż 25 łokci, których ogólna długość wynosi więcej niż 150 łokci, to opłata taryfowa liczy się za wszystkie razem według kl. IV.

Jeżeli jedna wieś ma kilka mostów IV kl., opłata z wszystkich mostów pobiera się w jednym miejscu, jeżeli zaś w jednej wsi znajduje się kilka mostów I, II, i III klasy, to opłata pobiera się przy każdym z osobna.

Od opłaty jest zwolniony: a) sprzężaj wszelki w próżnych lub nieladowanych wozach włościańskich; b) bydło i konie prowadzone na paszę, tudzież pługi i fury jadące z nawozem; c) podwozy, zboże przywożone na folwark w sнопach lub też siano z łąk; d) wszystkie transporty rządowe, wojskowe, pocztowe (z wyjątkiem ekstra-począty) jako też przedsiębiorców, ugodzonych kontraktem rządu, jeżeli w nim są wy-

rażnie od mostowego uwolnieni; c) fury przewożące materyał na odbudowę domów w miastach, miasteczkach i wsiach, jeżeli od właściwego burmistrza lub wójta gminy opatrzone są świadectwem; f) urzędnicy drogowi; g) osoby pozostające w służbie wojskowej *czynnej*; h) jadący duchowni chrześcijańscy dla dopełnienia obowiązków religijnych; i) szpitale i instytucje dobroczynne. Oprócz tego istnieją przepisy odnoszące się do przeprawy przez rzeki; przeprawy albo są utrzymywane przez rząd, a tylko pobierane myto oddawane jest w dzierżawę, albo też niekiedy utrzymanie przeprawy należy do osób prywatnych. Przeprawy podzielono na 4 klasy i do każdej klasy ustanowiono dwie taryfy: jedną wyższą na czas wysokiej wody (od listopada do maja) i drugą niższą na czas niskiej wody (od maja do listopada); wydano również przepisy, dotyczące się utrzymania porządku i bezpieczeństwa przy przewozach (w r. 1818), oraz specjalne postanowienia o kilku większych przewozach (w Płocku, Włocławku i t. p.). Nie przytaczam ich, gdyż posiadają niewielkie znaczenie dla gospodarki szosowej Król. Polskiego. Należy zaznaczyć, że wysokość opłat, ustanowionych prawie sto lat temu, w rzadkich wypadkach wystarcza na pokrycie kosztów utrzymania przewozów.

Również i opłaty mostowe w rzadkich wypadkach wystarczają na utrzymanie ich w porządku.

18) *Drogi ziemskie III-ej kategorii, t. j. międzywioskowe i polne, utrzymywane są na koszt gromad wiejskich lub właścicieli gruntu, przez który przechodzą.*

Naturalnie wyłączony tu jest też i obowiązek utrzymania mostów, znajdujących się na drogach III-ej kategorii. Mosty te mają być utrzymywane na koszt właścicieli gruntu, na którym znajdują się one, lub gromad wiejskich, bez względu na to, czy z przejazdu po moście korzysta właściciel tylko, czy też i ogół; ale *obowiązek* utrzymania mostów istnieje (Wyjaśnienie Senatu 1887 r.) jedynie wtedy, jeżeli droga, na której most się znajduje, stanowi *jedyną* komunikację dla właścicieli sąsiednich posiadłości.

19) *Komitety drogowe, o ile one gdzie istnieją, kasują się, a natomiast naczelnicy powiatów mają prawo na posiedzenia urzędów powiatowych w kwestyi podziału dróg na kategorie, a także w razie potrzeby do obradowania nad sprawami, dotyczącymi się powinności drogowej, zapraszać 2—3 miejscowych obywateli i tyluż wójtów gmin, znanych ze swego doświadczenia i znajomości warunków miejscowych, po uprzednim zatwierdzeniu tych osób przez gubernatora.*

Przepis ten w większości wypadków albo bywa zaniebdywany przez miejscowe władze powiatowe, mimo że cyrkularz generał-gubernatora z r. 1900 poleca, by obywatele, wybrani do udziału w komisjach drogowych, uczestniczyli również w komisjach, kontrolujących lub odbierających roboty, albo też wybrani panowie obywatele na posiedzeniach i komisjach wytrwale świecą nieobecnością, dobrowolnie usuwając się od spełnienia obowiązku społecznego i zapoznania się ze sprawą drogową.

A że przy dobrych chęciach i w obecnych warunkach coś można zdziałać, dowodem tego działalność nielicznych komisji drogowych, w których obywatele biorą czynny udział; na wyróżnienie zasługuje grono obywateli powiatu Sieradzkiego, którzy wraz z miejscową administracją od wielu lat zajmują się gorliwie i owocnie sprawami drogowymi, prowadząc roboty sposobem gospodarczym, dzięki czemu osiągnęto znaczne oszczędności, dochodzące do 30—40%.

20) *Wszystkie wydane postanowienia dotychczasowe, dotyczące się powinności szarwarkowej lub drogowej, kasują się o tyle, o ile są niezgodne z przepisami niniejszymi.*

21) *Niniejsze przepisy wprowadza się w wykonanie na przeciąg lat trzech. Minister Spraw Wewnętrznych ma prawo przed upływem oznaczonego terminu przedstawić do zatwierdzenia w porządku przepisany w przepisach powyższych te zmiany, jakie na zasadzie doświadczenia okażą się potrzebne.*

Punkt ostatni przewidywał wniesienie do przepisów z r. 1870 zmian, jakie praktyka uzna za pożądane. Zmian jednak żadnych po 42 latach istnienia tych przepisów nie wniesiono. Nie znaczy to, żeby przepisy te nie wymagały żadnych zmian w ciągu tak długiego okresu czasu; o zmiany niejednokrotnie występowali różni gubernatorowie, ale wszystkie przedstawienia nie osiągały najmniejszego skutku.

Oto są całe urządzenia drogowe w Król. Polskiem. Bo nie przytaczamy tu szeregu mniej ważnych przepisów rozporządzeń i praw, jako nie mających zbyt wielkiego znaczenia dla sprawy drogowej.

Urządzenie jest przestarzałe, w wielu wypadkach zupełnie nie odpowiada warunkom miejscowym, a wogóle kępuje ono inicjatywę prywatną.

To też przyszłe ziemstwa czeka praca bardzo poważna,

aby postawić sprawę drogową w Królestwie Polskiem na wysokości zadania.

Z uznaniem należy powitać powstanie sekcji drogowej w Centralnem Towarzystwie Rolniczem, która ma przygotować potrzebne materyały.

A materyały te powinny zawierać:

- 1) Projekt finansowy, t. j. projekt najsprawiedliwszego opodatkowania społeczeństwa na rzecz dróg ziemskich.
- 2) Projekt administracji drogowej, określający porządki zarządzania i wydatkowania funduszów drogowych.
- 3) Projekt techniczny, w którym byłyby opracowane najodpowiedniejsze w naszych warunkach sposoby i plany konserwacji istniejących dróg i projekty budowy nowych dróg, a przede wszystkim projekt ulepszenia istniejącej sieci szos.
- 4) Projekt organizacji służby drogowej.
- 5) Projekt prawa o policji drogowej.

#### D O D A T E K.

*Postanowienie, obejmujące przepisy porządkowe względem dróg bitych (d. 12 lutego 1822 r.)<sup>1)</sup>.*

W Imieniu Najjaśniejszego Aleksandra I, Cesarza Wszech Rosyi, Króla Polskiego etc. etc. etc. Książę Namiestnik Królewski, w Radzie Stanu. Zważywszy, iż zachowanie dróg bitych, wielkim kosztem uskutecznianych, wymaga zaprowadzenia dokładnych przepisów porządkowych, zapobiegających ich uszkodzeniu, — na przelozienie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, i po wysłuchaniu zdania Ogólnego Zgromadzenia Rady Stanu postanowiliśmy co następuje:

*Art. 1.* Chociaż postanowieniem z dnia 20 kwietnia r. 1816 szerokość dróg bitych jest przepisana, jednak, aby drogi te nie podpadały uszkodzeniu, odtąd żadne zabudowania w polach i miejscach otwartych, bliżej nad dwa sążnie (sążnie polskie) od rowów drogi bitej nie mają być stawiane, wyjąwszy, gdyby w szczególnych przypadkach, po zasięgnięciu opinii Dyrekcji Dróg, zezwolenie od właściwej Komisji Wojewódzkiej wyjednane zostało.

*Art. 2.* Również w mniejszej nad dwa sążnie odległości żadne parkany lub płoty, w polach lub miejscach otwartych, odtąd stawiane, ani drzewa sadzone być nie mają.

*Art. 3.* Gdzie pola orne bezpośrednio przytykają do rowów drogi bitej, winien być zostawiony odstęp na trzy stopy odległości, który zagonem równoległym z rowem ma być odznaczony.

*Art. 4.* Gdzie droga bita przechodzi przez las, gaj lub zarośle dłuższe i szersze nad pół ćwierci mili, drzewo w odległości 3 sążni po obu stronach ma być wycięte, zaraz po ukończeniu drogi bitej,

<sup>1)</sup> W brzmieniu Dziennika Praw.

kosztem funduszu drogowego, wyjąwszy, gdyby właściciel gruntu oświadczył, iż to wycięcie sam uskuteczni; w takim razie bowiem do uskutecznienia tego dozwolony mu być ma sześcioletni przeciąg czasu, od dnia ukończenia drogi bitej rachować się mający. Użycie gruntu, tudzież drzewa wyciętego w obydwóch przypadkach pozostawia się właścicielowi.

*Art. 5.* Młyny wietrzne nie bliżej niż w odległości 20 sążni od drogi bitej zakładać odtąd jest dozwolone.

*Art. 6.* Właściciele pól przybocznych nie jest mocen wzbrańać wyrzucania na nie ziemi z rowów drogi bitej, ilekroć tego potrzeba wymagać może.

*Art. 7.* W razie potrzeby spuszczenia bagna lub moczarów dla osuszenia dróg bitych, niemniej wody z tychże dróg, właściciele tegoż bagna lub moczarów nie mogą bronić tego osuszenia, a w miarę odniesionych stąd korzyści, do robót, przy temże osuszeniu podejmować się mających, przykładać się są obowiązani; gdyby zaś szkodę stąd ponieśli, mają prawo żądać odpowiedniego wynagrodzenia.

Również zapewnia się właścicielom prywatnym, żądającym wolnego odpływu wody przez drogi bite, wszelka w tym względzie wzajemność ze strony Rządu.

Za prawidłó postępowania w takich razach tak Rządowi jako i właścicielom służyć powinny przepisy postanowienia w dniu 10 października 1818 roku co do zapewnienia wolnego odpływu wód i wzajemnego onychże odbierania, zapadłego. To samo ma miejsce przy odwróceniu zatok rzek, skoro to dla zachowania drogi bitej jest potrzebne.

*Art. 8.* Powyżej mostów, na drogach bitych będących, żadne młyny, jazy i śluzy, w odległości pół ćwierci mili, bez zezwolenia Komisji Wojewódzkiej i bez poprzedzającej opinii inżyniera właścicielowego objazdu, odtąd zakładanami być nie mają.

*Art. 9.* Narzędzia rolnicze podczas letniej pory, jako to: pługi, brony i t. p, których wleczenie szkodliwe jest dla drogi bitej, nie mogą być prowadzone, tylko na kołach lub na saniach, równie drzewo na czterech tylko kołach lub saniach wzięone być ma; w żadnym zaś przypadku wleczone być nie może, pod karą zlot. pol. 2, za każde przewinienie i wynagrodzeniem uszkodzenia.

*Art. 10.* Właściciele pobocznych gruntów, z których wjazdy na drogę bitą są potrzebne, obowiązani są stawiać ku temu własnym kosztem mosty na rowach tej długości, aby ich otworu nie psuły ani odpływu wody nie tamowały.

Zasypujący rowy dla przejazdu, podpadną karze policyjnej również, jak przekraczający przeciw art. 535 Kodeksu Karnego, nadto szkodę wynagrodzić są obowiązani.

*Art. 11.* Drzewa obok drogi, nakładem funduszy drogowych sadzone, oddają się pod dozór burmistrzów miast i wójtów gmin właściwych, z obowiązkiem przestrzegania, aby w całości i dobrym stanie utrzymywane były.

Jednak drzewa przy tych tylko drogach bitych sadzone będą, które Komisya Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wyraźnie wskaże.

*Art. 12.* We wszystkich nagłych i nieprzewidzianych zdarzeniach, przeprowadzających, jako to: nadzwyczajnych zawiewów śniegu, zerwaniu przez wodę mostu, grobli, drogi, właściciele grun-



tów przybocznych nie mają prawa bronić wytknięcia przez nie tymczasowego przejazdu. Wytknięcie to nastąpi przez władzę miejscową, za porozumieniem się z właścicielem, tam gdzie to najdogodniej dla przejazdu będzie.

*Art. 13.* Wszelkie nieczystości z chlewów, kloak, jatek i t. p. na drogę lub w jej bliskości sphywające, odwrócone lub wywożone być powinny, dla czego uchybiający właściciel środkami egzekucyjnymi przez władzę miejscową za wezwaniem konduktora stacyi, zniewolony i prócz tego na zapłacenie kary złp. 2 skazany będzie.

*Art. 14.* Wyrzucanie śniegu, śmieci, chwastów i t. p. na drogę bitą, zakazuje się pod karą policyjną złp. 2, paszenie zaś bydła luźnego lub w zaprzęgach zabronione jest na tychże drogach i rowach, pod karą groszy dziesięć od każdej sztuki bydła.

*Art. 15.* Władze miejscowe w miastach i wsiach, przez które przechodzą drogi bite, obowiązane są przestrzegać, ażeby one według przepisów porządkowych, w czystości i w dobrym stanie były utrzymywane; gdyby przestrogi ich skutecznymi nie były, powinnością ich będzie donosić Komisarzowi Obwodowemu oficyalistów drogowych w pełnieniu włożonych na nich obowiązków niedbałych lub opieszalnych.

*Art. 16.* Zakładanie targów na drogach bitych i tamowanie na nich przejazdu, zabronione jest pod karą policyjną od 2 do 6 złotych.

*Art. 17.* Umyślne uszkodzenie mostów, słupów miłowych, tablic i drogowskazów, poręczy, rogatek, kanałów, burtów drogi, drzew sadzonych przy drogach bitych, oprócz obowiązku wynagrodzenia szkody, karane będą według art. 306, 307 i 308-go Kodeksu Karnego.

*Art. 18.* Zakładanie ognia pod mostami lub w mniejszej nad 100 sążni odległości od mostów znaczniejszych, zakładanie popasów lub noclegów pod mostami, przejeżdżanie lub przechodzenie z ogniem nieprzykrytym przez mosty, zakazane jest pod karą art. 519 Kodeksu Karnego przepisana.

*Art. 19.* Uszkodzenia rowów przez przepędzanie bydła, przejeżdżanie lub jakimkolwiek innym sposobem zaszle, kosztem właściciela bydła lub sprawcy szkody mają być naprawione, a prócz tego sprawca skazany będzie na zapłacenie po groszy 10 od każdej sztuki bydła.

W takim razie dróżnik zajęte bydło obowiązany jest zaprowadzić do wójta gminy, który po spisaniu wywodu słownego, prócz wynagrodzenia za szkody, powyższą karę na sprawcy zapewni.

*Art. 20.* Zdechłe na drodze bitej zwierzęta przez gminę miejscową uprzątnięte i zakopane być powinny w przeciągu 24 godzin po odebraniu wezwania od konduktora stacyi.

*Art. 21.* Zabronione jest prędkie jeżdżenie wozami lub konno przez mosty znaczniejszej długości, tudzież skupianie się wozów na tychże, pod karą art. 375 Kodeksu Karnego przepisana.

Bryki ładowne, podczas przejazdu przez znaczne mosty, powinny być oddalone od siebie na sześć sążni.

*Art. 22.* Każda bryka ładowna opatrzona być ma w hamulec żelazny, i hamowana być powinna w miejscach gdzie będą ostrzeżenia na tablicach, a to pod karą od 2 do 6 złp.; hamowanie kół bez hamulca pod tąż karą jest zabronione.

*Art. 23.* Najszerszy ładunek bryki nie może przenosić sześciu

łokci, pod karą złp. 2 na uchybiającego właściciela lub furmana i obowiązkiem przepakowania ładunku do miary oznaczonej.

*Art. 24.* Spotykający się na bitej drodze furmani winni się mijać ostrożnie, zjeżdżając jeden drugiemu na pół drogi w prawą stronę, a to pod karą art. 579-m Kodeksu Karnego przepisaną.

*Art. 25.* Gdzie się znajdują przewozy na rzekach, a przy tychże przypadkiem brody, przewoźnicy obowiązani są wytykać miejsca bezpieczne dla przejazdu wiechami do 2-ch sążni nad wodę występującymi.

Kiedy rzeki lodami są pokryte, przewoźników obowiązkiem jest przestrzegać podróżnych o miejscach niebezpiecznych; bezpieczne zaś, dla łatwego rozpoznania, wzdłuż słomą lub nawozem powinny być potrząśnięte.

*Art. 26.* W razie nagłego spadnięcia wielkich śniegów, lub uformowania się zasp, przejazd wstrzymujących, obowiązane są gminy, przez których grunta droga przechodzi, żadaną przez konduktora stacyi ilość robotników do odrzucania śniegów natychmiast dostawić, ilość dni pieszych i ciągłych dostawiona do tej roboty za kwitem konduktora, potrącona będzie gminom z opłaty szarwarkowej, za dzień pieszy po złp. 1, a za ciągły po złp. 2<sup>1)</sup>.

*Art. 27.* Trakty średnie znaczniejsze, wychodzące na drogę bitą, powinny być od punktu zetknięcia się na 30 sążni w gruncie gliniastym, a na 10 w piaszczystym wyłożone kamieniem grubym lub wyżwirowane, dla otrząśnięcia błota z kół, co szarwarkiem przeznaczonym dla traktów średnich, w miarę możności, ma być uskuteczniane<sup>2)</sup>.

*Art. 28.* Zajazdy do znaczniejszych karczem kosztem ich właścicieli wybrukowane być powinny, podobnież i place około domów pocztowych.

*Art. 29.* Drogi boczne lub polowe do przewozu materyałów, do uskutecznienia lub utrzymania dróg bitych służące, a już egzystujące, bez zezwolenia komisarza obwodowego nie mają być zamknięte; w przypadku robienia nowych, nastąpić to nie może bez poprzedniego z właścicielem gruntu ułożenia się.

*Art. 30.* Wyszukiwanie materyałów, potrzebnych do dróg bitych, tylko za zezwoleniem właściciela gruntu, lub za upoważnieniem Komisji Wojewódzkiej i poprzedniem ostrzeżeniem właściciela w czasie i sposobem szkody nie przynoszącym, jest dozwolone.

*Art. 31.* Zniewagi czynne lub słowne oficyalistom wyższym, jakoto: przeciw inżynierom objazdów i tym podobnym wyrządzone, karane będą podług artykułu 248 i 249-go Kodeksu Karnego; podobne zaś zniewagi niższym oficyalistom, jako to: konduktorom stacyi i innym niższego stopnia dozorcóm wyrządzone, karane będą według art. 482-go dopiero wspomnianego Kodeksu.

Nawzajem wszelkie zniewagi czynne lub słowne, którychby się dopuścili oficyaliści drogowi względem podróżnych, karane będą według art. 314-go tegoż Kodeksu.

<sup>1)</sup> Na zasadzie rozporządzenia 1900 r. Min. Spr. Wewn. i Kontroli Państwowej, oczyszczenie dróg gubernialnych od zasp śnieżnych ma być uskuteczniane na rachunek sum drogowych gubernialnych, a nie przy pomocy powinności naturalnej miejscowej ludności.

<sup>2)</sup> Obecnie roboty te są uskuteczniane na koszt gmin lub też szarwarkiem.

*Art. 32.* Każdy wójt gminy i burmistrz winien dodać pomocy ofycyalistom i dozorcóm drogowym, ile razy jej ku zachowaniu niniejszych przepisów zażądają.

*Art. 33.* Będą wystawione przy wszystkich drogach bitych tablice na słupach, ostrzegające o przewinieniach i karach niniejszem postanowieniem na uchybiających przepisom.

*Art. 34.* W miejscach, gdzie się rozchodzą drogi bite, mają być osadzone drogowaskazy, z wypisaniem, dokąd te drogi prowadzą.

*Art. 35.* Kary niniejszą uchwałą postanowione, wymierzane będą w miarę przekroczenia przez sądy właściwe, t. j. za występki przez sądy Grodzkie, a za przewinienia policyjne—przez sądy Policyjne, przed którymi to sądami wszyscy jakiegobądź stopnia ofycyaliści, mający sobie poruczony dozór nad drogami bitymi, przeciw art. 31 wykraczający, wprost, bez poprzedniego oddania ich pod sąd przez władzę wyższą, odpowiedzialnymi są, lecz sądy Grodzkie obowiązane będą uwiadomić władzę, nad tymiż ofycyalistami bezpośrednio przełożoną, o każdym przeciwko nim przedsięwziętem postępowaniu sądowem, Policyjnie zaś o zapadłym wyroku.

*Art. 36.* Kary pieniężne wpływać mają na rzecz funduszu drogowego, a Komisya Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policyi urzędzi kontrolę tego wpływu.

Uskutecznienie tego postanowienia, które ma być w Dzienniku Praw umieszczone, Komisjom Rządowym, w czem do której należy, polecamy.

Działo się w Warszawie na posiedzeniu Rady Administracyjnej dnia 12 lutego 1822 r.

(=) Zajczek.



nr. 4262

Tabl. A. Drogi bite rządowe (w zawiadywaniu Ministerjum Komunikacyi).

№ traktu na mapie	T R A K T Y	Długość traktu w wiorstach			№ traktu na mapie	T R A K T Y	Długość traktu w wiorstach				
		Ogólna	W tem				Ogólna	W tem	Ogólna	W tem	
			szosy	bruku						szosy	bruku
<b>I. Gubernia Suwalska.</b>											
XI	Dulkowszczyzna-Sopoćkinia . . . . .	13,663	13,513	0,150	XXII	Odnoga od traktu krakowskiego do Suchedniowa . . . . .	1,867	1,867	—		
XVIII	Kalwarya-Krasna . . . . .	19,425	19,425	—	XLIX	Trakt selpijski . . . . .	22,120	21,292	0,828		
XIX	Trakt królewiecki (Maryampol-Kibarty) . . . . .	39,746	38,586	1,160		Ogółem . . . . .	174,059	169,916	4,143		
XXIII	Krasna-Sejny . . . . .	32,520	32,520	—	<b>VII. Gubernia Radomska.</b>						
XX	Trakt warszawsko-kowieński . . . . .	153,658	149,300	4,358	I	Bzin-Zawichost . . . . .	84,499	83,227	1,272		
XXVI	Łososna-Augustów:				XXII	Trakt warszawsko-krakowski . . . . .	73,000	70,276	2,724		
	a) Łososna-Augustów . . . . .	54,834	54,726	0,108	XXIV	Odnoga do Kunowa (od traktu Bzin-Zawichost) . . . . .	0,362	0,362	—		
	b) Odnoga do Lipska . . . . .	2,526	1,866	0,660	XXXIII	Warszawa-Puławy . . . . .	3,000	3,000	—		
	c) Odnoga do Augustowa w m. Augustowie . . . . .	0,574	—	0,574	XLII	Radom-Lublin . . . . .	53,224	52,299	0,925		
XXXI	Merecz-Leypuny-Kopciów . . . . .	38,190	38,190	—	XLIX	Trakt selpijski . . . . .	12,428	12,428	—		
XLV	Sejny-Augustów . . . . .	39,862	39,862	—		Ogółem . . . . .	226,513	221,592	4,921		
XLVI	Sereje-Leypuny:				<b>VIII. Gubernia Warszawska.</b>						
	a) Sereje-Leypuny . . . . .	16,100	16,100	—	III	Trakt białostocki . . . . .	29,800	29,200	0,600		
	b) Odnoga od Sereje-Berzniki do Sereje-Łoździeje . . . . .	1,100	1,100	—	II	Trakt brzeski . . . . .	52,000	46,499	5,501		
XLVII	Sereje-Szypłiszki . . . . .	50,600	48,846	1,754	IV	Warszawskie drogi podmiejskie:					
LV	Berzniki-Sereje-Olita . . . . .	50,900	50,900	—	a) białńska . . . . .	4,115	4,115	—			
	Odnoga Likiszki-Niemen . . . . .	6,368	6,368	—	b) wilanowsko-sielecka . . . . .	1,904	1,904	—			
	Ogółem . . . . .	520,066	511,802	8,764	c) marymoncka . . . . .	2,016	2,016	—			
<b>II. Gubernia Łomżyńska.</b>											
III	Trakt warszawsko-białostocki . . . . .	110,902	110,564	0,338	d) powązkowska . . . . .	2,456	1,856	0,600			
VI	Wygoda-Leśnica . . . . .	13,323	11,511	1,812	VII	Wyszków-Łochów . . . . .	10,000	9,697	0,303		
XII	Jeżewo-Strakowa Góra . . . . .	16,390	15,243	1,147	VIII	Forteca Modlin-Zakroczym . . . . .	1,878	1,878	—		
XIV	Zambrów-W. Mazowieckie-Białystok . . . . .	49,000	47,119	1,881	XIII	Trakt zakroczymski . . . . .	25,468	25,068	0,400		
XX	Trakt warszawsko-kowieński . . . . .	157,000	154,660	2,340	XVII	Trakt kaliski . . . . .	138,989	129,951	8,988		
XXI	Kolbiel-Ostrów . . . . .	12,534	12,534	—	XX	Trakt kowieński . . . . .	62,845	57,127	5,718		
XXV	Łomża-Ostrów . . . . .	43,020	38,510	4,510	XXI	Kolbiel-Ostrów . . . . .	51,534	50,307	1,227		
XXX	Meżenin-Strakowa Góra . . . . .	13,280	8,756	4,524	XXII	Trakt krakowski . . . . .	61,000	56,298	4,702		
XXXVII	Poryte-Wisńiew . . . . .	6,906	6,906	—	XXVIII	Trakt lubelski . . . . .	29,000	29,000	—		
XLIII	Rożany-Ostrów . . . . .	33,250	32,486	0,764	XXXIII	Puławski (nowo-aleksandryjski) . . . . .	44,988	38,907	6,081		
LIII	Szepietów-Bielsk . . . . .	13,000	13,000	—	XXXIV	Modliński (nowo-georgiewski) . . . . .	15,660	14,919	0,741		
LVI	Obwodowa dookoła m. Łomży . . . . .	4,860	4,630	0,230	XXXVIII	Pultusk-Wyszków . . . . .	26,390	25,477	0,913		
LVII	Meżenin-Łomża . . . . .	29,560	29,439	0,121	XXXIX	Trakt radzyński . . . . .	17,976	14,392	3,584		
LVIII	Rudniki-Wizna . . . . .	10,717	5,772	4,945	XL	Radzymin-Wyszków . . . . .	26,546	26,208	0,338		
LIX	Białystok-Jeżewo . . . . .	5,674	5,674	—	XLIV	Serock-Modlin (Nowogeorgiewsk) . . . . .	26,250	26,150	0,100		
LX	Odnoga od traktu białostockiego (do Tykocina) . . . . .	1,070	1,070	—	LI	Fabryczny (Łowicz-Kalisz) . . . . .	17,000	16,630	0,370		
LXI	Odnoga od traktu białostockiego (do Mazowiecka) . . . . .	1,486	0,616	0,870	LIV	Podjazd do mostu żyzwowego pod Płockiem . . . . .	3,986	3,986	—		
	Ogółem . . . . .	521,972	498,490	23,482		Ogółem . . . . .	651,751	611,580	40,171		
<b>III. Gubernia Płocka</b>											
dróg bitych rządowych nie posiada wcale.											
<b>IV. Gubernia Piotrkowska.</b>											
XXXV	Olkusz-Niwka . . . . .	19,732	18,526	1,206	V	Włodawa-Trawniki-Fajslawice . . . . .	33,194	33,194	—		
LI	Fabryczny (Łowicz-Kalisz) . . . . .	75,800	49,140	26,660	XXVII	Lubartów-Parczew . . . . .	16,000	16,000	—		
	Ogółem . . . . .	95,532	67,666	27,866	XXVIII	Trakt warszawsko-lubelski . . . . .	70,963	69,965	0,998		
<b>V. Gubernia Kaliska.</b>											
XVII	Trakt kaliski (Warszawa-Kalisz-Skalmierzyce) . . . . .	90,978	86,793	4,185	XXIX	Lublin-Radom . . . . .	15,594	14,476	1,118		
XXXVI	Trakt poznański (Kościelec-Słupca) . . . . .	51,356	48,349	3,007	L	Trakt ustilugski . . . . .	70,068	68,903	1,165		
LI	Fabryczny (Łowicz-Kalisz) . . . . .	68,192	64,713	3,479	LII	Chełm-Włodawa . . . . .	20,000	19,825	0,175		
	Ogółem . . . . .	210,526	199,855	10,671	IX	Dęblin (Lwangród)-Gołab . . . . .	10,324	10,324	—		
<b>VI. Gubernia Kielecka.</b>											
XXII	Trakt warszawsko-krakowski . . . . .	132,694	129,779	2,915	XV	Trakt zamojski . . . . .	96,410	92,924	3,516		
XXXV	Olkusz-Niwka . . . . .	16,400	16,000	0,400	XVI	Dęblin (Lwangród)-Moszczanka . . . . .	8,785	8,335	0,450		
XXII	Odnoga od traktu krakowskiego do fabryki w Rejowie . . . . .	0,978	0,978	—	LXIII	Rejowiec-Chełm . . . . .	15,297	15,297	—		
	Ogółem . . . . .	149,072	146,757	2,315		Ogółem . . . . .	356,665	349,243	7,422		
<b>X. Gubernia Siedlecka.</b>											
II	Trakt warszawsko-brzeski . . . . .	124,994	120,750	4,244	V	Włodawa-Trawniki-Fajslawice . . . . .	32,000	27,713	4,287		
V	Włodawa-Trawniki-Fajslawice . . . . .	32,000	27,713	4,287	VII	Wyszków-Łochów . . . . .	5,920	4,420	1,500		
VII	Wyszków-Łochów . . . . .	5,920	4,420	1,500	XXI	Kolbiel-Ostrów . . . . .	22,461	22,111	0,350		
XXI	Kolbiel-Ostrów . . . . .	22,461	22,111	0,350	XXVII	Lubartów-Parczew . . . . .	15,790	14,607	1,183		
XXVII	Lubartów-Parczew . . . . .	15,790	14,607	1,183	XXVIII	Trakt warszawsko-lubelski . . . . .	56,676	56,000	0,676		
XXVIII	Trakt warszawsko-lubelski . . . . .	56,676	56,000	0,676	XXXII	Moszczanka-Radzyń . . . . .	49,720	48,885	0,835		
XXXII	Moszczanka-Radzyń . . . . .	49,720	48,885	0,835	LX	Parczew-Leple . . . . .	50,030	49,290	0,740		
LX	Parczew-Leple . . . . .	50,030	49,290	0,740	XLI	Radzyń-Wysznica . . . . .	40,680	40,680	—		
XLI	Radzyń-Wysznica . . . . .	40,680	40,680	—	XLVIII	Sokołów-Drohiczyn . . . . .	17,640	15,000	2,640		
XLVIII	Sokołów-Drohiczyn . . . . .	17,640	15,000	2,640	LII	Chełm-Włodawa . . . . .	24,100	24,100	—		
LII	Chełm-Włodawa . . . . .	24,100	24,100	—	LXI	Janów-Kobryń . . . . .	19,000	19,000	—		
LXI	Janów-Kobryń . . . . .	19,000	19,000	—	LXII	Włodawa-Kobryń . . . . .	1,020	1,020	—		
LXII	Włodawa-Kobryń . . . . .	1,020	1,020	—		Ogółem . . . . .	460,031	443,576	16,455		



№ traktu na mapie	T R A K T Y	Długość traktów w wiorstach			Szerokość powłoki szabrowej w sążniach	Średnia grubość powłoki szabrowej	Materiał używany na powłokę szabrową	Średnia cena 1 sążnia sześć. szabru	Ogólny stan traktu	Uwagi					
		Ogólna długość	W tem												
			szosy	bruku							drogi gruntowej				
16	Nowo-Radomsk-Przedborz . . . . .	29,220	28,500	0,720	—	—	w Często- chowskim i Będzińskim twardy wa- pień lub por- fir, przywo- żony z Krze- szowic (Galicya).								
17	Nowo-Radomsk-Włoszczowa . . . . .	36,420	35,700	0,720	—	—									
18	Częstochowa-Kielce . . . . .	43,090	40,950	2,140	—	—									
19	Częstochowa-Wieluń . . . . .	37,652	35,722	1,930	—	—									
20	Częstochowa-Herby . . . . .	17,068	15,168	1,900	—	—									
21	Gniazdów-Szczekociny . . . . .	28,600	28,468	0,132	—	—									
22	Myszków-Przyrów . . . . .	31,666	30,342	1,324	—	—									
23	Niezdary-Siewierz-Pilica . . . . .	36,484	35,824	0,660	—	—									
24	Będzin-Dąbrowa . . . . .	3,194	—	3,194	—	—									
25	Brzeziny-Koluszki . . . . .	7,212	5,706	1,506	—	—									
26	Tomaszów-Inowłódz z odnogą do Spały . . . . .	19,323	19,106	0,217	—	—									
27	Zgierz-Lutomiersk . . . . .	16,028	10,833	0,173	5,022	—									
28	Gorzkowice-Przedborz . . . . .	18,622	18,622	—	—	—									
29	Kłomnice-Konieczpol . . . . .	17,560	17,560	—	—	—									
30	Będzin-Czeladź . . . . .	5,120	3,994	1,126	—	—									
31	Łask-Widawa . . . . .	23,438	22,828	0,610	—	—									
32	Pabianice-Wadlewo . . . . .	16,359	16,359	—	—	—									
33	Herby-Brzeźnica . . . . .	41,400	33,206	0,734	7,460	—									
34	Łask-Zelów . . . . .	15,676	13,448	2,228	—	—									
35	Głinniki-Lubochyń . . . . .	5,520	5,520	—	—	—									
36	Łask-Szczerców . . . . .	20,296	7,648	0,094	12,554	—									
37	Będzin-Siewierz . . . . .	18,060	8,130	—	9,930	—									
38	Piotrków-Gorzkowice . . . . .	25,332	18,986	—	6,346	—									
39	Widawa-Sieradz z odnogą do Zduń- skiej Woli . . . . .	20,000	20,000	—	—	—									
	Ogółem . . . . .	1006,133	918,606	45,215	41,312	—									
	<b>V. Gubernia Kaliska.</b>		963,821												
1	Ślupca-Zagorów . . . . .	13,152	12,836	0,316	—	2,00				2''-3''	52 rb.	średni	Fundament brukowany pod powłoką szabrową znajduje się prawie wszędzie z wyjątkiem dróg pobudowanych w ostatnich czasach.		
2	Konin-Kalisz . . . . .	47,999	46,767	1,232	—	2,00				3''				56 "	1/3 — zły stan
3	Konin-Ślesin . . . . .	17,570	17,520	0,050	—	2,50				3''				53 "	1/3 — dobry
4	Kolo-Dąbie . . . . .	16,860	16,860	—	—	2,00				3''-4''				34 "	1/3 — średni
5	Dąbie-Uniejów . . . . .	11,530	11,530	—	—	2,00				2''-3''				36 "	niezadowol.
6	Turek-Łęczycza . . . . .	48,515	48,189	0,326	—	2,20				3''				47 "	niezadowol.
7	Łęczycza-Kutno . . . . .	15,840	15,840	—	—	2,00				3''				43 "	gorzej niż śred.
8	Łęczycza-Zgierz . . . . .	12,498	11,924	0,574	—	2,25				3''-4''				53 "	niezadowol.
9	Łódź-Poddębice . . . . .	2,770	2,770	—	—	2,00				7''				54 "	"
10	Turek (Przykona)-Warta-Sieradz . . . . .	40,323	40,323	—	—	2,00				4''				47 "	dobry
11	Zduńska Wola-Szadek-Łódź . . . . .	16,628	16,628	—	—	2,00				3''				40 "	zadowol.
12	Kalisz-Brzeziny . . . . .	20,466	20,466	—	—	2,00				3''				59 "	średni
13	Sieradz-Wieluń . . . . .	44,350	43,950	0,400	—	2,00				4''				58 "	zły
14	Wieluń-Walichnowy-Wieruszów . . . . .	29,260	28,260	1,000	—	2,00	3''	68 "	niezadowol.						
15	Częstochowa-Rudniki . . . . .	5,900	5,900	—	—	2,00	3''	68 "	bardzo zły						
16	Rudniki-Praszka . . . . .	11,000	10,460	0,540	—	2,00	3''	48 "	niezadowol.						
16a	Kociolki-cukrownia Cielce . . . . .	11,250	11,250	—	—	1,15	—	49 "	zły						
	Ogółem . . . . .	366,911	350,223	15,688	—	—	—	—	dobry						
			365,911												
17	Pyzdry-Rychwał-Turek . . . . .	51,868	43,938	0,030	7,900	2,00	4''-5''	53 "	średni	Trakty oznaczone № 17 - 29 zostały w r. 1911 przez Minist. Spraw Wewn. przemiano- wane na trakty gminne, obecnie czynione są starania o skasowanie tej decyzji.					
18	Kolo-Sompolno . . . . .	19,890	19,890	—	—	2,00	4''-5''				32 "	dobry			
19	Kolo-Izbica . . . . .	25,000	20,490	0,410	4,000	2,00	4''-5''				34 "	"			
20	Dąbie-Kłodawa-Przedecz . . . . .	24,238	24,238	—	—	2,00	4''-5''				34 "	"			
21	Łęczycza-Krośniewice . . . . .	13,356	13,356	—	—	2,00	3''				42 "	zły			
22	Łowicz-Łęczycza . . . . .	20,636	20,636	—	—	2,00	3''				48 "	niezadowol.			
23	Piątek-Kutno . . . . .	6,120	6,120	—	—	2,00	3''				46 "	średni			
24	Stawiszyn-Grodzisko . . . . .	11,000	11,000	—	—	2,00	2''				58 "	zły			
25	Szadek-Uniejów . . . . .	32,246	12,726	—	19,520	2,00	4''				35 "	dobry			
26	Zduńska Wola-Widawa . . . . .	4,232	4,232	—	—	2,20	4''				45 "	średni			
27	Sieradz-Widawa . . . . .	5,200	5,200	—	—	2,00	5''				45 "	dobry			
28	Złoczew-Lututów-Walichnowy . . . . .	21,776	21,536	0,140	—	2,00	3''				58 "	zły			
29	Wieluń-Rudniki . . . . .	19,100	19,100	—	—	2,00	2''				53 "	bardzo zły			
	Ogółem przemianowano w r. 1911 szos na trakty gminne . . . . .	254,662	222,662	0,580	31,420	—	—	—	—						
	<b>VI. Gubernia Kielecka.</b>		223,242												
1	Żarki-Jędrzejów-Pińczów-Stopnica- Staszów z podjazdem do st. Jędrzejów . . . . .	138,264	—	—	—	—	—	51 rb.	średni	Fundament brukowany znajduje się na niewielu dystansach, budowanych w ostatnich czasach.					
2	Włoszczowa-Kielce-Opatów . . . . .	87,152	—	—	—	—	—								
3	Kielce-Chmielnik-Busk-Korczyn . . . . .	65,250	—	—	—	—	—								
4	Nagłowice-Włoszczowa . . . . .	21,960	—	—	—	—	—								
5	Stopnica-Rataje . . . . .	4,690	—	—	—	—	—								
6	Stopnica-Solec . . . . .	10,000	—	—	—	—	—								
7	Skierniewice-Baranów . . . . .	15,144	—	—	—	—	—								
8	Wolbrom-Zawiercie . . . . .	26,685	—	—	—	—	—								
9	Miechów-Działoszyce . . . . .	23,700	—	—	—	—	—								
10	Słomniki-Proszowice . . . . .	16,000	—	—	—	—	—								
11	Podjazd z Miechowa do st. Miechów . . . . .	7,500	—	—	—	—	—								
12	Podjazd z m. Olkusza do st. Olkusz . . . . .	0,808	—	—	—	—	—								
	Ogółem . . . . .	417,153	386,717	—	30,436	—	—	—	—						
			386,717												

№ traktu na mapie	T R A K T Y	Długość traktów w wiorstach			Szerokość powłoki szabrowej w sażeniach	Średnia grubość powłoki szabrowej	Materiał używany na powłokę szabrową	Średnia cena 1 sażenia sześci. szabru	Ogólny stan traktu	Uwagi	
		Ogólna długość	W tem								
			szosy	bruku							drogi gruntowej
<b>VII. Gubernia Warszawska.</b>											
1	Nowo-Mińsk-Karczew . . . . .	4,000	4,000	—	—	—	—	—	—	—	
2	Nowo-Mińsk-Latowicz-Stoczek . . . . .	31,000	31,000	—	—	—	—	—	—	—	
3	Oleksianka-Seroczyn . . . . .	3,730	3,730	—	—	—	—	—	—	—	
4	Wólka Kozłowska-Tłuszcz . . . . .	3,000	3,000	—	—	—	—	—	—	—	
5	Mrozy-Kałuszyn . . . . .	4,820	4,820	—	—	—	—	—	—	—	
6	Siennica-Kolbiel . . . . .	9,000	3,750	—	5,250	—	—	—	—	—	
7	Praga-Góra Kalwarya . . . . .	28,000	—	—	28,000	—	—	—	—	—	
8	Droga obozowa . . . . .	7,000	—	—	7,000	—	—	—	—	—	
9	Janki-Rusiec . . . . .	9,750	9,750	—	—	—	—	—	—	—	
10	Mszczonów-Józefina . . . . .	11,000	11,000	—	—	—	—	—	—	—	
11	Skierniewice-Pamiętna . . . . .	5,500	4,200	—	1,300	—	—	—	—	—	
12	Warszawa-Wilanów-Jeziorna . . . . .	13,840	12,560	—	1,280	—	—	—	—	—	
13	Pruszków-Tworki . . . . .	2,430	2,430	—	—	—	—	—	—	—	
14	Radzymin-Jadów . . . . .	28,000	18,000	—	10,000	—	—	—	—	—	
15	Blonie-Grodzisk-Siesterzeń . . . . .	18,460	18,460	—	—	—	—	—	—	—	
16	Grójec-Nowe Miasto . . . . .	27,550	27,550	—	—	—	—	—	—	—	
17	Skarów-Miedzechów . . . . .	9,240	9,240	—	—	—	—	—	—	—	
18	Warka-Pilica-Ostrówek . . . . .	10,960	—	—	10,960	—	—	—	—	—	
19	Sochaczew-Sanniki . . . . .	26,820	26,820	—	—	—	—	—	—	—	
20	Grójec-Mszczonów-Wiskitki-Sochaczew . . . . .	58,240	58,240	—	—	—	—	—	—	—	
21	Ruszków-Wyszogród . . . . .	12,640	4,640	—	8,000	—	—	—	—	—	
22	Wiskitki-Paprotnia . . . . .	14,440	14,440	—	—	—	—	—	—	—	
23	Łęczycza-Guzów . . . . .	52,600	52,600	—	—	—	—	—	—	—	
24	Skierniewice-Piotrków . . . . .	21,200	13,000	—	8,200	—	—	—	—	—	
25	Łowicz-Rawa z odnogą Maków-Skierniewice . . . . .	49,320	49,320	—	—	—	—	—	—	—	
26	Łowicz-Łąck . . . . .	49,780	41,180	—	8,600	—	—	—	—	—	
27	Łęczycza-Grobla Kutnowska-Płock . . . . .	42,790	42,790	—	—	—	—	—	—	—	
28	Sójka-Gąbin . . . . .	16,970	16,970	—	—	—	—	—	—	—	
29	Zychlin-Gąbin . . . . .	19,600	19,600	—	—	—	—	—	—	—	
30	Zychlin-Sanniki . . . . .	21,200	21,200	—	—	—	—	—	—	—	
31	Dobrzelin-Młogoszyn . . . . .	15,850	15,850	—	—	—	—	—	—	—	
32	Krośniewice-Gostynin . . . . .	20,260	20,260	—	—	—	—	—	—	—	
33	Kutno-Młogoszyn . . . . .	11,880	11,880	—	—	—	—	—	—	—	
34	Pniewo-Przyzory z odnogą do państwowej szosy . . . . .	16,180	16,180	—	—	—	—	—	—	—	
35	Łęczycza-Włocławek-Nieszawa z odnogą do st. Ostrowy . . . . .	75,000	75,000	—	—	—	—	—	—	—	
36	Aleksandrów-Służew . . . . .	4,000	4,000	—	—	—	—	—	—	—	
37	Kłodawa-Lubień . . . . .	23,300	20,700	—	2,600	—	—	—	—	—	
38	Kowal-Miłkowiec-Smiłowice . . . . .	10,000	5,800	—	4,200	—	—	—	—	—	
39	Wilkowyczki-Chocień . . . . .	5,070	5,070	—	—	—	—	—	—	—	
40	Włocławek-Brześć-Jarantowice . . . . .	26,750	26,750	—	—	—	—	—	—	—	
41	Brześć-Lubraniec . . . . .	7,800	7,800	—	—	—	—	—	—	—	
42	Nieszawa-Ciechocinek . . . . .	9,000	5,000	—	4,000	—	—	—	—	—	
43	Płock-Warszawa . . . . .	47,640	47,640	—	—	—	—	—	—	—	
44	Pułtusk-Płock z odnogą do Nasielska . . . . .	43,700	43,700	—	—	—	—	—	—	—	
45	Płońsk-Głinojeck . . . . .	17,700	17,700	—	—	—	—	—	—	—	
46	Pułtusk-Ciechanów . . . . .	12,600	12,600	—	—	—	—	—	—	—	
47	Mieczysław-Brzezcie . . . . .	6,500	6,500	—	—	—	—	—	—	—	
	Ogółem . . . . .	966,110	866,720	—	99,390	—	—	—	—	—	
			866,720								
<b>VIII. Gubernia Radomska.</b>											
1	Ostrowiec-Opatów-Sandomierz . . . . .	42,920	42,920	—	—	2,00	—	—	—	—	
2	Sandomierz-Zawichost . . . . .	16,000	16,000	—	—	—	—	—	—	—	
3	Opatów-Bogorya-Staszów . . . . .	35,408	35,408	—	—	—	—	—	—	—	
3	Odnoga od traktu Sandomierz-Ostrowiec do Klimontowa . . . . .	10,140	10,140	—	—	—	—	—	—	—	
4	Bogorya-Klimontów . . . . .	12,082	—	—	12,082	—	—	—	—	—	
5	Od Maruszewa do traktu Bzin-Zawichost . . . . .	8,782	8,782	—	—	—	—	—	—	—	
6	Podjazd do st. Kumów od traktu Bzin-Zawichost . . . . .	0,915	—	0,915	—	—	—	—	—	—	
7	Radom-Wierzbnik . . . . .	42,996	42,996	—	—	—	—	—	—	—	
8	Radom-Kozienice . . . . .	33,986	33,986	—	—	—	—	—	—	—	
9	Radom-Przytyk-Odrzywół-Drzewica-Opczno . . . . .	64,618	64,618	—	—	—	—	—	—	—	
10	Końskie-Selpia . . . . .	10,000	10,000	—	—	—	—	—	—	—	
11	Końskie-do traktu Opczno-Radom . . . . .	22,600	22,600	—	—	—	—	—	—	—	
12	Paradyż-Zarnów-Cieklin . . . . .	33,300	33,300	—	—	—	—	—	—	—	
13	Sulejów-Opczno . . . . .	29,160	29,160	—	—	—	—	—	—	—	
14	Odrzywół-Nowe-Miasto . . . . .	3,260	3,260	—	—	—	—	—	—	—	
15	Szydłowiec-Przysucha-Gielniów . . . . .	39,460	39,460	—	—	—	—	—	—	—	
16	Podjazd do st. Opczno . . . . .	0,214	—	0,214	—	—	—	—	—	—	
17	Końskie-Ruda Maleniecka . . . . .	14,800	14,800	—	—	—	—	—	—	—	
18	Podjazd do st. Skarżysko . . . . .	1,200	1,200	—	—	—	—	—	—	—	
19	Szydłowiec-Jastrzab i połączenie z traktem krakowskim . . . . .	8,200	8,200	—	—	—	—	—	—	—	
20	Radom-Wolanów-Przysucha-Gowarczów . . . . .	55,564	14,472	—	41,092	—	—	—	—	—	
	Ogółem . . . . .	485,605	431,302	1,129	53,174	—	—	—	—	—	
			432,431								

Średnia grubość powłoki szabrowej 2 cale

Granit narzutowy zbierany na polach

Około 55 rubli

Ponieważ brak odpowiednich środków pozwala na stosowanie jedynie konserwacji cząstkowej, a ta w wielu wypadkach jest niewystarczająca, przeto stan szos wiele pozostawia do życzenia.

Nie podano długości bruków na drogach.

Średnia grubość powłoki szabrowej 2—3 cale.

W powiecie Sandomierskim i w części Opatowskiego - piaskowiec z kamieniółomów, zaś w drugiej części powiatu Opatowskiego i w pozostałych powiatach - granit narzutowy zbierany na polach.

W powiecie Sandomierskim 40—45 rb., Opatowskim - granitowy szaber 70 rb., piaskowcowy 35—40 rb., Iłżeckim - 40—50 rb., Radomskim - 50 rb., Kozienickim - 50 rb., Opczyńskim - 35 rb., Koneckim - 35.

Stan dróg w guberni gorzej niż średni.

Fundamentu brukowanego pod powłoką szabrową niema.

№ traktu na mapie	T R A K T Y	Długość traktów w wiorstach			Szerokość powłoki szabrowej w sażeniach	Średnia grubość powłoki szabrowej	Materiał używany na powłokę szabrową	Średnia cena 1 sażenia szabru	Ogólny stan traktu	Uwagi	
		Ogólna długość	W tem								
			szosy	bruku							drogi gruntowej
<b>IX. Gubernia Lubelska.</b>											
1	Dęblin-Annopol (Rachów)	86,000	52,000	—	34,000	2,00	1) Klinkier. 2) Szaber z granitu narzutowego, zbitanego na polach, a przeważnie przywożonego z gub. Siedleckiej. 3) Szaber z kamienia wapiennego.	Klinkier w okol. Zamościa 22—25 rb. za 1000 szt. Lublina 26 rb. Szaber granitowy 70—100 rb. saż. sześć. Szaber z kamienia wapiennego w zależności od przewozu. Kamień wapienny na miejscu kosztuje 12—18 rb. saż. sześć.	Średni.	Fundamentu brukowanego pod powłoką szabrową niema.	
2	Lublin-Kraśnik-Annopol (Rachów)	60,000	54,000	1,000	5,000	„					
3	Wilkołaz-Zakrzówek	6,000	6,000	—	—	„					
4	Kraśnik-Janów-Frampol	44,000	37,000	—	7,000	„					
5	Lublin-Lubartów	24,000	23,000	1,000	—	„					
6	Czemerniki-Górka Lubartowska	16,000	—	—	16,000	„					
7	Lublin-Łęczna-Puhaczów-granica guberni	46,000	6,000	—	40,000	„					
8	Puhaczów-Giębokie	9,000	—	—	9,000	„					
9	Wólka Cycowska-Sawin-Chelm	37,000	—	—	37,000	„					
10	Krasnystaw-Chelm z odnogą do st. Rejowiec	35,500	35,500	—	—	„					
11	Krasnystaw-Ustling	70,000	—	—	70,000	„					
12	Biłgoraj-Zamość-Hrubieszów-Dubienka	134,000	35,500	23,000	75,500	„					
13	Łączek-Zaklików	6,000	6,000	—	—	„					
	Ogółem	573,500	255,000	25,000	293,500						
<b>X. Gubernia Siedlecka.</b>											
							w calach				
1	Siedlce-Lublin	60,028	49,052	4,032	6,944	2,00	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	55	zadawaln.	Fundamentu z kamienia pod powłoką szabrową niema.	
2	Siedlce-Łochów	71,964	69,552	2,412	—	„	5	42	„		
3	Siedlce-Łosice	29,824	28,224	1,600	—	„	5	47	„		
4	Siedlce-Garwolin	65,886	49,062	1,942	14,882	„	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	32	„		
5	Łuków-Sobolew	56,750	55,196	1,554	—	„	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	43	„		
6	Biała-Janów	19,870	19,468	0,402	—	„	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	48	„		
7	Chotyłów-Włodawa	54,416	54,102	0,314	—	„	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	54	„		
8	Biała-Wisznica	32,400	19,148	1,064	12,188	„	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	52	„		
9	Sokołów-Drohiczyń	5,916	5,620	0,296	—	„	4 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	34	„		
10	Skrzeszów-Wirów	4,000	4,000	—	—	„	6	39	b. dobry		
11	Podjazd do st. Kotuń	2,782	2,782	—	—	„	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	88	dobry		
12	Podjazd do st. Pilawa	2,750	1,500	1,250	—	„	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	39	zadawaln.		
13	Międzyrzec-Radzyń	25,616	24,228	1,388	—	„	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	61	„		
14	Węgrów-Kaluszyń	23,500	22,850	0,650	—	„	4 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30	„		
15	Podjazd do st. Międzyrzec	1,820	0,600	1,220	—	„	5	64	„		
16	Podjazd do st. Biała	1,900	0,660	1,240	—	„	5	49	„		
17	Łuków-Łapiguz	2,060	0,800	1,260	—	„	5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	54	„		
	Ogółem	461,482	406,844	20,626	34,014						
			427,468								

Tabl. C. Tablica statystyczna długości dróg bitych w Królestwie Polskiem w r. 1912.

Gubernie	Obszar w wiorstach kwadratowych	Ludność według spisu 1 stycznia r. 1909 <sup>1)</sup>	Długość dróg szosowanych i brukowanych w wiorstach			Na 1 wiorstę kwadratową przypada szosowanych i brukowanych dróg wiorst			Na 1 mieszkańca przypada szosowanych i brukowanych dróg wiorst			Uwagi
			rządowych (w zawiadywaniu Ministerium Komunikacyi)	gubernialnych (dróg pierwszej kategorii)	ogólna długość	rządowych (w zawiadywaniu Ministerium Komunikacyi)	gubernialnych (dróg pierwszej kategorii)	ogólna długość	rządowych (w zawiadywaniu Ministerium Komunikacyi)	gubernialnych (dróg pierwszej kategorii)	ogólna długość	
Kaliska	9 961,3	1 206 141	210,526	(589,153 <sup>1)</sup> (365,911 <sup>2)</sup>	(799,679 <sup>1)</sup> (576,437 <sup>2)</sup>	0,021	(0,059 <sup>1)</sup> (0,037 <sup>2)</sup>	(0,080 <sup>1)</sup> (0,058 <sup>2)</sup>	0,00017	(0,00049 <sup>1)</sup> (0,00030 <sup>2)</sup>	(0,00066 <sup>1)</sup> (0,00047 <sup>2)</sup>	<sup>1)</sup> Przed r. 1911. <sup>2)</sup> Po r. 1911.
Kielecka	8 868,6	973 247	174,059	386,717	560,776	0,020	0,044	0,064	0,00018	0,00040	0,00058	
Lubelska	14 789,0	1 463 271	356,665	280,000	636,665	0,024	0,019	0,043	0,00024	0,00020	0,00044	
Łomżyńska	10 606,6	625 126	521,972	235,031	757,003	0,049	0,022	0,071	0,00083	0,00038	0,00121	
Piotrkowska	10 763,4	1 901 662	95,532	963,821	1 059,353	0,009	0,090	0,099	0,00005	0,00050	0,00055	
Płocka	9 546,0	681 047	—	394,137	394,137	0,000	0,040	0,040	0,00000	0,00059	0,00059	
Radomska	10 854,0	1 069 744	226,513	432,431	658,944	0,021	0,040	0,061	0,00021	0,00040	0,00061	
Siedlecka	12 580,8	943 661	460,031	427,468	887,499	0,036	0,034	0,070	0,00049	0,00045	0,00094	
Suwalska	10 824,3	632 734	520,066	269,151	789,217	0,048	0,025	0,073	0,00082	0,00042	0,00124	
Warszawska	12 758,8	2 438 685	651,751	866,720	1 518,471	0,051	0,069	0,120	0,00026	0,00035	0,00061	
W całym Kr. Pol.	111 552,8	11 935 318	3 217,115	4 621,387	7 838,502	0,027	0,043	0,070	0,00027	0,00040	0,00067	

<sup>1)</sup> Por. Tom XXXIX Prac Warsz. Kom. Statystycznego. Wydanie r. 1910.



Tabl. E. Tablica statystyczna rozszerzenia sieci szos gubernialnych od r. 1874 do r. 1912.

Gubernie	Długość dróg gubernialnych I kategorii w r. 1874			Długość dróg gubernialnych I kategorii w r. 1912.			Przybyło lub ubyło dróg szosowanych od 1874 do 1912 r.	
	szosowa-nych i brukowa-nych	grunto-wych	razem	szosowa-nych i brukowa-nych	grunto-wych	razem	wiorst	w %
Kaliska . . . . .	457,880	156,230	614,110	{ 589,153 <sup>1)</sup> { 365,911 <sup>2)</sup>	{ 31,420 <sup>1)</sup> { — <sup>2)</sup>	{ 620,573 <sup>1)</sup> { 365,911 <sup>2)</sup>	+ 131,267 <sup>1)</sup> — 91,969 <sup>2)</sup>	+28 -19
Kielecka . . . . .	344,308	106,118	450,426	386,717	30,436	417,153	+ 42,409	+12
Lubelska . . . . .	107,125	426,455	533,580	280,000	293,500	573,500	+ 172,875	+161
Łomżyńska . . . . .	178,658	288,414	467,072	235,031	51,400	286,431	+ 56,373	+32
Piotrkowska . . . . .	416,052	253,230	669,282	963,821	41,312	1005,133	+ 547,769	+132
Płocka . . . . .	263,720	24,016	287,736	394,137	14,340	408,477	+ 130,417	+49
Radomska . . . . .	379,500	40,500	420,000	432,431	53,174	485,605	+ 52,931	+14
Siedlecka . . . . .	249,402	201,398	450,750	427,468	34,014	461,482	+ 178,062	+70
Suwalska . . . . .	156,036	277,728	433,764	269,151	140,000	409,151	+ 113,115	+72
Warszawska . . . . .	508,904	554,112	1063,016	866,720	99,390	966,110	+ 357,816	+70
Ogółem . . . . .	3061,585	2328,151	5389,736	{4844,629 <sup>1)</sup> {4621,387 <sup>2)</sup>	{788,126 <sup>1)</sup> {756,706 <sup>2)</sup>	{5633,683 <sup>1)</sup> {5379,021 <sup>2)</sup>	+1783,044 +1559,802	+58) +51 <sup>2)</sup>

Gubernie	Suma roczna podatku drogowego			Przypada na 1 wiorstę szosy wraz z utrzymaniem mostów i służby drogowej, przyjmując wydatek na 10 wiorst grunt. drogi wraz z mostami=wydatkom na 1 w. szosy			U w a g i
	w r. 1874 rub.	w r. 1912 rub.	przybyło %	w r. 1874 rub.	w r. 1912 rub.	zwiększenie lub zmniejszenie wydatku w %	
Kaliska . . . . .	{ 92 000	159 593	73	196	{ 270 <sup>1)</sup> { 436 <sup>2)</sup>	+ 38 <sup>1)</sup> +122 <sup>2)</sup>	<sup>1)</sup> Przed r. 1911, t. j. przed skasowaniem części traktów w gub. Kaliskiej. <sup>2)</sup> Po r. 1911, t. j. po skasowaniu części traktów w gub. Kaliskiej. <sup>3)</sup> W gub. Piotrkowskiej, dzięki umiejętnej gospodarce, od lat kilkunastu wydatek roczny na konserwację 1 wiorsty szosy nie przenosi 350 rb., reszta zaś funduszu obracana jest na budowę nowych szos; w ciągu ostatnich 13 lat wybudowano 400 wiorst nowych szos.
Kielecka . . . . .	72 706	106 000	46	202	272	+ 34	
Lubelska . . . . .	102 913	165 000	60	689	533	- 23	
Łomżyńska . . . . .	60 699	77 194	27	293	319	+ 9	
Piotrkowska . . . . .	84 934	468 662	428	197	484	+145 <sup>3)</sup>	
Płocka . . . . .	67 480	90 000	30	253	227	- 10	
Radomska . . . . .	72 722	126 418	74	190	289	+ 52	
Siedlecka . . . . .	80 352	116 800	45	298	272	- 9	
Suwalska . . . . .	72 976	103 143	42	397	368	- 8	
Warszawska . . . . .	117 712	251 324	115	208	286	+ 37	
Ogółem . . . . .	824 494	1 664 134	101	250	{ 337 <sup>1)</sup> { 354 <sup>2)</sup>	{ + 35 <sup>1)</sup> { + 41 <sup>2)</sup>	

MP.1262

MP.1262