

Inż. M. Wł. Nestorowicz

SPRAWA DROGOWA W POLSCE

BIBLIOTEKA „SAMORZĄDU”

1069

SPRAWA DROGOWA W POLSCE

BIBLIOTEKA KOMUNALNA WENDEGO

POD REDAKCJĄ

**WŁ. WAKARA, Inż. M. W. NESTOROWICZA, Dr. H. LE BRUNA,
WŁ. KORSAKA i T. HOŁÓWKI**

INŻ. M. WŁ. NESTOROWICZ

STRAWA DROGOWA W POLSCE

INŻ. MELCHIOR WŁ. NESTOROWICZ

SPRAWA DROGOWA W POLSCE

ZAGADNIENIE GOSPODARCZE



WARSZAWA—E. WENDE I S. KA
(TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „IGNIS” SP. AKC.)
POZNAŃ: FISZER I MAJEWSKI, ŁÓDŹ I KATOWICE: LUDWIK FISZER
TORUŃ I SIEDLCE—TOWARZYSTWO WYDAWNICZE „IGNIS”

625.7/8

~~1262002~~

~~142~~



NP.4259



~~4587~~

WSTĘP.

Znaczenie gospodarki drogowej dla każdego państwa, a dla Polski w szczególności.

Od najdawniejszych czasów narody kulturalne doskonale zdawały sobie sprawę ze znaczenia dobrych dróg dla państwa; wielkim nakładem budowali wielkie drogi asyryjczycy i egipcjanie; czynili to również rzymianie, szczególnie w okresie rozkwitu cezarizmu. Niektóre odcinki zbudowanych wtedy dróg przetrwały do dnia dzisiejszego i budzą podziw niesłychaną starannością i dokładnością wykonania, jak np. słynna droga „Via Appia”.

W nowszych czasach — na początku 19-go wieku — działalność w kierunku ulepszenia dróg — po wielowiekowym zastoju w tym względzie w okresie wieków średnich — najwcześniej rozpoczęła się i najlepiej rozwinęła się w państwach najwięcej kulturalnych — we Francji i Anglii; dopiero w jakiś czas potem inne państwa poszły ich śladem.

Ponieważ w owym czasie nie było jeszcze kolei żelaznych i drogi bite stanowiły jedyne arterje komunikacyjne lądowe, przeto zaczęto przede wszystkim budować trakty wielkie, łączące stolice poszczególnych państw między sobą, stolice państw z większymi miastami i większe miasta między sobą.

Ponieważ drogi te miały znaczenie ogólnopaństwowe, — budowano i utrzymywano je na koszt państwa.

Po drogach tych odbywał się zarówno ruch miejscowy, jak tranzytowy na dalekie przestrzenie; był to zarówno ruch towarowy, jak osobowy, zarówno krajowy, jak międzynarodowy.

Wszędzie na więcej ożywionych traktach zorganizowana była komunikacja osobowa w postaci omnibusów i karetek pocztowych, utrzymywanych bądź przez państwo, bądź przez koncesjonariuszów, znajdujących się pod opieką i kontrolą państwa.

Również i pod względem strategicznym trakty te miały dla państw znaczenie pierwszorzędne.

W połowie 18-go wieku, kiedy na Zachodzie z ogromną szybkością rozwinęła się sieć dróg żelaznych, drogi bite na znaczeniu bynajmniej nie straciły: wprawdzie przestały one być głównymi arterjami komunikacyjnymi lądowymi; takimi głównymi arterjami stały się koleje, drogi kołowe natomiast stały się drogami dojazdowymi do kolei żelaznych, to jest temi drobnymi naczyniami krwionośnymi w komunikacyjnym organizmie państwowym, które zasilają główne arterje tego organizmu — koleje żelazne.

Odbiło się to zaraz na charakterze budowanych w owym czasie dróg kołowych; gdy na początku XIX wieku, kiedy nie było kolei, budowano przeważnie wielkie trakty magistralne, przecinające całe państwo, łączące ważniejsze jego punkty, w okresie, o którym mowa, budowano przeważnie względnie krótkie drogi o charakterze dróg dojazdowych, łączące najbliższe okolice ze stacjami kolei żelaznych.

Drogi kołowe pod tym względem mają nadzwyczaj ważne znaczenie dla życia ekonomicznego kraju: dobry ich stan i odpowiednia dla potrzeb kraju ilość warunkuje sprawne działanie aparatu komunikacyjnego i zapewnia normalny rozwój ekonomiczny państwa.

Państwa kulturalne dobrze zdawały sobie sprawę z tej zależności i starały się, aby rozwój dróg bitych szedł równolegle z rozwojem kolei żelaznych: dbały o to Francja, Anglja, Niemcy i inne państwa Zachodnie; nie dbała o to, a właściwie nie zdawała sobie sprawy z ważności dobrze rozwiniętej sieci dobrych dróg kołowych Rosja, która od połowy XIX wieku prawie wyłączną uwagę poświęciła rozwojowi sieci kolei żelaznych.

To też w Rosji można było często spotkać się ze zjawiskiem, że niektóre koleje żelazne nie mogły funkcjonować normalnie, ponieważ nie posiadały odpowiedniej sieci dobrych dróg dojazdowych, któreby dały możliwość równomiernego dowożenia i rozwożenia towarów i produktów; z powodu braku dobrych dróg dojazdowych dowożenie do stacji kolejowych i rozwożenie od stacji kolejowych mogły być skutecznie zaniechane przeważnie zimą, gdy drogi

kołowe gruntowe były zamarznięte, twarde, a więc odpowiednie do masowego przewozu towarów; z tego powodu w czasie zimowym stacje były zawałone towarami, które leżały z powodu braku odpowiednich składów na otwartym powietrzu i psuły się, w lecie zaś, wiosną i jesienią koleje nie miały dostatecznego dowozu do stacji, nie mogły być należycie wykorzystane i dawały straty.

Błąd popełniony przez Rosję przez zaniedbanie rozwoju dróg kołowych, popełniły również Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, jednak spostrzegły go wkrótce i od lat kilkudziesięciu pilnie zajęły się rozwojem ulepszonych dróg kołowych.

Streszczając powyższe wywody, przychodzimy do wniosku, że do bra i sprawna komunikacja ma miejsce wtedy, kiedy kraj posiada nietylko dobrze rozwiniętą sieć kolei żelaznych, ale i odpowiednią sieć ulepszonych dróg kołowych. Ta sieć dróg odpowiednia dla potrzeb miejscowych, gdy jest w stanie dobrym, może dać na kosztach przewozu olbrzymie wielomiljardowe oszczędności, które mogą być użyte na inne produkcyjne cele.

Te oszczędności na kosztach przewozu dać mogą zarówno trakty główne, jak drogi o miejscowym znaczeniu.

W ostatnich czasach przed wojną i w czasie wojny z powodu zjawienia się nowego potężnego czynnika ruchu — lokomocji samochodowej i zastosowania siły mechanicznej do przewozu ciężarów na drogach — znaczenie dróg kołowych znacznie się powiększyło, a charakter znaczenia zmienił się.

Komunikacja samochodowa przestała być przedmiotem zbytku lub sportu, stała się przedmiotem codziennego użytku,*) dając mo-

*) Pismo francuskie „L'Auto” 1922 r. podaje ogólną liczbę samochodów na świecie na 10.922.278.

Z tego 83% znajduje się w Stanach Zjednoczonych. W poszczególnych krajach rozpowszechnienie się komunikacji samochodowej przedstawia się jak następuje:

	Ilość samochodów	1 samochód na mieszk.
Stany Zjednoczone	9.211.295	11
Anglja	420.000	110
Francja	202.500	205
Niemcy	119.215	510
Włochy	35.500	1.123
Szwajcaria	26.500	151
Hiszpanja	17.500	1.163
Belgja	13.000	516
Polska tymczasem około	5.000	5.800

żność szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce oraz przewożenia masowego ciężarów.

Przeszło 9 milionów samochodów zarejestrowanych w Stanach Zjednoczonych w ciągu pierwszych 9 miesięcy 1921 r. (1 samochód wypada na 11 mieszkańców) najlepiej dowodzi, jak potężnym czynnikiem komunikacyjnym stał się samochód.

Należy się spodziewać, że rozwój komunikacji samochodowej w tem samem tempie pójdzie dalej, a Polska, acz powoli, za tym rozwojem będzie podążać.

Przewożenie ciężarów przy pomocy siły mechanicznej już to w postaci samochodów ciężarowych, już to w postaci lokomotyw drogowych (traktorów), ciągnących szeregi wozów przyczepnych z ładunkiem nieraz kilkudziesięciu tonn, również jest czynnikiem nowym, powiększającym znaczenie dróg kołowych w gospodarstwie społecznem.

Zastosowanie siły mechanicznej do przewozu osób i towarów, zmieniając zasadniczo warunki ruchu i przewozu po drogach, odbija się na charakterze budujących się dróg, oraz wznawia znaczenie dróg bitych magistralnych, łączących oddalone punkty państwa.

Pozatem rozwój komunikacji samochodowej w wielu bardzo wypadkach rozstrząsuję sprawę komunikacji w danej miejscowości: umożliwienie komunikacji samochodowej przez wybudowanie i utrzymanie ulepszonych dróg kołowych może z łatwością zastąpić, naturalnie do pewnych granic intensywności ruchu, komunikację kolejową za pomocą kolejek wąskotorowych, a nawet normalnych kolei żelaznych przy słabym ruchu.

Od dwóch lat zauważyć się daje w Polsce szybki rozwój komunikacji samochodowej stałej. Wkrótce zapewne nie będzie znaczniejszych miejscowości posiadających znośne drogi, nie mających komunikacji autobusowej: ilość koncesyj udzielanych przez Ministerstwo Robót Publicznych i jego urzędy — gwałtownie konkurencji — bez ograniczenia każdemu bez nadawania komukolwiek prawa wyłączności, wzrasta bez przerwy.

Zarówno ruch osobowy samochodowy, jak przewóz ciężarów przy pomocy siły mechanicznej, wywołują nadmierne zużycie nawierzchni wogóle, a nawierzchni dróg bitych w szczególności. Przed technikami z tego powodu powstaje bardzo poważne zadanie: przystosowania dróg do tego nowego czynnika ruchu na drogach.

Z drugiej strony te nowe czynniki ruchu wysuwają sprawę budowy i utrzymania dróg, jako jedno z najważniejszych zadań gospodarki społecznej.

Zagranica już dawno zrozumiała powagę sprawy: w 1908 r. powstało w Paryżu Międzynarodowe Stowarzyszenie Kongresów Drogowych („Association Internationale Permanente des Congrès de la Route“) do którego przystąpiły rządy prawie wszystkich państw świata, delegując swych przedstawicieli do udziału w pracach stowarzyszenia.

Stowarzyszenie to urządza co kilka lat kongresy drogowe, zgromadzając wybitnych techników i działaczy drogowych z całego świata. Wygłaszane są tam referaty o wielu zagadnieniach gospodarki drogowej zarówno z dziedziny technicznej jak administracyjnej, urządzone są wystawy specjalne i t. p.

Dotychczas odbyły się trzy takie kongresy: w 1908 r. w Paryżu, w 1911 r. w Brukseli i w 1913 r. w Londynie. Czwarty kongres, a pierwszy po wojnie Europejskiej, ma się odbyć w 1923 r. w Hiszpanji w Sewilji.

Wyniki prac kongresów są dla sprawy drogowej niesłychanie ważne, gdyż wszelkie zdobycze techniki i doświadczenia różnych krajów udostępnia się przez wydawanie prac w druku i rozsyłanie ich stowarzyszonym. Rząd Polski jeszcze w 1919 r. przystąpił do Międzynarodowego Stowarzyszenia Kongresów Drogowych.

W Polsce gospodarka drogowa ma stosunkowo większe znaczenie, niż w jakimkolwiek kraju Zachodniej Europy, a to skutkiem po pierwsze niejednorodności jej, która powstała skutkiem rozdarcia Polski w ciągu dłuższego przeciągu czasu przez trzy państwa zabórce, z których każde miało swój system i swoją politykę administracyjną odrębną, po drugie skutkiem zaniedbania w niektórych dzielnicach przez rządy zabórce tej ważnej dziedziny gospodarki społecznej.

O tem, co każdy rząd zabórczy pozostawił po sobie w Polsce w dziedzinie gospodarki drogowej, szczegółowo powiemy dalej, tu zaznaczyć należy, że zaniedbania w tej dziedzinie są tak znaczne, że wymagać będą może kilkudziesięciu lat, aby je wyrównać i doprowadzić gospodarkę drogową do jednakowego stanu na całym terenie Rzeczypospolitej.

Aby gospodarka drogowa w Polsce uległa radykalnej poprawie, potrzeba *po pierwsze*, aby miała pewne ramy prawne w postaci ustawodawstwa drogowego, któreby sprzyjało rozwojowi dobrej

gospodarki drogowej; *po drugie*, aby miała dobry i sprawny aparat administracyjny; *po trzecie*, aby miała odpowiednie środki.

Dobre ustawodawstwo drogowe i dobry i sprawny aparat administracyjny drogowy są warunkami, bez których wszystkie wysiłki rządu i społeczeństwa, wszystkie ofiary materialne dla sprawy drogowej pójdą na marne i nie osiągną celu. Z tych przesłanek wychodząc, piszący te słowa sądzi, że na czasie jest podanie szerszemu ogółowi pewnych wiadomości o stanie obecnym sprawy drogowej w poszczególnych dzielnicach i zadaniach na przyszłość wobec uchwalenia przez Sejm ustawodawstwa drogowego oraz podanie rozważań o tem, jaki kierunek obrać by powinna dla dobra sprawy gospodarka drogowa i organizacja administracji drogowej.

Ponieważ autor przyjmował udział w opracowywaniu ustawodawstwa drogowego dla Rzeczypospolitej, pozwolił on sobie dalej wyjaśnić różne motywy i przyczyny, które wpłynęły na takie a nie inne ukształtowanie ustawodawstwa drogowego.

Może oświetlenie sprawy drogowej w niniejszej pracy wpłynie na większe zainteresowanie się nią społeczeństwa i jego pod tym względem uświadomienie.