

## II.

### Gospodarka drogowa państw zaborczych na ziemiach polskich.

#### A. Przed Wojną Europejską.

Ziemie Polskie pod trzema rządami zaborczemi przechodziły różne koleje: każdy z tych rządów rządził po swojemu, mając nie dobro kraju, a przedewszystkiem własne interesy polityczne na celu. W bardzo jaskrawy sposób odbiło się to na gospodarce drogowej, która rozwijała się w każdym zaborze w sposób odrębny: inną była w b. zaborze Pruskim, inną w b. zaborze austriackim, wreszcie inną w b. zaborze rosyjskim; w tym ostatnim dzięki różnicom politycznym i prawnym, jakie wytworzyły się między tak zwanym Królestwem Kongresowem i Kresami Wschodniemi, gospodarka drogowa zróżniczkowała się do tego stopnia, że dalej będziemy zmuszeni stan przedwojenny traktować oddzielnie w b. Królestwie Kongresowem i oddzielnie na tak zwanych Ziemiach Wschodnich.

Nie będziemy tu podawać historii gospodarki drogowej, a podamy tylko stan tej gospodarki w chwili wybuchu wojny europejskiej i następnie zestawimy wyniki dotychczasowej gospodarki drogowej w każdej dzielnicy.

a) W b. zaborze pruskim. Otrzymaliśmy na ziemiach b. zaboru Pruskiego mniejsze lub większe części następujących jednostek administracyjnych b. Królestwa Pruskiego: większą część Prowincji Poznańskiej, część Prowincji Pomorskiej, skrawki Prowincji

Wschodnio-Pruskiej i Zachodnio-Pruskiej oraz mniejszą część Śląska Górnego.

Każda z tych prowincyj posiadała własną ustawę drogową, które jednak w ogólnych zarysach były do siebie podobne. Ggólny ustrój administracji drogowej podany został w rozdziale I-ym przy opisie gospodarki drogowej w Prusach.

Na mocy ustawy z dnia 8 lipca 1875 roku utworzone wtedy samorządy prowincjonalne pruskie otrzymały pewne stałe roczne renty (zapomogi).

Renty te składały się:

1) z sumy 13.440.000 mk. rocznie, dzielonej pomiędzy poszczególne prowincje w połowie w stosunku do powierzchni ich i w drugiej połowie w stosunku do zaludnienia.

Z sumy tej wypadło na Prusy (Wschodnie i Zachodnie) około 2.450.000 mk., na Pomorze około 1.130.000 mk., na Poznańskie około 1.160.000 mk. i Śląsk 2.080.000 mk., oprócz tego w r. 1875 przekazano jednorazową zapomogę Prusom Zachodnim i Wschodnim około 2.085.000 mk., Pomorzowi około 990.000 mk., Poznańskiemu 1.550.000 mk. i Śląskowi około 1.750.000 mk.

Sumy powyższe przeznaczone były dla różnych celów komunalnych, (a mianowicie: 1) na budowę i utrzymanie dróg, 2) na popieranie meljoracji, 3) opiekę nad ubogimi, 4) zakłady dla obłąkanych, głuchoniemych i ciemnych, 5) zakłady dobroczynne, 6) popieranie sztuki, 7) inne cele) w pierwszej jednak linii były one przeznaczone na cele budowy nowych dróg i dania pomocy powiatom i gminom przy budowie nowych dróg.

2) z sumy 19.000.000 mk. rocznie przeznaczonej dla poszczególnych prowincyj na utrzymanie dróg państwowych, przekazanych prowincjom do utrzymania oraz na zapomogi na budowę i utrzymanie dróg budowanych przez związki samorządowe. Z sumy tej 15 milionów marek podzielono pomiędzy poszczególne prowincje indywidualnie: na Prusy Wschodnie i Zachodnie przy tym podziale wypadło około 1.600 000 mk., na Pomorze 660.000 mk., na Poznańskie około 402.000 mk. i na Śląsk 1.528.000 mk.

Pozostałe 4.000.000 podzielone były w połowie w stosunku prostym do powierzchni poszczególnych prowincyj, w połowie — w stosunku prostym do ich zaludnienia.

Zapomogi te, początkowo bardzo znaczne i stanowiące bardzo poważną pomoc dla samorządów, z biegiem czasu stały się niewystarczającymi; z tego powodu rząd Pruski uchwalił dodatkową rentę w 1902 r. (Ustawa z dnia 2 czerwca 1902 r.):

1) w sumie 7 milionów marek rocznie, dzielonej pomiędzy poszczególne prowincje pruskie w  $\frac{1}{3}$  — w stosunku odwrotnym do płaconych podatków państwowych, w  $\frac{1}{3}$  — w stosunku prostym do stosunku procentowego wydatków komunalnych do podatków państwowych, w  $\frac{1}{3}$  w stosunku prostym do ilości ludności cywilnej. Suma ta przeznaczona była na cele dobroczynności publicznej i na cele drogowe; na cele drogowe powinno się było wydawać nie mniej, niż  $\frac{2}{3}$  wypadającej na prowincję sumy.

2) w sumie 3 milionów marek, przeznaczonych dla poszczególnych prowincyj wyłącznie na cele drogowe. Z pozycji powyższej dzielonej podług klucza, jak w punkcie 1-ym, otrzymywały rocznie:

Prusy Wschodnie	około	1.190.000	mk. niem.
Prusy Zachodnie	"	1.170.000	"
Pomorze	"	723.000	"
Poznańskie	"	1.090.000	"
Śląsk	"	1.128.000	"

Podług obliczeń b. Departamentu Robót Publicznych b. Ministerstwa b. Dzielnicy Pruskiej, z zapomóg państwowych wydawanych prowincjom Pruskim na zasadzie Ustaw 1875 r. i 1902 r., na cele drogowe przed wojną europejską 1914 — 1918 r. przeciętnie przeznaczano zapomogę roczną państwową w wysokości:

około 1.700.000 mk. niem. (przedwojennych) dla obszaru stanowiącego obecne Województwo Poznańskie i

około 1.500.000 mk. niem. — dla obszaru stanowiącego obecne Województwo Pomorskie.

Jeżeli się zwróci uwagę na wartość marek niemieckich w chwili uchwalenia „renty“, trzeba przyznać, że pomoc rządu na cele drogowe była bardzo znaczna; nie też dziwnego, że samorządy prowincjonalne, powiatowe i gminne przy tej pomocy mogły pobudować gęstą sieć dobrych dróg.

Każda z prowincyj w myśl ustawy z dnia 8 lipca 1875 r. uchwalila przepisy, na jakich udzielana była powiatom pomoc z funduszu zapomogowego.

Przepisy były natury technicznej i administracyjnej.

Przepisy techniczne określają te normy, jakim odpowiadać powinny drogi bite, budowane przez samorząd prowincjonalny lub samorządy powiatowe przy pomocy materjalnej samorządu prowincjonalnego.



cjonalnego. Warunki te w różnych pruskich prowincjach są prawie identyczne, różniąc się w szczegółach; dzięki temu mimo decentralizacji gospodarki drogowej w Prusach nie znajdujemy zasadniczych pod względem technicznym różnic w pobudowanych drogach w różnych prowincjach, które stanowiły Prusy.

Przepisy administracyjne ustalały zakres działania administracji drogowej prowincjonalnej i kontrolę nad wykonywanymi przez samorządy powiatowe robotami drogowymi, ustalały sposób lub klucze podziału zapomóg rządowych i prowincjonalnych pomieędzy powiaty i t. d.

Przepisy te ustalały również stanowiska w administracji drogowej. Kierownik gospodarki drogowej samorządu prowincjonalnego (Landesbaurat) zwykle powoływany był na stałe bezterminowo ze względu na potrzebę ciągłości pracy.

W prowincji poznańskiej istniała (w innych prowincjach tego nie było) specjalna stała komisja drogowa, składająca się z 7 członków, wybieranych przez sejmik prowincjonalny; przewodniczącego tej komisji zatwierdzał na stanowisku król pruski. Komisja ta prowadziła gospodarkę drogową prowincji i decydowała w tych kwestiach, do których była upoważniona przez sejmik prowincjonalny.

Z biegiem czasu na ziemiach, należących obecnie do Rzeczypospolitej Polskiej, gospodarka drogowa decentralizowała się coraz więcej.

Na terenie obecnego Województwa Poznańskiego w ostatnich czasach zaledwie w kilku powiatach gospodarka drogowa znajdowała się w rękach samorządu prowincjonalnego; w pozostałych samorząd ten przekazał drogi prowincjonalne powiatom.

Na terenie obecnego Województwa Pomorskiego również z wyjątkiem kilkuset kilometrów dróg prowincjonalnych pozostałe drogi znajdowały się w ręku samorządów powiatowych.

Co się tyczy ustawy o przepisach porządkowych, czyli tak zwanej ustawy o policji drogowej,—w Prusach niema specjalnej i jednej ustawy o przepisach porządkowych, a obowiązuje dla całych Prus długi szereg ustaw i przepisów dawniejszych i nowszych, oraz niemniej długi szereg przepisów, wydanych w różnych czasach przez poszczególne samorządy prowincjonalne.

Niektóre przepisy są już przestarzałe, a wogóle pod względem przepisów porządkowych panuje chaos, wymagający uporządkowania.

Panowanie pruskie na naszych Kresach Zachodnich w każdym razie pozostawiło dość gęstą sieć dobrych dróg bitych, które dotychczas, nie bacząc na przerwę w racjonalnej gospodarce drogowej, wywołanej przez wojnę europejską i stan przejściowy, w jakim znajduje się samorząd tamtejszy od kilku lat, dotychczas naogół znajdują się w stanie dobrym.

Statystyka dróg, zestawiona w tablicy III, daje nam miarę tej działalności rządów pruskich.

Podkreślić tu należy jedną rzecz: na ziemiach b. zaboru pruskiego sieć kolejowa jest bardzo rozwinięta, w pozostałych dzielnicach, a w szczególności na ziemiach b. zaboru rosyjskiego sieć kolei żelaznych jest nader rzadka i drogi bite z konieczności grają rolę arterij komunikacyjnych dla przewożenia ciężarów, które w dzielnicach z więcej rozwiniętą siecią kolejową są przewożone koleją.

Stąd wypływa zasadnicza różnica w charakterze ruchu na drogach kołowych w b. dzielnicy pruskiej i w pozostałych dzielnicach: w pierwszej drogi kołowe mają ruch przeważnie miejscowy, lżejszy, gdyż masowy przewóz ciężarów odbywa się kolejami i kolejkami podjazdowymi, dzięki czemu utrzymanie dróg kołowych w stanie dobrym jest bez porównania tańsze i łatwiejsze pod względem technicznym, niż w pozostałych dzielnicach, w których bardzo często drogi znośić muszą masowy przewóz ciężarów na dalsze przestrzenie, co powinno być uskuteczniane koleją.

b) W b. zaborze austriackim. Zabór ten składa się z następujących części: b. Galicji, części Śląska Cieszyńskiego i skrawków Spisza i Orawy. Każda z tych części miała inne prawodawstwo i urządzenie administracji drogowej.

We wszystkich tych częściach składowych b. Austrii gospodarka drogowa podzielona była na dwie części zupełnie niezależne: drogi podzielone były na drogi państwowe (Reichsstrassen albo Aerarialstrassen), administrowane przez organy rządowe i drogi niepaństwowe (samorządowe), administrowane przez miejscowe samorządy krajowe, powiatowe lub gminne; między jedną i drugą administracją nie było związku i koordynacji w działaniach.

W Galicji dróg państwowych było przeszło 3,300 km. Zarząd temi drogami w najwyższej instancji znajdował się w ręku Ministerstwa Robót Publicznych; w drugiej instancji zarząd ten był wykonywany przez b. Namiestnictwo we Lwowie, przy którym istniał wydział drogowy o składzie około 20 inżynierów, wreszcie w pierwszej instancji zarząd ten wykonywany był przez 21 miej-



scowych zarządów dróg państwowych o składzie przeciętnym 2 inżynierów; zarządy te miały pod swoją opieką drogi państwowe na terenie 2—3 powiatów.

Drogi państwowe przed wojną utrzymywane były starannie, koszt przeciętny utrzymania 1 km. drogi państwowej wynosił około 1,000 koron (złotych).

Służbę niższą na drogach stanowili dozorczy drogowi (zwani w Galicji „drogomistrzami“) i dróżnicy.

Na drogomistrzów powoływani byli wysłużeni podoficerowie; w ostatnich czasach dla nowoprzyjętych podoficerów organizowane były we Lwowie kursy specjalne w sezonie zimowym, wolniejszym od robót, na które byli delegowani dozorczy nowoprzyjęci i nie mianowani na stałe.

Długość odcinka drogi powierzonej opiece drogomistrza wahała się od 30 do 50 km. Dróżnicy mieli odcinki o długości 3—5 km.

Zarówno personel wyższy (inżynierowie) jak niższy (drogomistrzowie i dróżnicy) przed wojną był dobrze wyszkolony i działał nie najgorzej.

W ostatnich czasach rząd austriacki nowych dróg państwowych nie budował i dzięki temu działalność zarządów dróg państwowych ograniczała się do utrzymania istniejących dróg państwowych bitych.

Należy tu zaznaczyć, że personel zarządów dróg państwowych, oprócz zarządu drogami państwowymi zajmował się utrzymaniem budynków państwowych i wykonywał jeszcze inne funkcje techniczne. Drogi państwowe utrzymywane były z funduszy wyłącz- nie państwowych, wyznaczanych w budżecie państwowym.

Drogi samorządowe budowane i utrzymywane w Galicji były na zasadzie ustawy krajowej z dnia 10 grudnia 1907 roku; drogi te podzielone były na drogi krajowe, powiatowe, dojazdy kolejowe, gminne pierwszej klasy i gminne II klasy.

Drogi bitych niepaństwowych było:

krajowych	około 2,970 km.
dojazdów kolejowych	250 „
dróg powiatowych	ok. 2,260 „
dróg gminnych I klasy	ok. 7,400 „

Razem: 12,880 km.

B. Wydział Krajowy we Lwowie zarządzał drogami krajowymi i miał nadzór nad gospodarką samorządów powiatowych i gmin-

nych; gospodarka na drogach powiatowych i dojazdowych oraz gminnych I kl., oraz nadzór nad drogami gminnymi II kl. należał do Rad i Wydziałów powiatowych; wreszcie gospodarka na drogach gminnych II kl., stanowiących arterje komunikacyjne o ściśle miejscowem znaczeniu, należała do zarządów gmin.

Sejm Krajowy galicyjski uchwalał fundusze na budowę i utrzymanie dróg krajowych i zapomogi i pożyczki dla dróg powiatowych i gminnych.

Rady powiatowe administrowały powiatowemi funduszami, które, oprócz przypadkowych wpływów ze sprzedaży niepotrzebnych gruntów i budynków drogowych, dochodów z myt, opłat od osób fizycznych i prawnych z powodu otrzymywania specjalnych korzyści z budowy i utrzymania dróg oraz z powodu nadmiernego niszczenia dróg, składały się z 18%-go dodatku do podatków bezpośrednich; w razie jeżeli fundusze te nie wystarczały, Rada powiatowa miała prawo uchwalania dodatków specjalnych w wysokości najwyżej 10% podatków bezpośrednich. Jeżeli to nie wystarczało, wówczas Wydział Krajowy winien był udzielać odpowiednich zapomóg z funduszków krajowych. Takie ograniczenie było nieracjonalne, gdyż Rady powiatowe w wyznaczaniu opłat specjalnych na drogi były krępowane owemi wązkiemi granicami, w jakich te opłaty mogły pobierać i dzięki temu przyzwyczylały się do oglądania za pomocą zewnętrzną.

Oprócz zasiłków na cele drogowe z Wydziału Krajowego na ważniejsze drogi powiatowe i gminne zasiłków udzielało państwo; zasiłki te jednak były nikłe.

Na budowę i utrzymanie dróg gminnych II kl. łożyły miejscowe gminy przy pewnej pomocy Rad powiatowych.

Ustawa Krajowa galicyjska z 1907 r. przewiduje możność pociągania do opłat specjalnych na drogi osób fizycznych i prawnych, otrzymujących z budowy lub utrzymania dróg specjalne korzyści lub też nadmiernie je niszczących, natomiast zupełnie znosi ważny czynnik, jakim jest na mniej ważnych drogach tak zwany szarwark, t. j. powinność drogowa w naturze. W rzeczywistości w wielu miejscach gminy musiały wbrew ustawie same uchwalać szarwark, aby być w stanie utrzymywać drogi, na które środków pieniężnych nie starczyło.

Administracja dróg samorządowych w Galicji, zupełnie niezależna od administracji dróg państwowych, ukształtowała się w sposób następujący:



Do administracji drogami krajowymi i dla budowy dróg krajowych oraz dla nadzoru nad innymi drogami samorządowymi Wydział Krajowy posiadał Biuro drogowe, złożone z 10 inżynierów drogowych. Jako organy wykonawcze były: 15 zarządów dróg krajowych i kierownictwa budowy nowych dróg i mostów, tworzone w miarę potrzeby. Zarząd dróg krajowych obejmował przeciętnie 200 km. Na czele stał inżynier dyplomowany, który miał do pomocy konduktorów drogowych. Konduktorzy drogowi kształceni byli w szkole konduktorów drogowych, utrzymywanej przez b. Wydział Krajowy; szkoła ta dostarczała bardzo dobry materiał techniczny o poziomie średnim wykształcenia technicznego, bardzo pożyteczny w administracji drogowej.

Dla prowadzenia gospodarki na drogach, należących do zakresu kompetencji Rad powiatowych, prawie wszystkie Rady powiatowe (74 na 78) posiadały własne organy administracyjno-drogowe: inżynierów, drogomistrzów i dróżników; około  $\frac{1}{4}$  część powiatów obsadzona była przez inżynierów dyplomowanych, reszta przez osoby, mające cenzus ukończenia kilku lat politechniki, świadectwo ukończenia szkół przemysłowych oraz konduktorów Wydziału Krajowego.

Niektóre powiaty gospodarowały bardzo dobrze z dużym rozmachem, umiejętnością i z wielką inicjatywą np. Tarnowski, Tarnopolski i inne, większość powiatów nie wykazała większej działalności.

Działalność b. Wydziału Krajowego w gospodarce drogowej stanowi jasną kartę tej instytucji: stworzony został dobry aparat techniczno-administracyjny, który pozostawił po sobie wiele bardzo dobrych dróg i mostów oraz wyszkolił sporo dzielnych inżynierów i techników, którzy teraz stanęli do pracy w odrodzonej Polsce.

Ujemną stronę organizacji administracji drogowej w Galicji stanowił jej podział na trzy prawie niezależne od siebie działy: 1) administrację dróg państwowych, 2) administrację dróg krajowych, 3) administrację dróg powiatowych i gminnych: często w jednym mieście powiatowym mieli siedzibę swoją kierownicy wszystkich tych dróg; były więc tam aż trzy niezależne zarządy dróg, gdy tymczasem zarząd dróg z wielką oszczędnością mógłby spoczywać w ręku jednej i najwyższej dwóch instytucyj.

Co do przepisów porządkowych na drogach publicznych, obowiązywała w Galicji ustawa o policji drogowej z 1907 r., zawierająca bardzo szczegółowe przepisy.



Do ważniejszych przepisów należał nakaz mijania się na lewo (we wszystkich innych dzielnicach Polski mijanie odbywa się na prawo), oraz przepisy o wykonywaniu tej ustawy przez służbę drogową oraz policję i żandarmerję, według których orzeczenie o winie tudzież wyrok skazujący wydaje przełożony gminy, w obrębie której przekroczenie przepisów ustawy popełniono, bądź też władza administracyjna I instancji t. j. starosta.

Przepisy, ujęte bardzo postępowo, nie zawierają jednak wszystkich obecnie potrzebnych przepisów, np. o ruchu pojazdów mechanicznych, które później były wydane w 1910 r. w formie rozporządzeń ministerjalnych dla całego państwa austriackiego.

Ujemną stroną galicyjskiej ustawy o przepisach porządkowych była jej drobiazgowość, dzięki czemu wydane przepisy w rzeczach drobnych, które z biegiem czasu winny być zmieniane w miarę potrzeby, musiałyby być zmieniane w drodze prawodawczej; gdyby zaś ustawa miała charakter więcej ramowy, postanowienia w sprawach drobniejszych w miarę potrzeby można by zmieniać w drodze rozporządzeń wykonawczych do ustawy.

Na Śląsku Cieszyńskim ustrój gospodarki drogowej był zbliżony do ustroju, który był w Galicji.

Były drogi państwowe—w zarządzie państwowym: dróg tych jest na części Śląska przyznanej Polsce 34 km.

Co do dróg samorządowych, dzieliły się one na

- a) powiatowe I i II klasy (Bezirksstrassen 1 und 2 Klasse),
- b) gminne (Gemeindestrassen und Wege)
- c) drogi publiczne lokalnego znaczenia (Öffentliche Interessentenwege).

Na Śląsku nie było oddzielnej kategorii dróg krajowych, natomiast drogi powiatowe, zależnie od znaczenia komunikacyjnego, dzieliły się na dwie klasy, obydwie klasy tych dróg były jednak administrowane przez zwłazki samorządowe powiatowe.

Do ostatnich czasów obowiązywała na Śląsku Ustawa drogowa z 1898 r., bardzo szczegółowa, drobiazgowo, przepisująca nawet normy obciążeń dla mostów na poszczególnych kategoriach dróg.

Co do przepisów policyjnych, obowiązywał cały szereg ustaw i przepisów, które są obecnie już przestarzałe.

Związki samorządowe na Śląsku Cieszyńskim zarówno powiatowe jak gminne pod ogólnym kierunkiem wydziału Krajowego Cieszyńskiego pracowały owocnie, dowodem czego jest bardzo gęsta sieć dróg bitych na Śląsku.

Pod względem jakości drogi na Śląsku Cieszyńskim należą do najlepszych na ziemiach polskich.

c) W b. Królestwie Kongresowem. Zabór rosyjski pod względem gospodarki drogowej Rządu Rosyjskiego w dość jaskrawy sposób dzieli się na b. Królestwo Kongresowe, które dzięki autonomji, jaką posiadało do r. 1866-go, miało lepszy ustrój gospodarki drogowej, niż pozostałe ziemie, stanowiące tak zwany „Kraj Zachodni“.

Ziemie b. Królestwa Kongresowego stanowią obecne województwa Warszawskie, Łódzkie, Kieleckie, Lubelskie i Białostockie (to ostatnie z wyjątkiem powiatów Białostockiego, Bielskiego, Sokólskiego, Grodzieńskiego, Wołkowyskiego i Białowieskiego).

Administracja dróg kołowych w ostatnich czasach podzielona była pomiędzy dwa Ministerstwa: Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

Ministerstwo Komunikacji zarządzało jedynie drogami państwowymi, których na terenie b. Królestwa Kongresowego wraz z 4 powiatami na północ od powiatów Suwalskiego i Sejneńskiego położonemi a należącemi obecnie do Litwy Kowieńskiej, było około 3,430 km.

Drogi państwowe — wszystkie bite lub brukowane — utrzymywane były całkowicie na koszt Państwa; sumy odpowiednie były przewidywane w budżecie Ministerstwa Komunikacji. Jako organ drugiej instancji dla zarządu drogami państwowymi istniał przed wojną w Warszawie Warszawski Okręg Komunikacji, który oprócz tego zarządzał drogami wodnemi na tymże terenie. Jako organy I instancji dla bezpośredniego zarządu drogami państwowymi były t. zwane dystanse szosowe, których było kilkanaście; dystans obejmował przeciętnie 200 — 300 kilometrów dróg państwowych; każdym dystansem zawiadywał naczelnik dystansu, zwykle inżynier, mający do pomocy kilku pomocników — konduktorów szosowych; dróżnicy mieli odcinki o przeciętnej długości 4 — 5 kilometrów.

Urzędy Ministerstwa Komunikacji były zupełnie niezależne od miejscowych władz administracyjnych, ale też oprócz zarządu drogami państwowymi nie wykonywały żadnych czynności administracyjno-technicznych, dotyczących się osób trzecich.

W ostatnich czasach przed wojną sieć dróg państwowych nie powiększała się i zarząd Okręgu Komunikacji zajmował się tylko konserwacją dróg, które naogół były dość dobre; na niektórych dystansach poziom techniki utrzymania stał nawet na dość wysokim poziomie.



Sieć dróg państwowych rozłożona była bardzo nierównomiernie; przeważnie ze względów strategicznych drogi te były położone na wschód od Wisły; na zachód od Wisły było ich bardzo niewiele.

Koszt utrzymania 1 kilometra drogi bitej państwowej wynosił w okresie 1902—1908 r. przeciętnie około 638 rb. rocznie; w ostatnich latach przed wojną koszt ten znacznie się podniósł i wynosił około 800 rb. na kilometr rocznie.

Pozostałe drogi urzędowo nazywały się „ziemskimi“ na zasadzie ustawy z 1870 r.\*). Dzielili się na trzy kategorie:

a) *drogi gubernialne*, przechodzące przez kilka gubernij i łączące się z kolejami i wielkimi traktami państwowymi;

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

c) *drogi wiejskie i polne*.

Pierwsza kategoria — drogi gubernialne — utrzymywane były na rachunek tak zwanego gubernialnego podatku drogowego; podatek ten opłacany był w wysokości 15% od płaconego podatku gruntowego na wsiach a podymnego i „kontyngensu liwerunkowego“ w miastach oraz 10% od patentów przemysłowych i handlowych, z wyjątkiem patentów przemysłowych i handlowych, opłacanych w mieście Warszawie, gdzie podatek drogowy nie był pobierany.

Podatek ten znajdował się w dyspozycji władz administracyjnych II instancji — „rządów gubernialnych“ i mógł być wydatkowany tylko w granicach gubernji, w której był pobierany.

Dróg bitych gubernialnych na terenie b. Królestwa Kongresowego (z 4 powiatami litewskimi) przed wojną było około 4.900 kilometrów. Stan ich naogół był nieświeży; w pierwszej linii przyczyną tego były niedostateczne fundusze podatku drogowego nie wzrastające współmiernie z wzrastającą drożyzną; wydatek roczny na jeden kilometr drogi bitej wahał się w granicach od 190 do 560 rb. rocznie, w zależności od gubernji; z drugiej strony przyczyną złego stanu dróg była niendolna, a często i nieuczciwa gospodarka władz administracyjnych; klasyczny był i zasługujący na uwiecznienie biurokratycznej niendolności władz rosyjskich fakt skasowania w gubernji Kaliskiej kilkuset kilometrów dróg guber-

---

\*) „Najwyżej zatwierdzone 19/VI 1870 r. przepisy o utrzymaniu dróg ziemskich w guberniach: Warszawskiej, Kaliskiej, Kieleckiej, Radomskiej, Płockiej, Piotrkowskiej, Suwalskiej, Siedleckiej, Łomżyńskiej i Lubelskiej“.

nialnych bitych i pozostawienia ich własnemu losowi na mocy orzeczenia specjalnej komisji przysłanej z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, która stwierdziła niedostateczność norm podatku drogowego i wypowiedziała się za skasowaniem części dróg, zamiast za podniesieniem w drodze ustawowej wysokości podatku drogowego, przeciwko czemu miejscowe społeczeństwo by nie protestowało.

W ostatnich czasach przed wojną dróg gubernialnych bitych prawie zupełnie nie budowano z powodu braku funduszy.

Organizacja administracji dla dróg gubernialnych była następująca: instancją dysponującą funduszami drogowymi i kontrolującą organy wykonawcze były rządy gubernialne — urzędy administracyjne II instancji, które w tym celu posiadały w swoim składzie z inżynierów, zajmujących się sprawami dróg ziemskich oraz sprawami budowlanymi. Organami wykonawczymi na drogach gubernialnych były urzędy powiatowe, posiadające w swoim składzie inżynierów powiatowych, którzy oprócz gospodarki drogowej na drogach gubernialnych i nadzoru nad drogami ziemskimi pozostałych kategorii pełnili również obowiązki budowniczych (architektów) powiatowych.

Inżynier powiatowy miał zwykle do pomocy jednego konduktora szosowego; na szosach dróżnicy — zwykle gorzej opłacani, niż na drogach państwowych — mieli pod swoją opieką odcinki o przeciętnej długości 5—6 kilometrów.

Drogi powiatowe w znaczeniu ustawy o drogach ziemskich dla b. Królestwa Kongresowego, nazywane zwykle „traktami gminnymi“, utrzymywane były przez właściwe gminy na ich rachunek przy pomocy szarwarku, uchwalanego przez zebrania gminne; szarwark mógł być zamieniany na opłatę pieniężną; jedynie na budowę lub naprawę znaczniejszych mostów były wydawane gminom zapomogi z funduszu drogowego.

Nad wykonywaniem szarwarku z obowiązku swego urzędu czuwał wójt.

Drogi ziemskie III kategorii utrzymywane były przez gromady wiejskie i właścicieli gruntów przyległych, nad czym winien był czuwać również wójt gminy.

Zarówno drogi ziemskie II jak i III kategorii rzadko gdzie utrzymywane były w porządku; zależało to od inicjatywy naczelników powiatów, z których niektórzy sadzali wójtów do aresztu za zaniedbywanie spraw drogowych i to wpływało na powiększenie ich energii; rzadziej stan dróg zależał od inicjatywy wójt-



tów, wśród których niekiedy znajdowali się ludzie czynu, umiejący wykorzystać taki poważny czynnik, jakim jest w gospodarce drogowej szarwark, którego wysokość nie jest ograniczona ustawą, a zależna jest tylko od uchwały zebrania gminnego.

Ponieważ jednak urząd wójta był wybieralny, a wymaganie skrupulatnego wykonywania szarwarku nie jest rzeczą przyczyniającą się do zdobywania głosów wyborczych na następny okres, przeto rzadko wójtowie starali się, aby jak należy wykorzystać szarwark.

Jak widzimy w b. Kongresówce rządy rosyjskie pozostawiły mało dróg bitych, w dodatku wśród dróg bitych może tylko połowa była w stanie dobrym lub znośnym.

W ostatnich czasach przed wojną europejską rząd rosyjski wprost hamował żywiołowy pęd społeczeństwa polskiego i wszelką inicjatywę mającą na celu ulepszenia dróg kołowych, wychodząc już to ze względów „strategicznych” nie wytrzymujących najlżejszej krytyki, aby odgrodzić się od Niemiec pasem bezdrożnym, już to wychodząc z założenia, że ulepszanie i powiększanie sieci dróg bitych w Królestwie jest niepotrzebne, skoro znacznie gorsze drogi posiada rdzenna Rosja.

Z tego względu społeczeństwo miejscowe w sprawach komunikacji kołowej posiadało bardzo nieznaczny udział i to tylko przy administracji drogami gminnymi.

Jeżeli jednak gospodarka drogowa źle była postawiona w Kongresówce, to znacznie gorzej przedstawiała się na pozostałych ziemiach zaboru rosyjskiego.

d) Na Kresach Wschodnich (w województwach: Nowogródzkim, Poleskim, Wołyńskim, oraz w powiatach: Białostockim, Białskim, Sokólskim, Grodzieńskim, Białowieskim i Wołkowyskim województwa Białostockiego).

Na ziemiach tych administracja dróg również była podzielona pomiędzy dwie władze: Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

Pierwsze administrowało tylko drogami państwowymi, drugie — wszystkimi pozostałymi.

Dróg państwowych na ziemiach wschodnich było przeszło 2.000 kilometrów; są tu takie magistrale jak Brześć — Stuck w kierunku Bobrujska, Brześć — Kowel — Luck — Korzec w kierunku Kijowa, Grodno — Lida, Białystok — Baranowicze i inne, budowane przeważnie w celach strategicznych.

Drogi te były wogóle gorzej pod względem technicznym zbudowane i gorzej utrzymywane, niż drogi państwowe w b. Królestwie Kongresowem.

Organizacja administracji dróg państwowych była identyczna z organizacją administracji dróg państwowych na terenie b. Kongresówki.

Co do pozostałych dróg, które i tu nazywały się ziemskimi, administracja ich do ostatnich czasów miała następujący ustrój: przy gubernatorach były utworzone specjalne gubernialne komitety drogowe („Gubernskije rasporjaditielnyje Komitety“), do których składu wchodził zaproszeni przedstawiciele rolnictwa, przemysłu i handlu; do składu tych komitetów wchodził również starszy inżynier drogowy, jako kierownik gospodarki na drogach ziemskich; był to urzędnik państwowy na etacie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych; miał do pomocy odpowiednią ilość inżynierów i niższej służby drogowej; po powiatach funkcjonowały powiatowe komisje drogowe („Ujezdnyja dorożnyja Komisji“) składające się z marszałka szlachty, jako przewodniczącego z urzędu, z naczelnika policji powiatowej (isprawnika), młodszego inżyniera drogowego (powiatowego), inspektora podatkowego, przedstawiciela urzędu włościańskiego, burmistrzów miast, przedstawicieli urzędów pocztowo-telegraficznych oraz przedstawicieli rolnictwa, handlu i przemysłu miejscowego.

Gubernialne komitety drogowe stanowiły organ uchwalający i kontrolujący co do gospodarki na całym obszarze gubernji, powiatowe komisje—na obszarze powiatów.

W ostatnich czasach przed wybuchem wojny europejskiej na Kresach Wschodnich wprowadzono samorząd ziemski, jednak o kompetencjach znacznie zwężonych w porównaniu do samorządu, który istniał w Rosji środkowej.

Drogi dzieliły się podług ustawy o drogach komunikacyjnych („Ustaw putiej soobszczenja“) obowiązującej na kresach na następujące kategorie:

1. Drogi główne albo państwowe—o nich mowa była wyżej;
2. Wielkie trakty.
3. Trakty pocztowe gubernialne.
4. Trakty pocztowe i handlowe powiatowe.
5. Drogi wioskowe i polowe.

Ostatnia kategoria utrzymywana była przez interesowanych, natomiast kategorie 2-ga, 3-cia i 4-ta były utrzymywane przez samo-



rządy gubernialne lub powiatowe, a tam, gdzie ich nie było, przez gubernialne komitety drogowe.

Drogi te utrzymywane były przedewszystkiem przy pomocy naturalnej powinności drogowej na zasadzie „Ustawy o ziemskich powinnościach, wykonywanych w naturze“. Powinność ta jednak mogła być stosowana jedynie do utrzymania dróg gruntowych (nie bitych) i tylko przy naprawach mostów o prostej konstrukcji, nie wymagającej specjalnych umiejętności technicznych.

O ile przez gubernialne komitety drogowe wykonywane były roboty, wymagające pewnych wiadomości czy umiejętności fachowych, np. budowa drogi bitej lub budowa mostu większego, wtedy komitet gubernialny drogowy lub ziemstwo miały prawo nakładać opłaty pieniężne na ten cel.

Zarówno wyznaczanie norm szarwarku (powinności naturalnej drogowej) jak wyznaczenie opłat drogowych wymagało wielu formalności i sankcyj władz wyższych; z tego powodu sprawa droga nie szła dobrze.

W 1895 i 1896 roku wydane zostało prawo, na zasadzie którego ziemstwa zostały zwolnione od utrzymywania pewnych instytucyj, jak sądów pokoju, urzędów ziemskich, komitetów statystycznych i in., [co miało miejsce dotąd; utrzymanie tych instytucyj rząd przejął na siebie z warunkiem jednak, aby ziemstwa, a w razie ich niestnienia komitety drogowe gubernialne, sumy dotąd wydawane na ten cel przeznaczały obowiązkowo na cele drogowe. Były to na owe czasy sumy dość znaczne: np. w gub. Wileńskiej wynosiły one około 167.000 rb. rocznie, w gub. Wołyńskiej 273.000 rb., w gub. Grodzieńskiej — 202.000 rb., w gub. Mińskiej — 216.000 rb. i Podolskiej — 278.000 rb.

Niektóre gubernie skorzystały z prawa 1895 — 1896 r. i zaczęły budować dość dużo dróg, np. gub. Wołyńska w okresie 1895 — 1901 r. wybudowała dróg bitych i brukowanych około 140 km., inne budowały dróg mniej lub wcale — w zależności od ludzi, zarządzających gospodarką drogową w gubernii.

Większość tych dróg bitych lub brukowanych stanowiły albo krótkie drogi dojazdowe do stacji kolejowych, albo też krótkie odcinki traktów gruntowych, które były szczególnie ciężkie dla przejeżdżających i wymagały ulepszenia w pierwszej linii.

Jak widzimy z tablicy III na str. 66 ilość dróg bitych na Kresach Wschodnich w porównaniu do innych dzielnic jest nieznaczna i pod tym względem zostały one daleko w tyle.

## B. W czasie wojny europejskiej (1914—1919 r.).

W okresie tym gospodarka drogowa w różnych dzielnicach przechodziła różne koleje.

Ogólny wpływ wojny na gospodarkę drogową można scharakteryzować, jako wytrącenie jej z normalnej kolei nawet w tych dzielnicach, które nie były bezpośrednim teatrem działań wojennych; w tych zaś dzielnicach, które były terenem działań wojennych, gospodarka drogowa nie tylko nie była wytrącona z normalnej kolei, ale nawet w niektórych miejscowościach na lata całe wstrzymana, a w wielu miejscowościach wyniki dotychczasowej gospodarki były doszczętnie zniszczone. Dopiero pod koniec wojny w niektórych dzielnicach, oddalonych od frontu bojowego, gospodarka drogowa zaczęła wchodzić na tory normalne.

Dla lepszego scharakteryzowania przejdziemy historję w tym okresie gospodarki drogowej w poszczególnych dzielnicach.

W dzielnicy pruskiej, która bezpośrednim terenem wojny nie była, gospodarka drogowa stosunkowo najmniej ucierpiała.

Bo jakkolwiek z administracji drogowej do szeregów powołano wszystkich zdolnych do noszenia broni, to jednak administracja drogowa pozostała w rękach związków samorządowych i przy pomocy sił zastępczych wzamian powołanych do wojska była prowadzona dalej w tych ramach i na tych zasadach, jak w czasie pokoju.

Gorzej było z funduszami; zapomogi rządowe wprowadzić nadal były wypłacane ciałom samorządowym w normie dotychczasowej, natomiast fundusze samorządów przeznaczone na cele drogowe były nie wystarczające, gdyż samorządy, obciążone różnemi ciężarami wojennymi, nie mogły na cele drogowe przeznaczać sum wystarczających. W dodatku podnoszące się ceny robocizny i materiałów również nie przyczyniały się do dobrego stanu gospodarki drogowej. Budowa nowych dróg ustała, a utrzymanie istniejących nie mogło stać na wysokości przedwojennej; powoli bez zarzutu będący stan dróg bitych zaczął się obniżać: np. nawierzchnia dróg bitych nie otrzymywała dostatecznej ilości materiałów na naprawy i stopniowo grubość jej zmniejszała się.

W każdym razie gospodarka drogowa wyszła w b. dzielnicy Pruskiej względnie obronną ręką.

Znacznie gorzej sprawa się przedstawiała w b. zaborze austriackim.



Wprawdzie Zachodnia Galicja, od Krakowa poczynając na zachód, i Śląsk Cieszyński nie były terenem działań wojennych, więc w tych stronach niema bezpośrednich zniszczeń wojennych, jednak wpływ wojny tu odbił się znacznie potężniej, niż w b. dzielnicy pruskiej; gospodarka drogowa znacznie więcej złożona, niż w Prusach, została przez wypadki wojenne zaniedbana; naturalnie roboty przy budowie nowych dróg zostały zupełnie wstrzymane, a utrzymanie dróg przestało być systematycznym. Natomiast na wschód od Krakowa a szczególnie w Galicji Wschodniej w okolicach, które podczas wojny przechodziły z rąk do rąk lub które stanowiły tyły armji walczących, gospodarka drogowa została zupełnie zniweczona, a administracja drogowa zdeorganizowana; po stronie rosyjskiej wykonywana ona była przez organizacje wojskowe rzadko mające odpowiednich fachowców drogowych, po stronie austriackiej — przez siły techniczne specjalnie delegowane przez Namiestnictwo lub Wydział Krajowy dla robót drogowych przy froncie.

Pod względem technicznym gospodarka drogowa ogromnie podupadła; np. mosty zniszczone podczas odwrotów, z których wiele było stałych t. j. żelaznych lub żelazo-betonowych, odbudowywane były tylko jako prowizoryczne; mosty takie większe powódzie stale znosiły; nawierzchnia dróg bitych nie była odnawiana prawidłowo i systematycznie i w wielu miejscach zdarła się zupełnie na długich odcinkach. Do napraw używane były materiały byle jakie zamiast wyborowych, przywożonych w czasach pokojowych z Galicji Zachodniej.

Bez przesady można powiedzieć, że prawie wszystkie drogi w Galicji Wschodniej w czasie wojny zostały doprowadzone do stanu niezadawalniającego, wymagającego w najbliższej przyszłości gruntownej naprawy, gdyż w przeciwnym razie grozi im zupełne zniszczenie, po którym potrzebna będzie *nie naprawa — a odbudowa*, wymagająca znacznie większych kosztów.

Najgorzej dzieje się z drogami powiatowemi i gminnemi I klasy, gdyż samorządy powiatowe w czasie wojny zostały zupełnie zdeorganizowane; jedynie te drogi, które były potrzebne dla celów wojskowych były utrzymywane, pozostałe zaś pozostawione na łasce losu.

Słowem w Galicji gospodarka drogowa została gruntownie popsuta w czasie wojny i długie lata upłyną, nim ślady wojny zostaną tam zagladzone.

W Królestwie Kongresowem gospodarka drogowa inne koleje przechodziła.

Na początku wojny w 1914 i 1915 r. fala wojenna przewalała się to w jedną to w drugą stronę przez Kongresówkę; przy tej sposobności drogi kołowe ucierpiały tak, jak w Galicji Wschodniej: mosty zostały poniszczone, a nawierzchnia dróg bitych zrujnowana. W czasie tych kontredansów wojennych nie można było myśleć o prawidłowem utrzymaniu dróg; naprawiano je byle jak i byle czem, byle prędko; naprawiał je byle kto — fachowiec i nie-fachowiec. Gdy jednak w 1915 r. na jesień Kongresówka przestała być teatrem działań wojennych i stała się dalekim tyłem armji niemieckiej i austriackiej, okupanci podzielili pomiędzy sobą Kongresówkę i zaczęli gospodarzyć w niej, zaprowadzając zarządy administracyjne; zajęli się wtedy również uporządkowaniem dróg.

Niemcy, którzy zajęli północną część Kongresówki, wkrótce utworzyli zarząd cywilny; w skład tego zarządu wchodził wydział drogowo-budowlany.

W krótkim czasie przy pomocy sprężystości zorganizowanej administracji drogowej niemcy gruntownie naprawili wszystkie drogi bite zniszczone przez przemarsze wojsk, bądź też zaniedbane jeszcze za czasów rosyjskich, odbudowali zniszczone mosty: w wielu miejscach odbudowali je w postaci mostów typu wojennego: o łatwo składanych wiązarach żelaznych o długości przęsł 20, 30 i 40 m., ale na drewnianych filarach i przyczółkach; zostawili kilkadziesiąt takich mostów na Narwi, Bugu, Liwieu i t. d., w wielu miejscach pobudowali nowe takie mosty tam, gdzie ich dotychczas nie było np. na Wiśle we Włocławku, w Płocku, Wyszogrodzie; wreszcie w ciągu 1916, 1917 i 1918 pobudowali dość dużo nowych dróg w szczególności na północy Kongresówki. Dróg tych zbudowano w tym okresie około 2.000 km. na całym obszarze Kongresówki.

Drogi te po większej części, chociaż niezawsze, budowane były dobrze pod względem technicznym. Budowa pod opieką żandarma niemieckiego prowadzona była energicznie i szybko, a ludności nie płacono za zajmowane pod drogi grunty, prawie za darmo brano materiały i śmiesznie małe wynagrodzenie płacono za podwoły i robociznę.

Do 1 kwietnia 1918 r. prowadził gospodarkę na drogach zarząd cywilny niemiecki, potem gospodarkę tę odstąpił zorganizowanym przez się sejmikom powiatowym, które otrzymały prawo powoływania polaków do służby drogowej i zastąpienia nimi niem-



ców; w końcu 1918 r. cała gospodarka drogowa miała być przekazana przez rząd okupacyjny niemiecki—rządowi polskiemu, przekazanie to bieg wypadków w końcu 1918 r. znakomicie przyspieszył.

Gorzej gospodarka drogowa przedstawiała się w okresie 1914—1918 r. w części Kongresówki okupowanej przez Austrię: z dróg bitych istniejących uporządkowane były tylko ważniejsze, a mianowicie te, którymi interesował się sztab generalny austriacki, jako drogami mającymi dla niego znaczenie strategiczne; inne drogi były pozostawione na łasce losu, gdyż sejmiki nie miały możliwości zająć się nimi, nie mając możliwości zebrać potrzebnych na to funduszy. Nowych dróg wybudowano bardzo niewiele; przeważnie nowe-wybudowane drogi bardzo wiele pozostawiają do życzenia pod względem technicznym. Z większych budowli na wyróżnienie zasługują mosty drewniane na Wiśle w Dęblinie, Puławach, Annopolu i Szczucinie, których przedtem tam nie było.

Do końca okupacji austriackiej administracja dróg pozostawała w rękach władz okupacyjnych wojskowych, miejscowe czynniki były dopuszczone tylko do zarządu dróg lokalnego znaczenia; nie dawano jednak tym czynnikom możliwości naprawdą się temi drogami zająć (np. zebrać potrzebne fundusze); była to typowa austriacka polityka.

W każdym bądź razie dzięki temu, że teatr wojenny w latach 1915.—1918 odsunął się znacznie na wschód i że okupanci mieli możliwość względnie spokojnego gospodarowania, naogół poprawili oni stan zniszczonych przez wojnę dróg bitych, odbudowali zniszczone mosty, pobudowali szereg większych mostów, jak np. na Wiśle (6 mostów), wreszcie zdążyli pobudować około 2.300 kl. nowych dróg bitych, co stanowi około 25% długości dróg bitych na terenie Kongresówki przed wojną. Pod tym względem zasługa rządów okupacyjnych a przede wszystkim niemieckiego, jest duża; co prawda było to robione w celach egoistycznych, gdyż pobudowane drogi przeważnie znajdowały się na terenach, które Niemcy zamierzali zaanektować na stałe.

W najgorszym położeniu znalazły się drogi na ziemiach Wschodnich; jest tu podobieństwo do Galicji Wschodniej; jak ta ostatnia tak ziemie Wschodnie były do końca wojny teatrem wojennym lub blizkim tyłem armii walczących.

Gospodarka drogowa przez cały czas wojny znajdowała się tam w ręku władz wojskowych lub specjalnych organizacji wojenno-drogowych.

O prawidłowym utrzymaniu dróg nie było mowy; odbudowa mostów i naprawa dróg odbywała się w sposób prowizoryczny; pospiech i możność wykonania decydowały o sposobie naprawy: długie linie magistralne dróg bitych zniszczone w czasie odwrotu w 1915 r. w wielu miejscach polatane były drzewem i tak przetrwały do ostatnich czasów.

Stan istniejących dróg bitych bardzo wiele na ziemiach Wschodnich pozostawia do życzenia; doprowadzenie do porządku w wielu miejscach będzie wymagało przebudowy gruntownej całych traktów, ponieważ praktykowany przez rosyjskie władze sposób budowy dróg bitych (powłoka makadamizacyjna bez pokładu kamiennego dość cienka: 15—20 cm.) okazał się dla ruchu ciężkiego podczas wojny zupełnie nieodpowiedni i nietrwały.

Reasumując wszystko, musimy przyjść do wniosku, że wojna europejska wytrąciła gruntownie gospodarkę drogową z kolei dotychczasowej; dotychczasowa gospodarka w mniejszym lub większym stopniu została wstrzymana lub zgola zniweczona; jedynie na terenie Kongresówki, i to przeważnie w północnej jej części — w okupacji niemieckiej — w tym okresie widzimy pewne, miejscami znaczne, polepszenie stanu dróg istniejących oraz dość znaczne rozszerzenie sieci dróg bitych; w pozostałych dzielnicach widzimy pogorszenie stanu dróg mniejsze lub większe, a szczególnie na terenach, które były bezpośrednim terenem wojennym.

Wyniki gospodarki drogowej rządów zaborczych są uwidocznione na tablicy III na str. 66.

Tu tylko streszczamy wyżej powiedziane, mówiąc, że najgorszą była gospodarka drogowa w b. zaborze rosyjskim, gdyż rząd rosyjski już to ze względów politycznych, już to strategicznych hamował ją i przeszkadzał żywiołowemu dążeniu społeczeństwa miejscowego, aby gospodarka drogowa była postawiona jakby należało; lepszą była gospodarka drogowa w b. zaborze austriackim dzięki temu, że społeczeństwo miejscowe mogło zajmować się nią w samorządach miejscowych: krajowych, powiatowych i gminnych; względnie najlepszą była gospodarka drogowa w b. zaborze pruskim, gdyż rząd pruski w przeciwieństwie do rządu rosyjskiego, ale również ze względów politycznych i strategicznych dążył do tego, aby gospodarka drogowa była dobrze postawiona, a sieć dróg bitych jaknajgęstsza.

Spuścizna więc po rządach zaborczych jest różna w różnych dzielnicach i różnej wartości.