

## Z Min. Rob. Publ.

### Objazd Wisły od Warszawy do Bałtyku.

Od 22—25 inaja r. b. przeprowadziło badanie Wisły poniżej Warszawy Ministerstwo Robót Publicznych przy udziale przedstawicieli trzech komisji sejmowych. W wycieczce odbytej na statku „Kościszko” wzięli udział ze strony Rządu minister robót publicznych inż. *Kędzior*, minister rolnictwa dr. *Bardel*, generalny dyrektor regulacji rzek żeglownych inż. *Ingarden*, jego zastępca inż. *Puciata* i dyrektor III okręgu Wisły inż. *Cwikiel*, — ze strony zaś 3 fachowych Komisji Sejmowych: przewodniczący komisji robót publicznych ks. dr. *Chrzanowski*, przewodniczący komisji odbudowy kraju inż. *Bryl* i w zastępstwie przewodniczącego komisji wodnej poseł *Hryckiewicz*.

W pierwszym dniu zbadano Wisłę od Warszawy do Płocka, oraz port i warsztaty okrętowe w Modlinie, tudzież budowę stoczni i portu zimowego na lewym brzegu Wisły naprzeciw Płocka, w drugim dniu Wisłę od Płocka do Fordonia, zwiędzając rozpoczętą budowę portu we Włocławku, przystań w Nieszawie i Toruniu, oraz skanalizowaną Brdę, służącą na Nogacie w Piskle i most w Tczewie, — wreszcie ostatniego dnia Wisłę do ujścia w Schiewenhorst, służący w Einlage, martwą Wisłę od Einlage do Gdańska i warsztaty w Ploenendorf (na terytorjum wolnego miasta Gdańska).

Przy oglądaniu służby na Nogacie, którego prawy brzeg należy do okręgu plebiscytowego w powiecie Sztumskim, natrafili przedstawiciele Rządu i Sejmu na trudności, gdyż urzędnicy pruscy zasłaniając się zakazem międzysojuszniczej komisji plebiscytowej wzbronili dostępu po prawego przyczółka

służby, przy ujściu zaś do morza znaleźli zamkniętą przez rybaków niemieckich zapomocą sieci całą Wisłę, w skutek czego ryby z morza nie mogły się przedostać do rzeki.

Chociaż objazd odbywał się przy korzystnym dla żeglugi stanie wody (nieco wyższym od normalnego), statek musiał przewijać się między mieliznami od jednego brzegu do drugiego i przebywać drogę półtora razy większą od długości Wisły na całej przestrzeni od Warszawy do dawnej granicy pruskiej, gdyż Wisła przedstawia stan zupełnie dziczałej rzeki i wymaga najrychlejszego uregulowania. Również na przestrzeni pomorskiej do odgałęzienia Nogatu, gdzie szerokość rzeki mierzy 375 m. między tamami prostopadłymi (ostrogami), żegluga nie jest pewną, bo z powodu nadmiernej szerokości w łózysku znajdują się mielizny. Dopiero od Nogatu do Einlage, gdzie szerokość Wisły wynosi 250 metrów, a głębokość wody około 3 m (przy średnim stanie normalnym), mogą bez przeszkód kursować statki o pojemności do 1.000 ton.

Ponieważ Wisła przez regulację może być usławniona między Sanem a Bugiem dla statków o pojemności 600 ton, a od Bugu do Bałtyku dla statków 1.000-tonowych, stwierdzono jednomyślnie konieczność spieszego podjęcia robót regulacyjnych z dołu w górę do Warszawy i do Sanu, a przede wszystkim od granicy pruskiej do Włocławka dla ułatwienia transportu towarów z Gdańska. Regulację ma się rozpocząć przez zamknięcie ramion i skierowanie wody do jednego łózyska, oraz zasadzenie odsypisk wikliną, poczem nastąpi ubezpieczenie brzegów wklęsłych tamami równoległymi, a wypukłych poprzecznymi (ostrogami), które to ostatnie tamy po ostatecznem ustaleniu szerokości łózyska można będzie przedłużyć do trasy.

# ANKIETA

## w sprawie projektu Ustawy o budowie i utrzymaniu dróg.

### Wstęp.

Sprawa budowy i utrzymania dróg na obszarze dzisiejszej Rzeczypospolitej Polskiej traktowana była przez rządy zaborze niejednolicie; stąd też stan dróg, pozostawiony w różnych dzielnicach Polski po tych rządach, znacznie się różni między sobą.

O ile sprawa drogowa postawiona była dobrze w b. zaborze pruskim, znośnie w b. zaborze austriackim, o tyle źle była postawiona w b. Królestwie Kongresowem, a najgorzej na obszarze Kresów Wschodnich.

Obecnie przed Państwem Polskiem stoją następujące ogólne zadania w dziedzinie gospodarki drogowej:

1) Gospodarka drogowa powinna być ujednolicona na całym obszarze Rzeczypospolitej w możliwie najkrótszym czasie, jednak z uwzględnieniem tych właściwości każdej dzielnicy, które powstały wskutek odrębnych warunków politycznych; właściwości dzielnicowe nie mogą zniknąć odrazu; na zatarcie odrębności dzielnicowych potrzeba dłuższego czasu; ujednolastwienie gospodarki drogowej powinno być dokonane stopniowo, bez wstrząszeń.

2) Gospodarka drogowa Rzeczypospolitej powinna dążyć do tego, aby wyrównać różnice, jakie w tej dziedzinie powstały wskutek stosowania przez rządy zaborcze rozmaitych metod i zasad i dążyć do tego, aby gospodarkę drogową postawić na stopie europejskiej, aby „polska droga” i „polski most” nie były synonimem złej drogi i złego mostu.

Aby w tej dziedzinie gospodarki społecznej nastąpiła gruntowna zmiana na lepsze, należy dążyć do wykonania następujących zadań:

a) przede wszystkim należy doprowadzić istniejącą sieć dróg bitych do porządku wszędzie, gdzie stan ich tego wymaga z powodu, bądź złej gospodarki rządów zaborczych, bądź też długotrwałej wojny, która uniemożliwiła racjonalną i systematyczną gospodarkę. Tyczy się to głównie b. Kongresówki, Galicji oraz Kresów Wschodnich. Stan dróg w tych dzielnicach musi być doprowadzony stopniowo do stanu, przy którym stałby się możliwym nowożytny rozpowszechniony już na Zachodzie ruch samochodów osobowych i ciężarowych, jakoteż i pociągów drogowych, służących do masowego przewozu ciężarów;

b) należy rozszerzyć sieć dróg bitych przy-



najmniej do takiej gęstości, jaka jest obecnie w Prusach przedwojennych. Zadanie to jest bardzo poważne, jeżeli się zważy, że trzeba wybudować w Kongresówce (bez Kresów Wschodnich) i Galicji około 47.000 km. dróg bitych. Żeby gęstość sieci dróg bitych doprowadzić na Kresach Wschodnich do gęstości o połowę mniejszej, niż w Prusach przedwojennych, trzeba wybudować około 35.000 kl. dróg bitych.

Zaznaczyć tu należy, że obecna gęstość sieci dróg bitych jest w Rzeczypospolitej, licząc z Kresami Wschodnimi, dziesięć razy mniejsza niż we Francji, a 5, 3 razy mniejsza, niż w Niemczech przedwojennych, licząc zaś bez Kresów Wschodnich — 6, 3 razy mniejsza, niż we Francji, 3 razy niż w Niemczech i 2 razy mniejsza niż w Prusach w granicach przedwojennych. Liczby te dostatecznie przekonywują o palącej potrzebie rozszerzenia sieci dróg bitych, nieodzownej do normalnego rozwoju gospodarczego;

c) ponieważ wybudowanie tej olbrzymiej sieci dróg bitych, ze względu na olbrzymie koszty i dużą ilość materiałów, musi być z konieczności rozłożone na kilkadziesiąt lat, zachodzi przeto potrzeba zajęcia się ulepszeniem stanu sieci dróg gruntowych, które z konieczności muszą na dłuższy przeciąg czasu zastąpić drogi z twardą nawierzchnią na mniej ważnych szlakach. Należy w tym kierunku rozwinąć działalność, aby rozpowszechnić takie sposoby ulepszenia dróg gruntowych, które dały tak doskonałe wyniki w Stanach Zjednoczonych.

Aby umożliwić zrealizowanie wymienionych wyżej zadań, przez Min. Rob. Publicznych został opracowany projekt ustawy drogowej, mający na celu z jednej strony ujednolinit gospodarkę drogową na całym obszarze Rzeczypospolitej, z drugiej strony stworzenie takich warunków, przy których niedomagania gospodarki drogowej mogłyby być jak najprędzej usunięte i poziom gospodarki podniesiony.

O ujednolinit gospodarkę drogową winno być prowadzone powoli, drogą ewolucji bez wstrząszeń.

Ustawa daje ogólne ramy prowadzenia gospodarki drogowej, aby przy stosowaniu jej można było uwzględnić narazie te różnice dzielnicowe, jakie i w gospodarce drogowej utworzyły się na ziemiach polskich skutkiem długoletniego panowania zaborów.

Ponieważ projekt ustawy drogowej w skutkach swych może odegrać ważną rolę w życiu ekonomicznym państwa, przeto przed wniesieniem ustawy do Sejmu Ministerstwo Robót Publicznych uważało za konieczne poddać projekt ten krytyce czynników interesowanych i biegłych w sprawach drogowych.

W tym celu Ministerstwo rozesało projekt ustawy interesowanym Ministerstwom i instytucjom społecznym i prosiło o wysłanie delegatów na ankietę w sprawie ustawy drogowej na dzień 5 i 6 maja r. b.

Prawie wszystkie interesowane instytucje przyjęły udział w ankiecie i wypowiedziały swój sąd o projekcie ustawy.

## TRĘŚĆ I ZASADY USTAWY DROGOWEJ, OPRAWOWANEJ PRZEZ MINISTERSTWO ROBÓT PUBLICZNYCH.

Ustawa zawiera następujące działy zasadnicze:

1. Postanowienia ogólne, ustalające podział dróg na kategorie oraz zasady i sposób przeprowadzania tego podziału.

2. Ustrój administracji drogowej.

3. Wymienienie źródeł na pokrycie kosztów budowy i utrzymania dróg i zasad, na jakich mogą być stosowane przy budowie i utrzymaniu dróg świadczenia w naturze.

4. Postanowienia przejściowe, ustalające zasady, na jakich można od stanu obecnego przejść do gospodarki projektowanej.

Jak widać z powyższego do zakresu ustawy zupełnie nie wchodzi przepisy porządkowe-policyjne, które ujęte będą w zupełnie odrębnej ustawie o policji drogowej i wniesione do Sejmu zaraz po zatwierdzeniu niniejszej ustawy.

## Rozdział I. Postanowienia ogólne.

Ustawa przewiduje podział wszystkich dróg publicznego użytku na cztery kategorie w zależności od ich znaczenia ekonomiczno-komunikacyjnego.

Do pierwszej kategorii dróg państwowych będą należeć trakty mające znaczenie komunikacyjno-ekonomiczne dla całego państwa i w związku z rozwojem ruchu samochodowego; będą to przedowszystkiem trakty, na których już obecnie zaczyna się rozwijać ruch samochodowy. Opieka nad temi drogami winna być szczególnie staranna i drogi te powinny być utrzymywane pod względem technicznym bez zarzutu. Drogi te jednocześnie będą miały znaczenie strategiczne dla Państwa.

Do dróg tych zaliczyć należy szereg dróg od stolicy Państwa Warszawy do granic Państwa, oraz takie, które, nie przechodząc przez stolicę, idą od jednej granicy do drugiej przez kilka województw, wreszcie wskutek zlania się w jedną całość byłych dzielnic, do dróg państwowych należy zaliczyć trakty łączące stolice b. dzielnic pomiędzy sobą i idące od tych stolic do granic oraz drogi łączące stolice województw pomiędzy sobą.

Z tych względów nie mogą być zaliczone do kategorii dróg państwowych wszystkie drogi, które były drogami państwowymi za czasów rządów zaborczych, gdyż polityka rządów zaborczych przy wyborze kierunków tych dróg często kierowała się względami strategicznymi i politycznymi, które obecnie wobec zespolenia rozdartych ziem polskich są nieaktualne lub wręcz przeciwne interesom Rzeczypospolitej, lub jej potrzeb nie zadawałają.

Z drugiej strony przedwojenna sieć dróg państwowych wymaga znacznego uzupełnienia, wynikającego skutkiem zjednoczenia się dotąd rozdzielonych ziem polskich i dążności Rządu do jednolitego traktowania dzielnic. Z tego powodu zachodzi potrzeba połączenia dzielnic oraz przeprowadzenia przez państwo szeregu dróg w okolicach, które, dzięki polityce państw zaborczych, dotychczas były pozbawione dróg państwowych np. Płockie, Piotrkowskie, Zagłębie.

Dotyczy to również b. Zaboru Pruskiego, gdzie na rzecz Państwa należałoby przejąć sieć dróg, mających państwowe znaczenie, przystosowaną do konfiguracji granic tej dzielnicy i do związania jej z innymi dzielnicami.

Z tych względów ustawa przewiduje w przepisach przejściowych zatwierdzenie przez Sejm spisu dróg mających państwowe znaczenie.

Uzasadnienie tego spisu wraz z odnośnemi danemi podane będzie w rozdziale o przepisach przejściowych.

Do drugiej kategorii dróg Wojewódzkich należeć będą drogi, mające znaczenie ekonomiczno-komunikacyjne dla kilku powiatów, względnie dla całego Województwa a więc: drogi łączące



miasta wojewódzkie z powiatowemi, powiatowe miasta z powiatowemi, ośrodki przemysłowe ze stacjami kolei i ośrodkami administracyjnymi, wogóle drogi mające po drogach państwowych największe znaczenie w obrębie danego województwa. Drogi te byłyby w administracji miejscowych samorządów, ale również pod kontrolą rządu, względnie Ministerstwa Robót Publicznych, a pomoc ze strony Państwa na budowę i utrzymanie tego rodzaju dróg musiałaby być znaczną.

Do trzeciej kategorii dróg powiatowych należeć będą drogi, mające znaczenie miejscowe ekonomiczno-komunikacyjne dla poszczególnych powiatów; drogi te mają być w zarządzie miejscowych samorządów powiatowych i otrzymywać mniejszą, niż drogi wojewódzkie pomoc od Rządu. Będą one łączyć ważniejsze punkty powiatu pomiędzy sobą; drogi dojazdowe do stacji kolejowych, przystani i t. p.

Do czwartej kategorii dróg gminnych będą należały pozostałe drogi, służące do powszechnego użytku, ale mające ściśle miejscowe znaczenie dla jednej lub kilku gmin lub nawet dla części jednej gminy, np. jednej wioski.

Do kategorii tej zaliczają się również ulice i place w obrębie miast.

Drogi gminne będą w zarządzie samorządów gminnych, względnie interesowanych mieszkańców gmin („adjacentów”).

Od podziału powyższego uzależnioną zostanie i strona techniczna budowy i utrzymania dróg.

Podział dróg na wymienione wyżej cztery kategorie uzależniono od znaczenia dróg pod względem ekonomiczno-komunikacyjnym i dostosowano do ustroju administracyjnego Rzeczypospolitej oraz do projektowanego ustroju władz samorządowych, którym ustawowo przekazuje się zarząd trzema ostatnimi kategoriami dróg: wojewódzkimi, powiatowemi i gminnymi.

Odpowiednio do podziału dróg prawo zaliczania lub zaniechania wyłączenia dróg z pewnej kategorii ustawa przekazuje:

- co do dróg państwowych — Sejmowi,
- co do dróg wojewódzkich — samorządowi wojewódzkiemu,
- co do dróg powiatowych — samorządowi powiatowemu,
- co do dróg gminnych — samorządowi gminnemu.

Z pozostałych postanowień ogólnych należy podkreślić art. 5 ustalający tryb wywłaszczania gruntów i materiałów, potrzebnych do budowy i utrzymania dróg i wprowadzający zwłaszcza w b. zaborze rosyjskim znaczne ułatwienia i uproszczenia w stosunku do obowiązujących dotychczas praw. Orzeczenia wywłaszczeniowe w tej materii ma wydawać władza administracyjna drugiej instancji, a nie władze wyższe, przytem obiekt wywłaszczany może być objęty w posiadanie natychmiast nawet w tym wypadku, kiedy strona interesowana odwoła się do władzy wyższej co do oceny obiektu wywłaszczanego.

## Rozdział II. Administracja drogowa.

Gospodarka drogowa celowo prowadzona wymaga aby polityka drogowa była przez rząd i samorząd jednolicie prowadzoną. Polityka ta i zwierzchni nadzór nad wszystkimi drogami winne znajdować się w jednym ręku — w Ministerstwie Robót Publicznych.

Zasadniczo należy unikać zjawiska, jakie miało miejsce w Rosji, gdzie część dróg podlegała Ministerstwu Komunikacji, pozostałe zaś Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, co często wywoływało różnorodną niezgodnioną politykę.

Ustawa niniejsza wkłada zwierzchni nadzór nad stanem istniejących i budową nowych dróg wszystkich kategorii tak pod względem technicznym, jak i administracyjnym na Ministerstwo Robót Publicznych.

O ile wskazane jest aby zwierzchni nadzór i kontrolę nad gospodarką drogową ześrodkować w ręku rządu, o tyle samo prowadzenie gospodarki drogowej t. j. faktyczne zarządzanie drogami wymaga daleko idącej decentralizacji i szerokiego udziału społeczeństwa.

W gospodarce drogowej przede wszystkim zainteresowane bywa miejscowe społeczeństwo.

Z tego powodu większość dróg w państwach zachodnio-europejskich znajduje się w zarządzie miejscowych ciał komunalnych, które w gospodarce drogowej ujawniają większe zainteresowanie, więcej inicjatywy i potrafią, co najważniejsza, znacznie taniej gospodarować, niż urzędy państwowe.

Rola samorządu może być tem większa, im więcej wyrobiony jest samorząd miejscowy, im sprawniej on działa.

Pod tym względem największą rolę w gospodarce drogowej gra samorząd w Anglii, gdzie wszystkie drogi znajdują się w zarządzie ciał komunalnych.

Nawet w centralistycznie usposobionej Francji <sup>13/14</sup> wszystkich dróg znajduje się w zarządzie miejscowych samorządów i zaledwie <sup>1/14</sup> drogi państwowe (Routes nationales) w zarządzie Państwa; ale nawet i co do tych dróg kilkakrotnie w izbie poselskiej i nawet w senacie wypowiediano się o potrzebie przekazania ich w zarząd miejscowych samorządów, aby uniknąć podwójnej organizacji służby drogowej.

Dalej pod tym względem od Francji poszły Prusy: już w 1875 r. przekazały one miejscowym samorządem prowincjonalnym i powiatowym wszystkie drogi państwowe wraz z odpowiednimi funduszami; tym sposobem w Prusach już od roku 1875 cała gospodarka drogowa znajduje się w zarządzie miejscowych samorządów.

Nawet w zacofanej pod względem gospodarczym Rosji w guberniach centralnych, w których funkcjonował względnie dobrze samorząd, rząd przekazywał ziemstwom drogi państwowe, aby uniknąć podwójnej administracji, a koszty gospodarki znacznie obniżyć.

W innych Państwach zarząd dróg częściowo znajdował się w rękach państwa, częściowo w rękach miejscowych ciał samorządowych; np. w Austrii w granicach przedwojennych w rękach państwa znajdowała się <sup>1/8</sup> wszystkich dróg bitych, a <sup>7/8</sup> w rękach miejscowego samorządu.

Jak widzimy więc gospodarka drogowa w państwach przodujących kulturą stopniowo przechodzi w ręce miejscowych samorządów, w ręku państwa pozostaje jedynie kontrola nad tą gospodarką, ogólna polityka drogowa oraz udzielanie pomocy samorządom.

Ustawa niniejsza stoi na stanowisku jaknajwiększego udziału w zarządzie gospodarką drogową miejscowych samorządów, który o ile tylko jest zdolny do pracy — zawsze będzie prowadził gospodarkę drogową taniej i celowiej, niż urzędy państwowe.



Ze względu jednak na to, że organy samorządowe nie wszędzie; jak to się już okazało, są zdolne do pracy, a w niektórych miejscowościach znajdują się w stadium tworzenia się, zachodzi potrzeba wydzielania z pośród dróg sieci, mającej znaczenie dla Państwa i ustanowienia na nich administracji państwowej.

Drogi państwowe mogą jednak być przekazywane miejscowym organom samorządowym (art. 9) w tych okolicach, gdzie będzie gwarancja należytego wywiązania się z zadania. Np. w b. zaborze pruskim uznane przez Sejm drogi Państwowe mogą być odrazu przekazane miejscowym samorządom wraz z odpowiednimi funduszami na ich utrzymanie — ze względu na wysoki poziom kulturalny i zdolność do pracy samorządu w tej dzielnicy; natomiast we wschodniej części drogi państwowe prawdopodobnie przez dłuższy czas będą musiały znajdować się w administracji państwowej ze względu na niedostateczne wyrobienie samorządu powiatowego i niezorganizowanie jeszcze samorządu wojewódzkiego.

Administracja dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) winna być oddana w ręce ciał samorządowych, które do tej pracy mogą powołać własną służbę drogową, bądź też korzystać — po porozumieniu się z M. R. P. — z usług państwowej służby technicznej.

Co się zaś tyczy organizacji zarządu drogami samorządowymi, to ustawa stoi na stanowisku możliwie indywidualnego uwzględniania miejscowych warunków zależnie od przynależności do jednego z b. zaborów i dostosowywania organizacji zarządu drogami samorządowymi do większej lub mniejszej zdolności do pracy ciał samorządowych. A więc drogi wojewódzkie mogą być administrowane bądź przez odnośny samorząd wojewódzki, bądź też przekazane wraz z odpowiednimi funduszami samorządom powiatowym.

Drogi powiatowe mogą być administrowane bądź przez właściwe samorządy powiatowe, bądź też przejmowane przez odnośne samorządy wojewódzkie.

Drogi gminne mogą być administrowane bądź przez samorządy powiatowe bądź przez samorządy gminne.

Jednego tylko należałoby się przy tem obawiać: aby nie było takiej mnogości urzędów drogowych, jak w b. Galicji, gdzie istniały trzy równoległe i niezależne zupełnie zarządy drogowe: państwowy, krajowy (wojewódzki) i powiatowy, co drogo kosztowało i wywoływało rozbieżność działań.

Obawy te po głębszem rozważeniu sprawy może nie będą tak wielkie, jeżeli zauważymy, 1) że samorząd wojewódzki ma prawo korzystać z personelu technicznego państwowego, będącego na drogach państwowych, więc nie potrzebuje stwarzać administracji specjalnej dla dróg wojewódzkich i równoległej, 2) że tam gdzie samorząd wojewódzki będzie dawał rękojmię, że podoła zadaniom, drogi państwowe wraz z funduszami na ich utrzymanie będą przekazywane samorządom wojewódzkim (np. b. zabór pruski), przez co uniknie się potrzeby tworzenia państwowej służby drogowej, a administrację dróg państwowych będą prowadzić organy drogowe samorządu wojewódzkiego, 3) że w razie potrzeby mogą być drogi wojewódzkie przekazywane w administrację samorządom powiatowym, przez co w pewnych wypadkach znowu uniknie się podwójnej służby drogowej, 4) że wre-

ście ważniejsze drogi gminne mogą być również administrowane przez powiat.

Oprócz tego samorząd wojewódzki z tytułu swego nadzorczego charakteru nad samorządem powiatowym i gminnym może oodziaływać w kierunku ograniczania tworzenia urzędów drogowych przez powiatowe, względnie gminne samorządy.

Przy wszelkich alternatywach M. R. P. zastrzega sobie ingerencję w powoływanie personelu drogowego komunalnego, a mianowicie określi kwalifikacje, jakim odpowiadać powinni inżynierowie, technicy, drogomistrzowie, powołani przez władze komunalne na urzędy drogowe.

Jak widzimy, ustawa określa organizację administracji drogowej bardzo elastycznie, co pozwoli zastosować ustawę do takich różnorodnych warunków, jakie wytworzyły się skutkiem panowania na ziemiach polskich trzech rządów zaborczych.

### Rozdział III. Koszta budowy i utrzymania dróg.

Aby gospodarkę drogową oprzeć na trwałych podstawach, trzeba jej zabezpieczyć ustawowo odpowiednie środki pieniężne.

Ustawa przewiduje na budowę i utrzymanie dróg następujące źródła.

Koszty budowy i utrzymania dróg państwowych pokrywa w całości skarb Państwa. O ile jednak ktoś będzie otrzymywał z budowy i utrzymania drogi państwowej specjalną korzyść, lub też będzie ją nadmiernie zużywał (np. fabryki, kopalnie, przedsiębiorstwa przewozowe), wtedy Państwo może tę osobę lub instytucję obciążyć specjalną opłatą.

Drogi samorządowe przede wszystkim powinny być budowane i utrzymywane z funduszy własnych odnośnego samorządu, który powinien je przewidzieć w swoim budżecie; na ten fundusz własny samorządu składać się mogą sumy przeznaczone na budowę i utrzymanie dróg w ogólnym budżecie danego samorządu, lub też opłaty specjalne uchwalone na budowę i utrzymanie dróg; w danym wypadku trzeba pozostawić samorządom zupełną swobodę, aby mogły sobie wybrać taki sposób finansowania sprawy drogowej, jaki jest dla danych warunków dogodniejszy.

Co do dróg gminnych przewidziane jest, że drogi te będą utrzymywane albo kosztem całej gminy, gdy mają znaczenie dla całej gminy, lub też kosztem interesowanych (adjacentów), gdy mają znaczenie miejscowe.

Następnie ustawa przewiduje ze strony Skarbu państwa dla dróg samorządowych pomoc w formie zapomóg i pożyczek.

Dla dróg wojewódzkich zapomogi udzielane byłyby indywidualnie; wysokość wstawianej do budżetu Min. Rob. Publ. sumy na ten cel ryczałtowej byłaby uzależnioną od znaczenia tej drogi dla państwa.

Na drogi powiatowe zapomogi byłyby udzielane w sposób następujący: suma w budżecie M. R. P. na zapomogi dla budowy i utrzymania dróg powiatowych przeznaczona, byłaby podzielona według pewnego klucza, w pewnym stosunku do obszaru, zaludnienia i długości istniejących dróg danego powiatu.

Co się zaś tyczy zapomóg na budowę i utrzymanie dróg gminnych, to udzielane one mogłyby być z funduszy samorządowych wojewódzkich lub powiatowych, albo też z sum przeznaczonych na ten cel przez Skarb Państwa.



Oprócz zapomóg na budowę i utrzymanie dróg samorządowych ustawa przewiduje udzielanie pożyczek z funduszu pożyczkowego, który tworzyłby się z sum corocznie wstawianych do budżetu M. R. P. i do którego wpływałyby z powrotem sumy pożyczkowe wraz z 0/0-ami.

W ten sposób M. R. P. rozporządzałoby stopniowo zwiększającym się funduszem.

Udzielając zapomogi i pożyczki, państwo musi mieć gwarancję, że sumy te będą użyte celowo i na cel właściwy. Z tego względu rygory, zastrzeżone przy udzielaniu pożyczek i zapomóg, mogą upoważniać państwo aż do wykonania robót na koszt samorządu, który powziętych zobowiązań nie wykonał.

Na drogach samorządowych, również jak i na drogach państwowych, mogą być pociągani do specjalnej opłaty na rzecz dróg samorządowych ci, którzy otrzymają specjalną korzyść z budowy i utrzymania dróg samorządowych lub też nadmiernie je zużywają.

Co do myt, ustawa zasadniczo wypowiada się przeciw ustanawianiu myta na drogach, służących do powszechnego użytku, i znosi wszystkie te myta, które dotychczas istnieją. Jednak daje się możliwość w wyjątkowych wypadkach ustanawiania myta na drogach samorządowych tam, gdzie tylko ten rodzaj opłat będzie sprawiedliwy; np. gdy droga znajduje się na granicy Państwa, a używają jej mieszkańcy sąsiedniego Państwa, którzy tylko w ten sposób mogą być pociągnięci do opłat.

Wymieniane wyżej źródła na pokrycie kosztów będą jednak niewystarczające dla pokrycia zapotrzebowania na fundusze na budowę i utrzymanie dróg.

Zadania w gospodarce drogowej są tak olbrzymie szczególnie w b. zaborze rosyjskim, że ani państwo, ani miejscowe samorządy przez długie lata nie podołają im.

Zachodzi potrzeba wyzyskania tu inicjatywy prywatnej.

Szczególniej tyczy się to tych dróg miejscowego znaczenia, których budowy i utrzymania na razie nie będzie w stanie podjąć się ani państwo, ani miejscowe samorządy.

Będą więc to drogi np. interesujące część gminy, względnie część powiatu, których jednak żaden samorząd nie będzie mógł, czy też nie będzie chciał budować.

Ustawa przewiduje w tym wypadku, że dla budowy i utrzymania takich dróg będą mogły powstawać dobrowolne spółki interesowanych — za zgodą wszystkich interesowanych, bądź też przymusowe — na życzenie grupy interesowanych, którzy zobowiążą się pokryć połowę kosztów.

Spółki takie miałyby rację bytu u nas — mamy bowiem liczne przykłady z czasów przedwojennych, gdy nawet przy braku odpowiedniego ustawodawstwa, spółki takie powstawały samorzutnie.

Z tego względu już przed wojną opracowało Centralne Towarzystwo Rolnicze na wniosek pana Władysława Grabskiego projekt o spółkach, który miał być wniesiony do Dumy rosyjskiej w 1914 r.

Przy opracowaniu tego projektu miano na uwadze to, że spółki takiej („syndicats”) istnieją we Francji i działają na zasadzie przepisów z dnia 21.6. 1865 r.

W ustawie wskazany jest jedynie tryb powstania tego rodzaju spółek; statuty spółek muszą być opracowywane dla każdego poszczególnego wypadku według wzorowego statutu, opracowanego przez M. R. P.

## Rozdział IV. Świadczenia drogowe w naturze.

Oprócz środków pieniężnych na budowę i utrzymanie dróg, ustawa przewiduje dla tego celu również świadczenia w naturze. Świadczenia te przewidują się w dwóch wypadkach:

1) W razie wypadków żywiołowych (zaspły śnieżne, powodzie, usuwiska i t. p.) może być zarządzane przez organy administracyjne i instancji świadczenie drogowe w naturze za opłatą dla wszystkich kategorii dróg.

2) W razie potrzeby mogą samorządy gminne na budowę i utrzymanie dróg gminnych uchylać obowiązkowe dla mieszkańców świadczenia drogowe (szarwark) w robociznie i podwodach.

Umiejętne wykorzystanie szarwarku jest pożytecznym czynnikiem w gospodarce drogowej; nawet dotychczasowa praktyka przedwojenna na zasadzie ustawy rosyjskiej z 1870 r. w wielu okolicach Kongresówki dała nam dobre wyniki. Zależało to oczywiście od dobrej woli poszczególnych wójtów gmin. Teraz zależeć będzie to od ciała samorządowego — Rady gminnej, co daje nam większą gwarancję, że szarwark będzie zorganizowany celowo i wyzyskany należycie. — We Francji wartość szarwarku przed wojną wynosiła 30% ogólnych kosztów, położonych na budowę i utrzymanie wszystkich dróg. Szarwark jest tam jednym z głównych źródeł pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg i ta okoliczność powinna nas przekonać, że ta forma pokrycia kosztów nie jest bynajmniej czemś przestarzałym, musi jednak być ujęta w formy nowożytne.

Świadczenia drogowe w naturze powinny przede wszystkim obciążać mieszkańców gminy w stosunku prostym do zamożności, a więc najlepiej w stosunku do płaconych podatków bezpośrednich. Następnie musi istnieć możliwość zamiany szarwarku na opłatę w takiej wysokości, aby za nią można było wynająć odpowiednią ilość robotników, względnie podwódt.

Wysokość świadczeń drogowych w naturze powinna być, jak to miało miejsce i dotychczas w Kongresówce, wyznaczana przez interesowane samorządy.

Ustalając powyższe wytyczne dla unormowania szarwarku, ustawa niniejsza jednocześnie pozostawia określenie szczegółów jego wykonaniu samorządom gminnym, względnie samorządom powiatowym.

## Rozdział V. Postanowienia przejściowe.

Przepisy przejściowe mają na celu, aby przejście do nowego ustroju gospodarki drogowej mogło odbyć się bez przerwy w gospodarce drogowej.

W tym celu głoszą one, że wszystkie drogi mają pozostawać nadal w administracji dotychczasowych instytucji aż do chwili objęcia ich przez nowe zarządy i na koszt dotychczasowych funduszy.

Co do ustalenia sieci dróg państwowych, to określa się ta sieć w spisie załączonym do niniejszej ustawy na zasadzie następujących wytycznych.

1. b. Zabór rosyjski (bez kresów wschodnich).

Uznaje się za drogi państwowe b. drogi państwowe ogólnej długości 2013 kl. z pominięciem takich dróg, które bądź budowane były w celach strategicznych, bądź też stanowią krótkie odcinki o miejscowym znaczeniu, natomiast wprowadza się



sieć nowych dróg państwowych o długości 1905 kl. przez uznanie istniejących dróg za państwowe.

Przy projektowaniu tej sieci przede wszystkim starano się uwzględnić potrzeby komunikacyjne większych środowisk. Zaprojektowano sieć dróg państwowych wszędzie, gdzie za czasów panowania Rosjan jej nie było.

Ogólna długość proponowanej sieci wyniesie 3918 km. co da gęstość  $0,0307 \frac{\text{kl}}{\text{kl}^2}$

## 2. b. Zabór austrijacki.

Pozostawiono jako państwowe wszystkie drogi dotychczasowe państwowe z pominięciem dróg t. zw. strategicznych. Uznano za drogi państwowe drogi, które należało za takie uznać w celu połączenia Galicji z Królestwem.

Ogólna długość proponowanej sieci dróg państwowych w Galicji wyniesie 3228 kl., co da gęstość  $0,0411 \frac{\text{kl}}{\text{kl}^2}$

## 3. b. Zabór pruski (nie plebiscytowy).

Projektuje się uznanie za drogi państwowe 1375 kl. co da gęstość tych dróg  $0,0312 \frac{\text{kl}}{\text{kl}^2}$ ; przy określaniu kierunków starano się wyzyskać dawne trakty państwowe przekazane samorządowi prowincjonalnemu w 1875 r.; zresztą sieć tę przystosowano do obecnych potrzeb Państwa Polskiego.

Zestawienie ogólne uposażenia 3 dzielnic w drogi państwowe podaje się poniżej.

Po wejściu w życie niniejszej ustawy powinny samorządy wojewódzkie opracować i uchwalić przede wszystkim sieć dróg wojewódzkich na co ustawa niniejsza określa termin półroczny, roczny zaś termin — na opracowanie i uchwalenie przez odnośne samorządy sieci dróg powiatowych i gminnych, co stanie się możliwem dopiero wtedy, gdy nastąpi decyzja, które drogi mają należeć do kategorii dróg wojewódzkich.

Tryb ten określa się w zależności od wymagań prawnych.

Dotychczas we wszystkich dzielnicach obowiązujące ustawy tracą moc z chwilą wejścia w życie niniejszej ustawy z tem jednak zastrzeżeniem, że mogą tam działać jeszcze te postanowienia dawne i ustawy, które nie przeczą niniejszej ustawie, a których tymczasowe pozostawienie w mocy dałoby możność łatwiejszego i łagodniejszego przejścia do nowej ustawy i uwzględnienia różnic dzielnicowych, których niepodobna zatrzeć odrazu.

## PRZEBIEG OBRAD ANKIETY

(dzień 5 i 6 maja 1920).

Do udziału w ankiecie zaproszone zostały Ministerstwa i instytucje społeczne wymienione niżej z podaniem nazwisk przedstawicieli:

1. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych: p. Wład. Weissbrod, nacz. wyd. i p. W. Kozłowski.

2. Ministerstwo Spraw Wojskowych: por. Derdacki, i kap. Firich z ramienia Naczelnego Dowództwa, por. Petrażycki z ramienia Min. Spr. Wojsk.

3. Ministerstwo Skarbu — nie wysłało przedstawiciela.

4. Ministerstwo Kolei Żelaznych: p. Dr. Zygmunt Rechniowski, p. Głowacki, inż. J. Spett, inż. Roman Niewiadomski (na zmianę).

5. Ministerstwo Przemysłu i Handlu: p. W. Zwoliński.

6. Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, inż. Michalski.

7. Ministerstwa b. Dzielnic Pruskiej: Szef departamentu robót publicznych inż. Pospieszalski i inż. Ziemiński.

8. Zarząd Cywilny Ziem Wschodnich: p. Aleksander Rożnowski i inż. Sławiński,

9. Rząd Krajowy Księstwa Cieszyńskiego — nie wysłał przedstawiciela.

10. Tymczasowy Wydział Samorządowy dla Galicji: p. Mikołaj Latoszyński.

11. Sekcja Techniczna Namiestnictwa: inż. Fryderyk Blum i p. Mikołaj Latoszyński.

12. Przedstawiciel Dyrekcji Robót Publicznych w b. zaborze rosyjskim: inż. Władysław Tryliński.

## Zestawienie porównawcze sieci dróg państwowych — przedwojennej i projektowanej.

Dzielnica	Sieć przedwojenna							Sieć projektowana					Uwagi
	Gościńce państwowe	Drogi strategiczne	Razem	Powierzchnia kraju $\text{km}^2$	Długość dróg na $1 \text{ km}^2$	Ilość mieszkańców milij.	Długość dróg na 1000 m.	Uznanych starych państwowych i strategicznych	Nowych dróg państwowych	Razem	Długość dróg na $1 \text{ km}^2$	Długość dróg na 1000 m.	
b. Królestwo Kongresowe	2203	1250	3453	127500	0,0270	13,5	0,256	2013	1905	3918	0,0307	0,290	Bez 4-ch powiatów litewskich, z przyłączeniem 3-ch powiatów z ziemi Grodzieńskiej.
Galicja . . . .	2914	449	3363	78500	0,0428	8,0	0,420	2948	280	3228	0,0411	0,403	
W. Ks. Poznańskie . . . .	712	—	712	26500	0,0269	2,0	0,356	585	790	1375	0,0312	0,458	Dane co do ilości b. dróg państwowych na Pomorzu jeszcze nie nadeszły.
Pomorze . . .	?	?	?	17500	?	1,0	?						

Dane dotyczące powierzchni i zaludnienia patrz: „Rocznik Polski” prof. Romera i Weinfeld. Mapa Rzeczypospolitej Polskiej wyd. J. Zabiello — Paryż — Kraków 1919 r.



13. Centralne Towarzystwo Rolnicze w Warszawie: p. Hipolit Wąsowicz.

14. Związek Sejmików Powiatowych: inż. St. Siedlecki.

15. Związek Kolek Rolniczych: p. G. Szmydt.

16. Związek miast: Prezydent miasta Warszawy p. Drzewiecki i p. M. Terech.

17. Towarzystwo Przemysłowców w Warszawie — nie wysłało delegata.

18. Stowarzyszenie Techników w Warszawie: inż. Z. Sznuke.

19. Towarzystwo Politechniczne we Lwowie: inż. Michał Stróżecki.

20. Związek inż. drogowych: inż. Adam Gniewowski i inż. Antoni Łaguna.

Obrady odbywały się w dniu 5 i 6-tym maja r. b. w sali konferencyjnej Ministerstwa Robót Publicznych pod przewodnictwem wice-ministra inż. H. Dudeka i częściowo szefa sekcji drogowej inż. M. Nestrowicza.

Poniższe sprawozdanie jest streszczeniem obrad i niejako ich zreasumowaniem, podane są więc tylko debaty mające charakter zasadniczy, natomiast nie obejmuje ono wielu szczegółów, które nie tyczyły się z a s a d, przeprowadzonych w ustawie, a strony redakcyjnej projektu ustawy.

P. wice-minister Dudek otworzył obrady treścią przemówieniem, konstatując, że prawie wszystkie zaproszone instytucje przyjeły udział w ankiecie i że są reprezentowane wszystkie dzielnice Polski, wyjaśnił cel ankiety, prosił aby zebrani wypowiedzieli się, co do projektu ustawy najpierw ogólnie, a potem szczegółowo co do każdego działu, względnie każdego artykułu, poczem otworzył ogólną dyskusję nad opracowanym przez Min. Rob. Publicznych projektem.

Szef Sekcji Nestrowicz w uzupełnieniu przemówienia p. Wice-ministra Dudeka wyjaśnił, że nowa ustawa drogowa należy do kategorii ustaw b. pilnych z powodu, że obecny stan gospodarki drogowej w Kongresówce i Galicji jest rozpaczliwy i musi być co rychlej zmieniony; podkreśla, że w ogólnej dyskusji powinny być podniesione przede wszystkim następujące zasadnicze sprawy:

1) podział dróg na kategorie, 2) zasady administracji drogowej; udział Państwa w gospodarce drogowej i rola samorządu w tejże gospodarce, 3) sprawy pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg, 4) sprawy świadczeń drogowych w naturze, 5) przejście od obecnego stanu do stanu przyszłego, 6) ustalenie sieci dróg państwowych, wreszcie wyjaśnia że projekt ustawy jest ściśle ramowy i tylko taki może być obecnie przeprowadzony.

### Dyskusja Ogólna.

Szef Departam. Min. b. dzielnicy Pruskiej inż. Pospieszalski wypowiada życzenia, aby w ustawie kategorycznie było powiedziane, że w zaborze pruskim wszystkie drogi będą w zarządzie samorządowym i że drogi państwowe tam nie mogą być przekazane samorządom, a będą przekazane samorządom. Z tego względu wypowiada się za połączeniem dwóch kategorii dróg państwowych i wojewódzkich w jedną i za utrzymaniem formy pomocy ze strony Państwa w postaci renty rocznej ustalonej wysokości.

Jeżeliby zaś była utrzymana kategoria dróg państwowych, to przedstawiciele b. zaboru pruskiego żądają równomiernego traktowania wszystkich dzielnic i żądają, aby gęstość wszędzie była

jednakowa, a żadne dzielnice, jak Galicja, nie były faworyzowane.

Inż. Z. Sznuke w imieniu Stowarzyszenia Techników w Warszawie wypowiada zdanie, że wszystkie drogi powinny być w jednym Ministerstwie, tymczasem ustawa dzieli je pomiędzy dwa Ministerstwa i Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych, że wszystkie drogi winny być zarządzane przez ciała samorządowe, gdyż wszystkie drogi obecnie z powodu rozwoju sieci kolei żelaznych straciły swoje pierwszorzędne znaczenie: „Dziś kiedy szosy służą głównie miejscowym samorządom, gospodarka drogowa i budowa szos musi się oprzeć głównie na środkach komunalnych, a Państwo tylko w miarę wielkości wymagań stawianych drogom powinno dawać większe lub mniejsze dotacje na ich budowę i utrzymanie”.

Z tego powodu uważa za konieczne przekazanie samorządom wszystkich dróg bez względu, czy które z nich działają sprawnie, czy niesprawnie, uważa za konieczne „ujęcie kierunku technicznego budowy dróg, oraz kontroli budowy w ręce Ministerstwa i jego miejscowych organów, jak również stwierdza potrzebę decentralizacji budowy i powierzenia jej samorządom”.

W końcu uważa, że ustawa zawiera zasadniczy błąd: podział zarządu dróg pomiędzy dwa Ministerstwa, co może wpłynąć ujemnie na jednolitość budowy i administracji dróg w Państwie.

Por. Petrażycki przedstawiciel Min. Spr. Wojsk. żąda w imieniu tegoż Ministerstwa ustawowego zapewnienia wpływu dla niego na ukształtowanie sieci dróg. Obecnie Ministerstwo nie jest w możności przedstawienia wszystkich postulatów i zastrzega sobie możliwość przedstawienia ich w przyszłości. Projekty dróg powinno zatwierdzać M. R. P. po osiągnięciu zgody Min. Spr. Wojskowych.

Inż. Blum przedstawiciel Sekcji technicznej Namiestnictwa uważa, że w chwili obecnej niema potrzeby ze stanowiska Małopolski, gdzie istniejące ustawy zupełnie są wystarczające, do spiesznego zatwierdzenia nowej ustawy, nim ustrój administracyjny Państwa Polskiego ostatecznie się nie ustali. Uważa za konieczną na drogach ważniejszych gospodarkę państwową; przykład. Prus przekazania wszystkich dróg samorządowi nie powinien być miarodajny dla ustalenia tej zasady dla Państwa Polskiego. — Co do sposobu okazywania przez Państwo pomocy, to dokładnie powinien być ustalony w ustawie klucz, podług którego dzielone byłyby zapomogi i pożyczki, aby te podziały nie były przypadkowe. Jest za zniesieniem myt na drogach ważniejszych; wyjątkowo możnaby dopuścić myta na drogach mniej ważnych.

P. Terech przedstawiciel Związku miast wypowiada zdanie, że projekt ustawy wogóle przewiduje za dużą ingerencję w prawa samorządu; zwraca uwagę na pewną sprzeczność między art. 3 i 11 co do ulic i placów miejskich, która winna być usunięta.

P. Wejssbrod, przedstawiciel Min. Spr. Wewnętrznych, oznajmia że do złożonego do Sejmu przez Min. Spr. Wewn. projektu administracyjnego ustawa niniejsza jest dostosowana.

P. inż. Drzewiecki, Prezydent m. Warszawy, wypowiada zdanie że wszystkie drogi powinny być przekazane samorządom i że tylko w razie gdy samorządy tym zadaniom nie będą mogły sprostać, drogi powinny być odebrane im i wzięte w administrację państwową.

P. inż. Niewiadomski, przedstawiciel Ministerstwa Kolei Żelaznych, wypowiada zdanie, że ustawa



powinna gwarantować Ministerstwu Kolei Żelaznych wpływ na zarząd dróg; wypowiada się za szeroką decentralizacją zarządu dróg.

*P. Latoszyński, delegat Wydziału Krajowego w Małopolsce.* Projekt ustawy nie posiada wielu potrzebnych szczegółów, miejscami jest niejasny, jest to tylko zarys ustawy, a ustawa powinna być na nowo opracowana. Wypowiada się za decentralizacją zarządu drogami; proponuje ustalenie jeszcze jednej kategorii dróg — dojazdów kolejowych.

*P. Wąsowicz, przedstawiciel Centr. Tow. Rolniczego,* wypowiada się za przekazaniem całkowitem zarządu drogami samorządom, bo zarówno nie tylko samorządy ale i wiele instytucji rządowych również nie odpowiada swoim zadaniom, więc niesprawne działanie samorządów nie powinno być przyczyną upaństwowienia pewnej sieci dróg.

Co do myt — wypowiada się za zachowaniem myt na niektórych drogach. Co do szarwarku — wypowiada się przeciw stosowaniu szarwarku; jeżeli go stosować — to tylko w ostateczności jako zło nieuniknione, ale nie na dniówkę i z prawem zamiany na pieniądze.

*P. inż. Ziemiński, przedstawiciel samorządu wojewódzkiego poznańskiego,* wypowiada się, że samorządowi w Wielkopolsce powinien być pozostawiony taki sam zakres samorządu, jaki był dotychczas.

*P. inż. Stróżecki, przedstawiciel Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie* żąda, aby uwzględniono w sieci dróg państwowych w Małopolsce ośrodki przemysłowe (naftowe) i ułatwiono dostęp do zdrojowisk.

*P. Wice-Minister Dudek* podkreśla trudności, jakie były związane, z tem, aby opracować taką ustawę, któraby w równej mierze zadowalała potrzeby i warunki każdej dzielnicy; z tego powodu zwołana została ankietą, aby niedokładności i niedociągnięcia ustawy wyświetlić, aby Min. Rob. Publ. mogło ustawę odpowiednio poprawić i uzupełnić. Co do zdania przedstawicieli Małopolski, że ustawę tę należy odroczyć aż do czasu zupełnego zorganizowania administracji państwowej, jest przeciwnego zdania: półtora roku Państwo czeka na ustrój administracyjny i nie widać, kiedy się to czekanie skończy, a tymczasem wiele spraw drogowych nadzwyczaj ważnych załatwia się prowizorycznie lub nie załatwia się wcale. Jest wielka potrzeba wydania ramowej ustawy, któraby jednolicie w całym państwie regulowała gospodarkę drogową; projekt ustawy opracowany przez Min. Rob. Publ. może zawierać pewne luki i niejasności, to też otwierając szczegółową dyskusję, wzywa obecnych na ankiecie do wskazania zauważonych braków ustawy.

### Dyskusja szczegółowa.

#### Podział dróg na kategorie.

*Przedstawiciele b. zaboru pruskiego pp. Pospieszański i Ziemiński,* wypowiadają się przeciw tworzeniu kategorii dróg państwowych; uważają że wszystkie drogi mogą być podzielone na dwie kategorie: drogi wojewódzkie, zarządzane przez samorząd wojewódzki i drogi gminne, zarządzane przez samorząd gminny; jeżeli ma być utrzymana kategoria dróg państwowych, to należy w ustawie zabezpieczyć przekazanie tych dróg samorządowi wojewódzkiemu. W b. zaborze Pruskim obecnie dąży się do tego, aby drogi powiatowe były administrowane przez samorząd wojewódzki, gdyż z punktu racjonalności gospodarki drogowej jest to lepsze.

*Przedstawiciele b. zaboru austriackiego pp. Blum i Stróżecki* wypowiadają się za utrzymaniem kate-

gorji dróg państwowych w zarządzie państwowym, na zasadzie doświadczenia długoletniego w Galicji natomiast *p. Latoszyński* uznaje kategorie dróg państwowych za zbyt dużą, a podział dróg na wojewódzkie powiatowe i gminne uważałoby za słuszny.

*Przedstawiciel Min. Spraw. Wojskowych por. Petrażycki i kapitan Firych* wypowiadają się za utrzymaniem kategorii dróg państwowych z powodu, że samorządy wobec ogromu innych zadań nie będą w stanie zająć się należycie utrzymaniem dróg, mających państwowe znaczenie i nie będą posiadały na to środków. Trzeba ustawowo zapewnić należyte utrzymanie tych dróg i fundusze na ten cel.

*Przedstawiciel Min. Kolei Żelaznych inż. R. Niewiadomski* zgłasza żądanie utworzenia piątej kategorii dróg, znajdujących się na terenie wyłączenia, które powinny być uważane za drogi prywatne kolejowe.

*P. Stróżecki* wypowiada się przeciw tworzeniu specjalnej kategorii dróg — dojazdów kolejowych i proponuje, aby dojazdy kolejowe pod względem administracyjnym zaliczać do takiej kategorii dróg, do jakiej należy droga, którą dojazd kolejowy łączy ze stacją kolei, a to dla uproszczenia administracji tych dróg.

*Inż. Michalski, przedstawiciel Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwa* oznajmia, iż zdaniem jego pewne drogi kołowe obecnie nie mogą mieć znaczenia gospodarczego lub strategicznego; w czasie wojny wszystkie drogi mogą mieć znaczenie strategiczne, z tego powodu mniema, że kategoria dróg państwowych jest zbyt duża.

*P. Stróżecki* wnosi, że postanowienia ogólne powinny być uzupełnione rygorem, że o ile żaden z samorządów nie będzie się przyznawał do obowiązku utrzymywania pewnej drogi, to władze odpowiednie będą mogły zmusić ten lub inny samorząd do utrzymania tej drogi.

*P. inż. Tryliński* zaznacza, że Rada Wojewódzka Warszawska narazie uznała kategorię dróg wojewódzkich za zbyt dużą wobec tego, że samorządu wojewódzkiego jeszcze niema i niewiadomo jakimi sumami będzie rozporządzał.

*Inż. Iwestorowicz* stwierdza, że podział dróg na kategorie, zrobiony w zależności od znaczenia dróg, jako arterji komunikacyjnych pod względem gospodarczym lub wojskowym, nada się do wszystkich dzielnic państwa, bo inna rzecz podział dróg na kategorie podług znaczenia, jakie drogi posiadają pod względem komunikacyjnym, a inna rzecz — zarządzanie drogami — o czem będzie mowa przy rozdziale II-gim o administracji dróg; formy zarządu drogami powinny być przystosowane do właściwości każdej dzielnicy i stopnia rozwoju w niej kultury; taką elastyczną formę zarządu drogami i możliwość dostosowania jej do różnych warunków właśnie ma na celu rozdział II, traktujący o administracji drogowej; przy omawianiu tego rozdziału wyjaśnia się wątpliwości co do celowości projektowanego podziału dróg na kategorie.

*Wice-Minister Dudek* reasumuje dyskusję przeprowadzoną na temat podziału dróg na kategorie i twierdzi, że w obecnym stanie rozwoju samorządu daleko bezpieczniej jest ustawowo zabezpieczyć państwu wpływ bezpośredni na stan dróg pierwszorzędного znaczenia, aby nie zniszczyć ich do reszty, bo w ciągu wojny gospodarka drogowa nie była ciągłą i w wielu wypadkach główne drogi niszczały; trzeba je uchronić od zguby; z tego względu kategoria dróg państwowych, na które państwołożyłoby fundusze, jest potrzebna.



## Dyskusja szczegółowa o postanowieniach ogólnych (rozdział I).

*P. Latoszyński* uważa, że artykuł o przenoszeniu dróg z jednej kategorii do drugiej nie jest dobry, że lepszy jest art. 3 ustawy galicyjskiej drogowej z 1907 r.

*P. Latoszyński* do artykułu o wywłaszczeniu proponuje dodatek, aby nadać zarządom drogowym prawo przeprowadzenia pomiarów dla celów drogowych na gruntach prywatnych za wynagrodzeniem szkód, jakieby podczas pomiarów mogły być zrobione.

*P. Zwoliński* uważa, że orzeczenia o potrzebie i rozciągłości wywłaszczenia na cele drogowe powinna wydawać nie druga instancja, a Min. Rob. Publ., z tego względu że idzie tu o ograniczenie prawa własności i że w Ministerstwie będzie lepszy dobór sił urzędniczych, niż w województwach. Co się zaś tyczy odwoływania orzeczeń wywłaszczeniowych, to interesowanym powinno przysługiwać prawo odwoływania się do Sądu Najwyższego, o ile nie będzie stworzony osobny trybunał administracyjny.

*P. Blum* zwraca uwagę, że zaniechanie drogi publicznej powinno następować na zasadzie uchwały ciała samorządowego, jednak po porozumieniu się z właściwymi organami rządowymi; taki wpływ musi koniecznie być zabezpieczony, aby samorządy nie były zbyt łatwe do kasowania dróg. *P. Petrażycki* popiera wniosek p. Bluma.

*P. Blum* proponuje wstawienie artykułu: Ustawa niniejsza nie narusza praw i obowiązków, opartych na dobrowolnych ugodach oraz innych tytułów prawnych co do dróg wszystkich kategorii.

## Dyskusja nad rozdziałem II-gim o administracji drogowej.

*Inż. Nestorowicz* w odpowiedzi inż. Szukowi na oświadczenie w ogólnej dyskusji wyjaśnia, że ustawa bynajmniej nie przewiduje podziału gospodarki drogowej pomiędzy dwa Ministerstwa; przeciwnie, w myśl ustawy z dnia 29 kwietnia o zakresie działalności Ministerstwa Robót Publicznych polityka drogowa znajduje się wyłącznie w rękach Ministerstwa Robót Publicznych i tylko ono decyduje w sprawach polityki drogowej; przekazanie w ustawie pewnych kategorii dróg samorządom miejscowym nie jest bynajmniej podziałem gospodarki drogowej pomiędzy dwa Ministerstwa; Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych, gdyż związki samorządowe nie są urzędami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, a są instytucjami współdziałającymi ze wszystkimi Ministerstwami; pod względem gospodarki drogowej dla samorządów wszystkich stopni władzą nadzorczą jest Ministerstwo Robót Publicznych, tak jak pod względem spraw oświatowych — Ministerstwo Oświaty. Wobec tego faktycznego stanu rzeczy powinny odpaść wszelkie wątpliwości co do podziału gospodarki drogowej „pomiędzy dwa Ministerstwa”, co byłoby zupełnie szkodliwe dla gospodarki drogowej.

*Por. Petrażycki* wypowiada życzenie, aby ustawa wyraźnie mówiła, że Min. Rob. Publ. jest obowiązane do prowadzenia wykazów („ewidencji”) wszystkich dróg i żeby Min. Rob. Publ. wszystkie projekty zatwierdzało oraz żeby te czynności były dokonywane w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych.

*P. Terech* nie uważa za słuszną, aby nadzór nad drogami pod względem administracyjnym na-

leżał do Min. Rob. Publ.; ogranicza to kompetencje samorządu jako takiego.

*P. Weissbrod* mniema, że nadzór administracyjny powinien należeć do Min. Spraw Wewn., jako instytucji, mającej nadzór nad budżetami samorządów.

*P. Wiceminister inż. Dudek* wyjaśnia, że ingerencja Min. Rob. Publicznych pod względem administracyjnym do gospodarki drogowej samorządów jest niezbędna z powodu, że Min. Rob. Publ. będzie finansowało i dawało pomoc pieniężną samorządom i musi wiedzieć w jaki sposób, celowy, czy nie celowy, pieniądze te są wydawane.

*Inż. Nestorowicz* dodaje, że o ile strona techniczna gospodarki samorządów podlegałaby Min. Rob. Publ., a strona administracyjna Min. Spraw Wewnętrznych, to wywołałoby zamęt i nieskończone spory co do kompetencji; oprócz tego strona administracyjna tak ściśle wiąże się ze stroną techniczną, że właściwie trudno określić, gdzie kończy się jedna a zaczyna druga; aby sądzić, czy administrują samorządy drogami prawidłowo, musiałoby Min. Spr. Wewn. posiadać *fachowe techniczne siły*, które jedynie mogłyby dać prawidłową ocenę prowadzenia gospodarki pod względem gospodarczym; byłyby wtedy podwójne techniczne organy nadzoru nad gospodarką drogową; jedne z ramienia Min. Rob. Publ. dla nadzoru pod względem technicznym, i drugie z ramienia Min. Spraw Wewnętrznych dla nadzoru pod względem administracyjnym. Nie mówiąc o szkodliwości takiego stanu rzeczy z powodu potrzeby podwójnej prawdopodobnie ilości urzędników technicznych, byłby dla samej sprawy szkodliwy taki podział nadzoru pomiędzy dwa ministerstwa. Co do tego, aby nadzór administracyjny nie był krepujący dla samorządów to jest rzecz późniejszych szczegółowych instrukcji, co zaś do stosunku do Min. Spr. Wewnętrznych, to pod tym względem może być Min.-u Spraw Wewnętrznych jak również i Min.-u Spr. Wojskowych w jednym z końcowych artykułów zastrzeżona ingerencja w ramach ich kompetencji.

*P. Weissbrod* proponuje, aby co do nadzoru nad gospodarką drogową samorządów przekazano go Min. Rob. Publ. z wyjątkiem spraw budżetowych, które w myśl ustawy samorządów zastrzeżone są Ministerstwu Spraw Wewnętrznych.

*Inż. Nestorowicz* na zasadzie wniosków z ogólnej dyskusji i życzeń przedstawicieli zaboru pruskiego proponuje, co *obecni uznają za celowe*, aby budowę i utrzymanie dróg wojewódzkich i powiatowych zasadniczo wykonywały samorządy wojewódzkie, które w miarę uznania mogłyby przekazywać te obowiązki samorządom powiatowym, o ile takie przekazanie byłoby celowe i dawało możliwość ustalenia lepszej gospodarki.

*P. Pospieszalski i Stróżecki* proszą, aby w ustawie był jakiś rygor, któryby uniemożliwił tworzenie na terenie jednego i tego samego powiatu kilku organizacji technicznych do zarządu drogami, co miało miejsce w Galicji.

*P. Weissbrod* co do zarządu dróg gminnych proponuje, aby dla wypadku, gdy drogami gminnymi zarządzają samorządy powiatowe, w ustawie dać stylizację, że zarząd drogami gminnymi wykonują się przez samorządy powiatowe w ramach budżetu gmin zainteresowanych wiejskich z uwzględnieniem ich życzeń bądź przez służbę drogową powiatową bądź też przekazuje go gminom.

*P. Ziemiński* z radością przyjmuje do wiadomości projekt, że Ministerstwo będzie decydować



o kwalifikacjach urzędników drogowych komunalnych; jest bardzo potrzebne, aby uniknąć faktów jakie miały miejsce w samorządach w Wielkopolsce, gdzie na miejsca powiatowych inżynierów mianowano oficerów od marynarki, lub od saperów.

*P. Latoszyński* ustala, że rozdział o administracji należy uzupełnić przepisami o odwołaniach, kto ma rozstrzygać spory o kierunkach dróg, kto ma orzekać do kogo droga należy, gdy przechodzi ona przez dwie i więcej gminy, kto orzeka sprawę naruszenia całości drogi publicznej np. państwowe, kto prowadzi kataster drogowy i t. p.

*P. Petrażycki* proponuje, aby na drogach komunalnych etatowy personel drogowy był państwowy i aby był opłacany przez państwo; byłoby to korzystne na czas najbliższy, nim ułoży się życie powojenne.

### Dyskusja o rozdziale III-m o pokryciu kosztów budowy i utrzymania dróg.

*P. Latoszyński*. Uchwały co do ustalenia dodatków od podatków i opłat specjalnych na cele drogowe powinny być zatwierdzane przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych z porozumieniem z Ministerstwem Skarbu.

*P. P. Weissbrod, Pospieszalski i Latoszyński* wypowiadają się, że pomoc na drogi wojewódzkie powiatowe i gminne w formie zapomóg powinna być dawana w ryczałtowych sumach samorządom wojewódzkim podług pewnego klucza, który później ustali Minister Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministerstwami; tym sposobem samorząd wojewódzki będzie miał możliwość dysponowania temi sumami, a uniknie się niepotrzebnej centralizacji i przypadkowego udzielania zapomóg.

*P. Ziemiński* jest zdania, że powinno się dawać województwom jedną ryczałtową sumę na budowę i utrzymanie wszystkich trzech kategorii dróg samorządowych aby samorządy miały większą swobodę dysponowania temi funduszami.

*P. Stróżecki* jest za rozdzieleniem funduszu zapomogowego na dwa fundusze: jeden na utrzymanie dróg, a drugi na budowę dróg; bo jedne okolice będą miały większą potrzebę na budowę dróg, a inne na utrzymanie dróg.

*P. Pospieszalski* dziwi się, że w projekcie Min. R. P. została upośledzona Kongresów i b. zabór pruski, pod względem sieci dróg państwowych, gdy Galicja ma ich mieć 30 — 40% więcej. Żąda równomiernego traktowania dzielnic.

*Inż. Nestorowicz* proponuje, aby w przepisach końcowych zabezpieczyć ustawowo przekazanie dróg państwowych na terenie byłego zaboru pruskiego samorządowi wojewódzkiemu wraz z odpowiednimi funduszami, które wobec prawdopodobnego powiększenia sieci dróg państwowych na terenie tego zaboru nie będą mniejsze niż reszta płacona przez rząd niemiecki na utrzymanie b. dróg państwowych, przekazanych samorządowi wojewódzkiemu na zasadzie prawa z 1875 i 1902 roku. Tym sposobem gospodarka drogowa w tej dzielnicy będzie prowadzona dotychczasowym trybem, a dzielnica nie będzie pokrzywdzona pod względem finansowym.

*P. Latoszyński* uznaje za zbędny rygor co do niewykonania zobowiązań związków samorządowych, wynikających z pobrania zapomogi lub pożyczki na budowę i utrzymanie dróg, ponieważ rygory takie zawsze znajdują się w ustawie o samorządzie.

*P. Zwoliński* obawia się, że samorządy przy określaniu dodatkowych opłat za nadmierne zu-

żywanie dróg lub za specjalne korzyści, otrzymywane z pobudowania lub utrzymywania dróg, będą zbyt obciążały przedsiębiorstwa przemysłowe. Żąda aby takie opłaty były ustalone w porozumieniu z resortem Ministerstwem, które nadzoruje dany zakład. Proponuje również, aby w ustawie było przewidziane polubowne załatwienie tej sprawy, a dopiero gdy się go nie osiągnie — przymus.

*P. Weissbrod* sądzi, że obawy *p. Zwolińskiego* będą płonne, jeżeli się zważy, że w samorządach zasiadać będą również przedstawiciele przemysłu, którzy go bronić będą przed nadmiernymi ciężarami; wreszcie sądzi, że o wysokości tego rodzaju opłat powinno decydować nie Min. Rob. Publ. a Min. Spraw Wewnętrznych.

*Inż. Nestorowicz* wyjaśnia, że jest to niemożliwe, bo oznaczanie wysokości opłat za nadmierne zużycie dróg lub za specjalne korzyści z budowy lub utrzymania drogi otrzymane, może ściśle i prawidłowo oznaczyć tylko Min. Rob. Publ., które posiada wszystkie dane i odpowiedni fachowy personel.

*P. Latoszyński* proponuje pozostawienie myt tak zwanych „kopytkowych” pobieranych przez miasta przy wjeździe do miast, gdyż w przeciwnym razie pozbawiłoby się miasta bardzo poważnych dochodów. Również myta przewozowe powinny być pozostawione; istnieje dużo przewozów prywatnych, trzeba by je wykupić, co by wyniosło duże sumy.

*P. Ziemiński* jest za zniesieniem myt bez zastrzeżeń.

*P. Stróżecki* jest za możliwością pozostawienia myt dla wypadków wyjątkowych, gdy np. trzeba zamortyzować jakiś kosztowny obiekt.

*P. Latoszyński* uznaje spółki drogowe za zbyt niebezpieczne; w Małopolsce nie odczuwa się ich potrzeby.

*Por. Petrażycki* uznaje doniosłe znaczenie spółek drogowych dla Kresów Wschodnich; już teraz znane mu są wypadki, że takie spółki tworzyć się zaczynają nawet pomimo braku odpowiedniego prawodawstwa; należy więc i w gospodarce drogowej dać możliwość wyzyskania inicjatywy prywatnej.

### Dyskusja o rozdziale IV o świadczeniach drogowych w naturze.

Obecni wypowiadają się za projektem, proponując przeważnie poprawki redakcyjne.

*P. Latoszyński* proponuje, aby powinność drogową w naturze rozciągnąć nie tylko na płacących podatki bezpośrednio mieszkańców gmin, ale i na wszystkich mieszkańców. Proponuje, aby wymiar „szarwarku” pozostawić uznaniu gminy i nie krępować jej. Jest zdania że szarwark powinien być rozciągnięty na drogi powiatowe.

*P. Zwoliński* żąda, aby przedsiębiorstwa przemysłowe miały ustawowo zapewnioną zamiast powinności naturalnej przez opłatę.

### Dyskusja o rozdziale V o postanowieniach końcowych.

*P. Latoszyński* uważa, że nie należy oznaczać terminu objęcia dróg przez odnośne zarządy po wprowadzeniu w życie niniejszej ustawy, a pozostawić to Ministrowi Robót Publicznych, bo niewiadomo kiedy ustawa będzie zatwierdzona.

*P. Blum* twierdzi, że uchwały samorządów wojewódzkich i powiatowych co do uznania przez nie pewnych dróg za wojewódzkie i powiatowe, powinny zapadać po uprzednim porozumieniu się



z odpowiedniami władzami administracyjnymi, aby mogły być uwzględnione interesy państwa.

*P. Kozłowski, przedstawiciel Ministerstwa Spr. Wewn.* zaznacza, że podobnego rodzaju uchwały powinny być zatwierdzane przez władzę nadzorczą.

*P. P. Kozłowski, Pospieszalski* i inni uznają, że ogłaszanie wykazów dróg w dziennikach urzędowych jest niepotrzebne, natomiast wystarczy, gdy się włoży na Min. R. P. obowiązek prowadzenia spisu dróg wszystkich kategorii.

*P. Spett, przedstawiciel Min. Kolei Żelaznych* prosi o uregulowanie w ustawie sprawy dojazdów kolejowych: kto ma nimi zarządzać, kto ponosi koszty budowy i utrzymania.

*Inż. Nestorowicz* proponuje umieszczenie w przepisach końcowych postanowień, któreby ustawowo zabezpieczyły przekazanie dróg państwowych na terenie b. zaboru pruskiego samorządowi miejscowemu, oraz aby prawa obecne samorządu poznańskiego w dziedzinie gospodarki drogowej nie były w niczem uszczuplone przez projektowaną ustawę.

*P. Latoszyński* w sprawie likwidacji myt udzielił cennych uwag i zaproponował poprawki, które uwzględniono przy redakcji ustawy; ponieważ mają charakter redakcyjny i prawny — nie dajemy tu o tem sprawozdania.

*Pos. Petrażycki* żąda aby w ustawie wykonanie ustawy zlecone zostało Min. Rob. Publ. w porozumieniu z Min. Spr. Wojskowych i z innymi Ministerstwami.

## Dyskusja o projekcie sieci dróg państwowych.

Wywiązuje się bardzo ożywiona dyskusja na temat projektu sieci dróg państwowych.

*Przedstawiciele b. zaboru pruskiego* uznają go za krzywdzący dla siebie i dla Kongresówki, żądają, aby gęstość dróg państwowych była mniej więcej wszędzie jednakowa.

*P. P. Petrażycki i Derdacki* żądają uwzględnienia w większym stopniu sieci dróg państwowych na zachodniej granicy.

*P. Stróżecki* przedstawia projekt sieci dróg państwowych dla Galicji, opracowany przez Tow. Politechniczne Lwowskie. Projekt ten spotyka aprobatę obecnych.

*P. Blum* przedstawia projekt sieci dróg państwowych dla Galicji w imieniu Sekcji Technicznej Namiestnictwa; projekt ten daje gęstą sieć dróg państwowych ogólnej długości 4000 — 5000 km., uznano go za zbyt obszerny, ponieważ, gdyby taką samą gęstość dróg państwowych przyjąć dla innych dzielnic państwa, trzeba by upaństwowić około 15—20 tysięcy kilometrów, co dla skarbu państwa byłoby zbyt wielkim ciężarem.

*P. inż. Siedlecki* proponuje, aby sieć dróg państwowych była jednakowo gęsta wszędzie, aby nie było forytowania jakiejś jednej dzielnicy. Z tego względu proponuje dla Galicji pozostawić dwa główne trakty: Krakowsko-Lwowski, z przedłużeniem do Tarnopola i podkarpacki, oraz szereg traktów łączących Kongresówkę z Galicją.

*P. Stróżecki* proponuje aby przy uwzględnieniu sieci pamiętano o drogach państwowych dla ośrodków przemysłu naftowego (np. trakt Lwów—Drohobycz i inne).

*P. Zwoliński* żąda uwzględnienia przeprowadzenia dróg państwowych przez powiaty Częstochowski i Wieluński, jako przemysłowe, żąda upaństwowienia drogi Olkusz — Nivka, jako położonej na wybitnie przemysłowym terenie. Wreszcie

zdaniami jego w okolicach, gdzie jest dużo cukrowni, powinno być więcej dróg państwowych.

*Przedstawiciele Min. Spraw Wojskowych* zastrzegają sobie ostateczne ustalenie sieci dróg państwowych na specjalnej konferencji.

*Inż. Nestorowicz* oświadcza, że w myśl zgłoszonych na ankiecie postulatów Ministerstwo Rob. Publ. opracuje ostateczny projekt sieci państwowych, który prawdopodobnie uzna za państwowe nie więcej niż 10,000—11,000 km. dróg, gdyż upaństwowienie większej ilości dróg byłoby zbyt uciążliwe dla Skarbu Państwa.

*P. Wice-Minister Dudek* zamykając posiedzenie i reasumując wynik ankiety, oświadcza, że chociaż opracowany przez Min. Rob. Publicznych projekt ustawy w szczegółach będzie wymagał pewnych poprawek i uzupełnień, to jednak w zasadzie zadowoli on wymagania wszystkich dzielnic Rzeczypospolitej i będzie początkiem nowej ery w gospodarce drogowej. Ponieważ ustawa jest ściśle ramowa, przeto nie może być uzupełnienia wieloma szczegółami, jak to życzyli sobie niektórzy uczestnicy ankiety. Te szczegóły znajdują się bądź w szczegółowych rozporządzeniach wykonawczych, jakie poszczególne samorządy wojewódzkie będą mogły wydawać w dziedzinie gospodarki drogowej w ramach ustawy drogowej. Opracowanie projektu ustawy dla całego Państwa Polskiego było rzeczą niezmiernie trudną, gdyż niemożliwym jest w równej mierze zadowolnić potrzeby trzech różnych dzielnic.

Ankieta dała bardzo dużo cennego materiału, który będzie należycie przez Ministerstwo wykorzystany przy ostatecznym redagowaniu ustawy. Podziękowaniem za udział w ankiecie zamknął posiedzenie.

Dla całości obrazu obrad ankiety dodajemy do niniejszego sprawozdania tekst projektu ustawy poprawionej, uzupełnionej na zasadzie wyniku ankiety i wniesionej do Rady Ministrów, oraz wykaz projektowanych dróg państwowych wraz z mapą, opracowaną przez Min. Rob. Publ.

Dzielnica	Powierzchnia km <sup>2</sup>	Ilość mieszkańców milionów	Sieć dróg państwowych				
			Uznano star. dróg państw.	Upaństwowiono nowych dróg	Razem	Długość na 1 kl. <sup>2</sup>	Długość na 100 mieszkańców
I. b. Królestwo Kongresowe	127.500	13,5	2380	2690 <sup>1)</sup>	5070	0.0397	0.375
II. Galicja	78.500	8,0	2370	950 <sup>2)</sup>	3325	0.0423	0.419
III. b. zabór pruski (W. Ks. Poznańskie i Pomorze)	70.500	3,0	605	1505	2110	0.0480	0.703
	250.500	24,5	—	—	10500	0.420	0.436

<sup>1)</sup> W tem wybudować na nowo trzeba 380 km.

<sup>2)</sup> W tem wybudować na nowo trzeba 75 km.

*Inż. M. Nestorowicz*