

# Zadania samorządu w gospodarce drogowej.

Referat Inż. M. Nestorowicza, wygłoszony na zjeździe przedstawicieli sejmików powiatowych w dniu 31 maja w Warszawie.

Pod względem rozwoju ulepszonych dróg kołowych nie zajmuje Polska poczesnego miejsca wśród państw europejskich; zdaje się, że nie bardzo omylimy się, gdy powiemy, że pod względem gęstości dróg bitych Polska zajmuje 10-te, a może i dalsze miejsce.

Na takie zacofanie złożyło się kilka przyczyn, najważniejsze z których—to polityka i gospodarka rządów zaborczych.

W liczbach zacofanie nasze pod względem rozwoju dróg bitych wyraża się, jak następuje:

We Francji na 1000 klm. kwadr. wypada aż 1,048 klm. dróg bitych, w Anglii 813, w Belgji 780, we Włoszech 286, w Niemczech (dla całego Państwa w granicach przedwojennych) 486, tymczasem w poszczególnych dzielnicach Polski gęstość dróg bitych przedstawia się jak następuje:

Na 1000 klm. kw.	w b. Zaborze niemieckim	275 klm.
" " " "	w Galicji . . . . .	184 "
" " " "	w Kongresówce . . . . .	66 "
" " " "	na Kresach Wschod. ok.	6 "

Dla całego obszaru wielkiej zjednoczonej Polski gęstość sieci dróg bitych wynosi około 50 klm. na 1000 klm. kw., z czego wynika, że jesteśmy biedniejsi w drogi bite od Francji 21 razy, od Anglii 16 razy, od Belgji 15 razy i t. d.

Poszczególne dzielnice Polski są bardzo nierównomiernie uposażone w drogi bite; na Kresach Wschodnich, sprawa ta najgorzej się przedstawia; w samej zaś tylko Kongresówce mamy trzy i pół razy mniejszą gęstość dróg bitych, niż w b. zaborze pruskim, dwa i pół razy mniejszą, niż w Galicji.

Istniejące drogi bite nie wszędzie są w dobrym stanie.

W b. zaborze pruskim naogół gospodarka drogowa postawiona była racjonalnie i tam istniejące drogi bite są naogół dobre. Administrowane są częściowo przez związki komunalne prowincjonalne, częściowo przez związki komunalne powiatowe, wreszcie drogi bite miejscowego znaczenia utrzymywane są przez właściwe gminy. Szosy państwowe w 1875 r. przekazane zostały związkowi komunalnym i odtąd w Prusach ta kategoria dróg przestała istnieć; wzajemnie państwo corocznie dawało znaczną zapomogę na utrzymanie i budowę dróg i pozostawiło sobie kontrolę gospodarki drogowej.

Jak już wspomnieliśmy, stan dróg bitych w tym zaborze jest najlepszy ze wszystkich dzielnic i gospodarka dzięki czynnikom samorządowym w administracji tych dróg kosztowała bardzo tanio.

W Galicji drogi bite były dobre i złe, w zależności od tego, kto niemi administrował. Galicyjskie drogi państwowe w ilości około 3500 klm. utrzymywane były bardzo dobrze pod względem technicznym, dzięki jednak biurokratycznym zasadom prowadzenia gospodarki utrzymanie ich kosztowało drogo; najważniejszą zaś stroną ujemną gospodarki rządu austriackiego było to, że rozwój sieci dróg państwowych zamarł od dłuższego czasu i rząd ten bynajmniej nie wykazywał tendencji, aby przyczyniać się do rozwoju dróg bitych.

Pozostałe kategorie dróg bitych: krajowe, powiatowe, oraz gminne były utrzymywane bądź przez Wydział Krajowy, bądź przez właściwe Wydziały powiatowe, bądź przez gminy z funduszy miejscowych.

Najlepiej pod względem technicznym przedstawiały się drogi kolejowe, znacznie gorzej pozostałe kategorie. Dróg bitych tych trzech kategorii jest w Galicji około 14000 klm.; przed wojną stan ich był naogół znośny, obecnie z powodu wojny znacznie się pogorszył; w niektórych okolicach drogi te są zupełnie zniszczone. Koszt utrzymania tych dróg był znacznie mniejszy, niż dróg państwowych.

Zaznaczamy, że administracja drogowa w Galicji jest trojaka: drogi państwowe jeszcze dotychczas mają odrębną administrację, drogi krajowe z ramienia Wydziału Krajowego również, wreszcie inżynierowie powiatowi i służba drogowa powiatowa z ramienia Wydziałów powiatowych stanowią trzecią administrację drogową nad drogami powiatowymi i gminnymi I i II klasy.

W Kongresówce obecnie posiadamy około 11000 klm. dróg bitych; przed wojną część dróg bitych — około 4000 klm. — była utrzymana przez państwo — przez Ministerstwo Komunikacji; były to tak zwane drogi państwowe; utrzymywane były względnie dobrze pod względem technicznym; utrzymanie ich kosztowało drogo; sieć tych dróg również jak i w Galicji nie rozszerzała się od dłuższego czasu; pozostałe drogi bite należały do tak zwanych traktów gubernjalnych, utrzymywane były ze specjalnych podatków drogowych również przez organy rządowe administracyjne: rządy gubernjalne i urzędy powiatowe; w ostatnich czasach fundusze na utrzymanie tych dróg były niewystarczające, a gospodarka naogół niżej wszelkiej krytyki pod każdym względem.

Dróg tych jest obecnie około 6000 klm.

W czasie wojny okupanci pobudowali kilkaset kilometrów dróg bitych; rozpoczętych przez nich jest około 600 kilometrów.

Stan dróg w Kongresówce naogół nie jest zadowalający; w wielu miejscowościach drogi bite, niepotrzebne dla okupantów, zupełnie były przez nich zarucone.

Dróg gminnych bitych w Kongresówce było stosunkowo bardzo mało; wogóle drogi gminne znajdują się w stanie zupełnie dzikim, gdyż dzięki nieudolnej gospodarce i polityce rządu rosyjskiego nikt niemi nigdy się nie zajmował.

Na Kresach Wschodnich sprawa drogowa przedstawia się jeszcze gorzej: dróg bitych jest tam bardzo mało, są to nieliczne drogi bite państwowe, zniszczone przez bezpośrednie działania wojenne; dróg komunalnych bitych (ziemskich) jest bardzo mało, a istniejące drogi gruntowe znajdują się w stanie pierwotnym.

Z powyższego opisu stanu sprawy drogowej w poszczególnych dzielnicach, wynika, że przed Polską w gospodarce drogowej stoją trzy zadania pierwszorzędного znaczenia dla Państwa i jego normalnego rozwoju ekonomicznego:



1. Polska musi dążyć do przyprowadzenia do porządku istniejącej sieci dróg bitych, a więc do odbudowania zniszczonych mostów stałych, należytego pogrubienia powłoki szabrowej, przebudowanie odcinków dróg zniszczonych lub pobudowanych wadliwie. Powinniśmy doprowadzić stan tych dróg do takiego stanu, by „Polska droga“ lub „Polski most“ nie były czemś przysłowiowo złem.

2. Polska powinna dążyć do rozszerzenia sieci dróg bitych do takiego stopnia, aby gęstość jej odpowiadała potrzebom państwa i była przynajmniej taka jak w Poznańskim.

Aby to osiągnąć, należy tylko na obszarze Galicji i Kongresówki wybudować nie mniej niż 35000—40000 klm. dróg bitych. To rozszerzenie sieci dróg bitych może być uskutecznione ze względu na olbrzymie koszty i brak materiałów kamiennych w okresie 20—30 letnim.

3. Ponieważ nie wszystkie drogi kołowe ze względu na koszty lub brak na miejscu odpowiednich materiałów kamiennych mogą być przerobione na drogi bite i rozszerzenie sieci dróg bitych może się odbywać bardzo powoli, należy przeprowadzić uporządkowanie dróg gruntowych zwyczajnych, które obecnie znajdują się w stanie zupełnie dzikim.

W tym celu już czynione są prace przygotowawcze, aby móc dla dróg tych zastosować te zdobycze techniki drogowej, jakie w ostatnich czasach w olbrzymim zakresie stosują u siebie Stany Zjednoczone.

Te zdobycze techniki budowy i utrzymania dróg gruntowych są bardzo proste i polegają na tem, aby przy zastosowaniu specjalnych maszyn drogowych nadawać drogom gruntowym wypukły profil poprzeczny i stale go utrzymywać w porządku, aby mieć możność natychmiast usuwać z powierzchni dróg wody atmosferyczne.

Sprawa ulepszenia gminnych dróg gruntowych jest nie mniej ważna, niż rozszerzenie sieci dróg bitych.

Przez zastosowanie odpowiednich maszyn do dróg gruntowych, przez przyprowadzenie ich do należytego profilu i przez umiejętne utrzymywanie tej kategorii dróg w porządku, można osiągnąć olbrzymie oszczędności.

Praktyka Stanów Zjednoczonych dowiodła nam, że ładunek wozów ciężarowych przy tejże sile pociągowej może być nawet kilkakrotnie powiększony na drodze gruntowej, przyprowadzonej do porządku sposobami praktykowanymi w Ameryce, w stosunku do największego dopuszczalnego ładunku na tejże drodze i dla tychże środków przewozowych przed przyprowadzeniem tej drogi do porządku.

Nawet bardzo ostrożne obliczenia wskazują, że ulepszenie dróg gruntowych tylko częściowe da olbrzymią oszczędność w pracy sprzężaju i robociznie, wynoszącą kilkaset milionów marek; oszczędność tę będzie można użyć na wykonanie różnych produkcyjnych robót, potrzebnych dla ekonomicznego podniesienia państwa.

Te trzy doniosłe zadania z dziedziny gospodarki drogowej stoją przed państwem, względnie przed powołaniem do ich wykonania Ministerstwem Robót Publicznych.

Przy wykonaniu tych zadań należałoby trzymać się następujących punktów widzenia:

1. Wszystkie drogi kołowe bez wyjątku powinny znajdować się pod zwierzchnim zarządem jednego Ministerstwa — Ministerstwa Robót Publicznych, które

prowadzi ogólną politykę drogową i przez swoje organy miejscowe przeprowadza ją na miejscu.

2. Wychodząc z założenia, że w wolnej Polsce Rząd polski i społeczeństwo polskie stanowią jedno, że organy rządowe i samorządowe powinny współdziałać, a nie iść luzem lub, co najgorsza, zwalczać się wzajemnie, jestem zdania, że wszystkie drogi kołowe powinny być zarządzane przez właściwe organy samorządowe: gminne, powiatowe i projektowane wyższe jednostki samorządowe: „województwa“ czy „ziemie“. Niemniej ważne drogi byłyby w zarządzie gmin, więcej ważne w rękach powiatów, względnie województw lub ziem.

Urządzenie administracji dróg kołowych przedstawiamy sobie w sposób następujący:

Podług projektu ustroju administracyjnego, opracowywanego obecnie przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, całe Państwo Polskie ma być podzielone na ziemie czy też na województwa; ilość tych jednostek nie jest ustalona; są tendencje, aby ilość ich była nie większa niż 15—18 dla całego Państwa.

Ziemie czy województwa dzieliłyby się na powiaty, powiaty na gminy.

Dla dobra sprawy drogowej zarząd dróg bitych powinien znajdować się w rękach „ziemi“, gdyż powiaty nasze nawet z Kongresówce, są za słabe ekonomicznie, aby móc samodzielnie prowadzić poważne gospodarstwo drogowe; ziemie, złożone z kilku czy kilkunastu powiatów, będą miały możność prowadzenia szerszej, nie zaściankowej polityki i gospodarki drogowej, mogłyby mieć na czele tej gałęzi gospodarki samorządowej więcej wyszkolony, a więc i droższy personel kierowniczy z większym biurem, któreby na należytej wysokości prowadziło prace techniczne, jak projekty nowych dróg i t. d.; mogłyby być zaopatrzone w drogie, a potrzebne maszyny drogowe: walce parowe lub motorowe, tłuczki mechaniczne, maszyny do budowy dróg gruntowych; na zaopatrzenie się w takie maszyny nie zawsze mógłby się zdobyć przeciętny powiat.

Uchwała 3-go międzynarodowego kongresu drogowego w 1913 roku, w Londynie na podstawie praktyki państw całego świata również wypowiada się za oddaniem gospodarki drogowej większym jednostkom komunalnym.

Z punktu widzenia gospodarki drogowej należałoby więc życzyć, aby przy uchwalaniu projektu ustroju administracyjnego przez Sejm utrzymał się projekt podziału na większe „ziemie“ składające się z kilkunastu powiatów i aby gospodarka na drogach bitych, mających znaczenie ekonomiczne lub państwowe była pozostawiona w samorządzie ziemi a nie powiatów, które i tak będą miały olbrzymią pracę ze szpitalnictwem, szkolnictwem i t. d.

Utworzyłoby się tym sposobem 15 czy 18 autonomicznych gospodarstw drogowych silnych, przystosowanych do miejscowych warunków; byłyby to niejako w małej skali instytucje w sprawach drogowych na podobieństwo Departamentu drogowego w galicyjskim Wydziale krajowym.

Zaznaczamy, że w Poznańskim gospodarka na drogach, pozostających pod zarządem prowincjonalnego związku komunalnego, jest naogół lepsza, niż na drogach zarządzanych przez powiaty. Wśród sfér technicznych i samorządowych w Poznańskim należy oczekiwać stanowczego wypowiedzenia się za przeniesieniem



gospodarki drogowej z powiatów do związków prowincjonalnych.

Gdy więc drogi bite o znaczeniu ogólnym dla państwa lub poszczególnej okolicy, pozostawałyby pod zarządem wyższych jednostek komunalnych — ziem czy województw, reszta dróg kołowych miejscowego znaczenia pozostawałaby pod zarządem niższych jednostek komunalnych — powiatów lub gmin.

Jedynie w rękach i pod bezpośrednią kontrolą samorządu gospodarka drogowa może być oszczędna i celowa; tylko strona techniczna: kontrola techniczna i kierownictwo techniczne pozostałoby w rękach Rządu w osobach inżynierów i techników, przydzielonych do organów samorządowych i tyczyłaby się wszystkich dróg kołowych bez wyjątku.

3. Przekazując gospodarkę drogową w całości samorządowi, Rząd przyczyniłby się finansowo czy do utrzymania istniejących dróg bitych, czy też do budowy nowych, wydając zapomogi (dotacje) odnośnym organom samorządowym. Zapomogi takie byłyby większe dla dróg wymagających z punktu państwowego staranniejszego utrzymania lub budowy, mniejsze dla dróg miejscowego znaczenia.

Niektóre np. drogi muszą być przystosowane do ruchu samochodowego i na takie drogi państwo dawać będzie znaczne zapomogi.

4. Stojąc na powyżej wyłuszczonych zasadach Ministerstwo Robót Publicznych przygotowuje projekt ustawy drogowej, którą wniesienie dopiero po uchwaleniu przez Sejm ustroju administracyjnego Państwa, gdyż ustawa drogowa musi być przystosowana do ustroju administracyjnego.

Dlaczego należy dążyć do zerwania z tradycjami szosami państwowymi i do przekazania sprawy drogowej w całości organom samorządowym?

Otóż dążenie do przekazania bezpośredniej opieki nad drogami kołowymi miejscowym organom samorządowym jest ewolucją konieczną, wywołaną tą okolicznością, że Polska będzie państwem wielkim, że gospodarka drogowa jest kwestią najwięcej obchodzącą miejscowe społeczeństwo, które najlepiej się orientuje w tych potrzebach drogowych i że ta gospodarka drogowa powinna być oddana w ręce miejscowego rządu, t. j. miejscowego organu samorządowego.

W postępowych pod względem gospodarki drogowej państwach środek ciężkości tej gospodarki spoczywa na samorządzie.

Tak jest w Anglii, gdzie wszystkie drogi kołowe zawsze były pod bezpośrednią opieką samorządu

i gdzie nie było nigdy ani jednego kilometra państwowej szosy.

Tak jest we Francji, gdzie  $\frac{13}{14}$  wszystkich dróg bitych znajduje się w rękach samorządu a tylko  $\frac{1}{14}$  w bezpośrednim zarządzie państwowym; zresztą we Francji tuż przed wojną już był wniesiony do Izby Prawodawczej projekt o przekazaniu dróg państwowych miejscowym samorządom i tylko z powodu wojny został odłożony.

Tak jest w Stanach Zjednoczonych, gdzie też sprawa drogowa jest przekazana poszczególnym stanom, a państwu pozostawiono ogólną politykę drogową i techniczną kontrolę.

Polska ma być wielką, musi więc prowadzić wielkie gospodarstwo; aby temu podołać musi decentralizować zarząd poszczególnymi gałęziami gospodarki, a więc i gospodarki drogowej.

Do czasu uchwalenia przez Sejm ogólnej dla Państwa ustawy drogowej, w Polsce będzie wprowadzona prowizoryczna administracja dróg kołowych, mająca na celu stopniowe zorganizowanie administracji drogowej na wskazanych wyżej zasadach.

Ścisłe więc przejściowy charakter ma dekret z dnia 7 lutego r. b. o tymczasowym zarządzie drogami kołowymi, który stanowi jedynie etap ku zorganizowaniu gospodarki drogowej na nowych zasadach.

W końcu pozwalam sobie powiedzieć kilka słów pod adresem samorządu polskiego.

Rząd Polski z woli Sejmu Polskiego powstały stoi na stanowisku decentralizacji władzy i jak głosi jego deklaracja konstytucyjna ma zamiar przekazać samorządom miejscowym bardzo wiele dziedzin gospodarki społecznej; przed samorządem miejscowym naszym stoja olbrzymie zadania.

Sceptycy wypowiadają obawy, że samorząd nasz tym zadaniom nie podoła, bo za mało mamy odpowiednich ludzi. Otóż bądźmy przekonani, że naród który do ostatnich czasów nie miał żadnego wojska i który to wojsko potrafił stworzyć w ciągu kilku miesięcy i przy pomocy jego zwyciężać czyhających ze wszystkich stron wrogów, że naród, który w krótkim czasie potrafił stworzyć Państwo, opierające się zwycięsko okrażającej go ze wszystkich stron anarchji, potrafi również stworzyć taki miejscowy samorząd, który podoła swoim zadaniom; oczywiście nie od razu będzie Kraków zbudowany, nie od razu samorząd będzie sprawnie działać, ale powstanie i będzie się szybko udoskonalać.

Bądźmy więc przekonani, że przekazanie gospodarki drogowej instytucjom samorządowym nie tylko nie pogrzebie jej, ale ją postawi na wysokości zadania.

## O klinkierach drogowych i rurach kamionkowych.

Napisał Jerzy Holnicki-Szulc, inżynier-ceramik.

### Historja wyrobów kamionkowych.

Wyroby kamionkowe sięgają bardzo oddalonych czasów; wyrabiali je grecy, rzymianie, asyryjczycy, egipcjanie, chińczycy i tubylcy amerykańscy. W Chinach na 3000 lat przed Chrystusem były wyrabiane

przedmioty kamionkowe; w Japonii zaczęto je wyrabiać na 150 lat przed Chr. W szczątkach domu Arystotelesa z San-Juan-Thale znaleziono skorupy kamiennych wyrobów z bardzo ładną polewą i dekoracjami, świadczącymi o pełnym rozkwicie tego przemysłu.