
WIADOMOŚCI DROGOWE

ORGAN STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW POLSKICH KONGRESÓW DROGOWYCH

INŻ. MELCHJOR NESTOROWICZ.

OBECNY STAN GOSPODARKI DROGOWEJ W POLSCE
W ZWIĄZKU Z KRYZYSEM GOSPODARCZYM.

Wstęp.

Już kilkakrotnie na łamach pism fachowych wskazywałem przykłady błędnego i dla sprawy szkodliwego informowania opinii publicznej przez powierzchownych „znawców gospodarki drogowej” — o bolączkach tej gospodarki.

Zabierający głos w tych sprawach „znawcy” nie facytuja się, aby zasięgnąć źródłowych informacji i zbadać sprawę sumiennie i dokładnie, a ferują swoje orzeczenia na zasadzie plotek i niezgodnych z rzeczywistością informacji lub np. wrażeń z doraźnych wycieczek samochodowych lub motocyklowych, i przez to przyczyniają się do bałamucenia opinii publicznej i szkodzą samej sprawie.

Nie sądzę, aby czynili to świadomie, ale niewątpliwie czynią to dzięki swojej ignorancji.

Przed kilku laty szereg artykułów w jednym z poważnych pism codziennych warszawskich podawał zbawienne recepty, mające usunąć bolączki gospodarki drogowej w Polsce w sposób radykalny.

Pozwoliłem sobie wtedy wykazać naiwność tych recept,¹⁾ pisanych przez ludzi dobrej woli, którym jednak brakowało podstawowych wiadomości fachowych i faktycznych o stanie rzeczy. Od tego czasu niestety opinia publiczna w dalszym ciągu nie jest informowana lepiej.

Dorywcze artykuły o gospodarce drogowej w Polsce są

¹⁾ P. artykuł „Polski Fundusz Drogowy” M. Nestorowicza w Nr. 28 „Wiadomości Drogowych” 1929 r.

w dalszym ciągu powierzchowne i bałamutne i mimowoli oddają jej „niedźwiedzią przysługę”.

W ostatnich czasach mieliśmy w prasie znowu kilka takich przykładów.

W Nr. 10 z 1931 r. „Auta” organu Automobilklubu Polski zjawił się artykuł redakcyjny „S. O. S! S. O. S!”

Zdaje się, że autor miał na celu propagować konieczność stworzenia dla stosunków polskich takich ram ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, aby ten fundusz odpowiadał w zupełności potrzebom gospodarki drogowej; w rzeczywistości zapal retoryczny autora sprawił, że po przeczytaniu artykułu odnosi się wrażenie, że w Polsce gospodarka drogowa prowadzona jest fatalnie, a tymczasem zaradzić temu można bardzo łatwo.

W artykule tym znajdujemy ustęp:

„Zaiste w najgorętszych chwilach chaosu wojennego zniszczenie dróg nie przybrało tych rozmiarów, co obecnie. Słowa skandal, potworność, ohyda, klęska i t. p. są jeszcze za słabe dla zobrazowania obecnego stanu wielce do niedawna jeszcze dobrych dróg... Rozbite do gruntu nawierzchnie, nieprawdopodobnej głębokości wyrwy i wyboje, nierzadko bajory nie do przebycia, walące się mosty, z których część już poprostu zniesiono, oto obraz polskich szos po 12 latach naszej własnej na nich gospodarki”.

Z powyższego wypłynąć winien oczywiście wniosek, że przyczyną złego stanu dróg — jest nieudolna 12-letnia gospodarka, mimo że autor w tymże zdaniu wspomina, że stan dróg w Polsce był „wielce do niedawna dobry”, mimo że autor powinien pamiętać, jako uczestnik zjazdów klubów automobilowych, że na zjazdach tych podnoszono w 1928 i 1929 r., że skutkiem wykonywania większych robót konserwacyjnych w tych latach stan dróg znakomicie się poprawił.

Natomiast autor artykułu „S. O. S!” zupełnie pominął „pewne okoliczności”, które w kapitalny sposób wpłynęły na pogorszenie się stanu dróg w 1930 i 1931 r. a mianowicie: 1) katastrofalny spadek wysokości przeznaczonych funduszy na cele drogowe w powyższych latach w budżetach zarówno państwowych jak samorządowych, 2) przyczyny wynikające z kryzysu mniejszych wpływów do Państwowego Funduszu Drogo-

wego niż były przewidywane i 3) olbrzymi wzrost—po 30% rocznie — automobilizmu w latach 1927—31 r. nieproporcjonalnie wielki w stosunku do wkładów na utrzymanie dróg, dzięki czemu drogi były niszczone w znacznie większym stopniu, niż je można było naprawić.

Są to „okoliczności” w oczach każdego pilnego obserwatora stojące w bardzo ścisłym związku ze stanem dróg, tymczasem autor artykułu „S. O. S!” przechodzi spokojnie nad temi kwestjami do porządku dziennego, nie zastanawiając się, w jakim stosunku do lat poprzednich spadły środki na utrzymanie dróg i dlaczego, natomiast radzi, aby dotąd dopóki warunki finansowe nie pozwolą na przeznaczanie odpowiednich sum na cele drogowe,... *zaprześcić konserwowania nawierzchni dróg bitych, a ruch skierować na pobocza dróg bitych*, odpowiednio je utrzymując; ma to pociągnąć koszty minimalne i doraźnie rozwiązać gospodarkę drogową.

Czyżby autor „S. O. S!” nie przykładał żadnej wagi do opłakanych warunków finansowych, w jakich znalazła się gospodarka drogowa od dwóch lat dzięki załamaniu się sytuacji finansowej wogóle, a w Polsce w szczególności?

Czyżby autor naprawdę myślał, że rozwiązanie doraźne sprawy znalazłoby się w apoteozowanym przez niego z wielką werwą skierowaniu ruchu z nawierzchni dróg bitych na pobocza? Wszak nieuświadomiona pod względem technicznym opinja publiczna wyciągnie z tego wnioszek, że wobec ciężkich czasów pieniędzy na drogi nie potrzeba, bo wystarczy, jeżeli jazdę puści się na pobocza dróg bitych, a dróżnicy pobocza będą równali.

Sprawa prosta i jasna!

Ale zbałamucenie opinii publicznej też!

Inny „specjalista drogowy”¹⁾, omawiając uchwały zjazdu ogólnego inżynierów drogowych z dnia 25 października r. ub., zwracające uwagę na niebezpieczeństwo dla całości dróg w Polsce, o ile nie będą na konserwację przeznaczone odpowiednie kredyty oraz protestujące przeciw zamiarowi rozparcelowania Ministerstwa Robót Publicznych pomiędzy cztery czy pięć innych Ministerstw, przychodzi do wniosku następującego:

¹⁾ P. „Str.” w art. „Grozba zniszczenia dróg”. Kurjer Warsz. Nr. 297 1931 r. z dnia 30.10.1931 r.

„.... uchwała kongresu inżynierów o konieczności utrzymania Ministerstwa Robót Publicznych ma sens o tyle, o ile ministerjum to gwarantowałoby skuteczniejszą niż dotychczas pracę i jaśniejszą politykę drogową. Przecież trudno sądzić wartość człowieka lub instytucji z samych obietnic, zapowiedzi, zamiarów. Miarą właściwą jest czyn już dokonany, a czasu i środków było sporo na wszelkie inicjatywy.... Stąd uprzedzenie — także czysto rzeczowe — do ministerjum robót publicznych. Kierownicy i pracownicy instytucji powołanych do stworzenia polskiego przemysłu samochodowego a także do wykonania i konserwacji sieci dobrych dróg nie tylko nie zdali swego egzaminu, ale poprostu mówiąc, poprowadzili sprawę jaknajgorzej. A przecież na innych terenach pracy twórczej — inni ludzie — potrafili wiele zbudować w Polsce”.

Gdyby autor artykułu chociaż pobieżnie zaznajomił się ze sprawą gospodarki drogowej, niewątpliwie przyszedłby do wniosku, że bez pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy w ilości odpowiedniej do potrzeb gospodarki drogowej nie postawi się jej na wysokości zadania, bo dobre drogi same się nie robią. A że od chwili wskrzeszenia Polski na drogi były przeznaczane środki mniej niż dostateczne, uważny i interesujący się sprawą obserwator mógłby się przekonać choćby z poglądowych wykresów, jakie w dziale drogowym wystawione były na Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu w 1929 r. przez Ministerstwo Robót Publicznych. Niestety analizowanie „nudnych” wykresów, a również prac i uchwał I-go i II-go Polskich Kongresów Drogowych, które wszechstronnie i obiektywnie przeprowadzają badania gospodarki drogowej i wyniki badań publikują, dla p. „Str.” z Kurjera Warsz. było sprawą niezbyt zajmującą, łatwiej zato było mu w czambuł odsądzić od czci i wiary pracowników drogowych, rzucając im ogólnikowy zarzut, że „nie tylko nie zdali swego egzaminu, ale, poprostu mówiąc, poprowadzili sprawę najgorzej”....

Czyżby autor był cudotwórcą i potrafił sprawę poprowadzić lepiej, nie mając dla gospodarki drogowej zapewnionych odpowiednich środków?

Sądzę, że wymowa liczb, które będą przytoczone niżej, zdoła przekonać krytyków w rodzaju p. „Str.”, że przyczyna niedomagań gospodarki drogowej w Polsce tkwi gdzieindziej.

Pomijam sporą ilość innych „znawców gospodarki drogowej” i zatrzymam się na dość często spotykającym się typie „znawców statystyków”.

Ten rodzaj znawców przychodzi do jeszcze ciekawszych wniosków.

Z różnych sprawozdań obliczają oni, jakie sumy w ciągu 10—12 lat zostały wydane na konserwację dróg i przychodzą do wniosków, że sumy te zostały właściwie zmarnowane, bo za nie możnaby wybudować znakomite drogi, bo wydane w ciągu 10—12 lat sumy na konserwację stanowią tyle i tyle milionów, a więc wydano tyle i tyle dziesiątków czy setek tysięcy złotych na kilometr napróżno, bo drogi są złe, a za takie pieniądze możnaby wybudować świetne i trwałe drogi. Zapominają, nieboracy, że tak jak człowiek, żyjąc, wymaga stałego odżywiania, tak droga, pracując, wymaga *stałej* konserwacji, bo materiał nawierzchni pod wpływem ruchu jest ścierany i musi być uzupełniany *stałe i systematycznie*, a to kosztuje. Zapominają również ci znawcy, że środki na naprawy były wydawane „kapaniną” co rok w ilościach niedostatecznych i naprawy przeważnie musiały z konieczności mieć charakter prowizoryczny w celu utrzymania komunikacji.

* * *

Przytoczyłem powyższe przykłady wniosków naszych „znawców gospodarki drogowej” dla scharakteryzowania, jakie bałamutne jest uświadomienie ogółu o gospodarce drogowej.

Jeżeli „znawcy” zabierający głos w prasie, którzy winni być najlepiej uświadomieni, podają takie bałamutne wiadomości i wnioski, to jak się przedstawia uświadomienie w tej ważnej gałęzi gospodarki społecznej przeciętnego obywatela?

Celem niniejszego artykułu jest podanie do wiadomości ogólnej krótkich i zwięzłych wiadomości o stanie obecnym gospodarki drogowej.

Cel ten będzie osiągnięty, jeżeli artykuł ten przyczyni się chociażby w nieznacznym stopniu do rzeczowego uświadomienia opinii publicznej o stanie i potrzebach gospodarki drogowej.

I. Dotychczasowe wyniki gospodarki drogowej.

Zarówno Rząd jak samorządy odziedziczyły w r. 1918—1919 gospodarkę drogową po zaborcach w stanie bardzo wiele pozostawiającym do życzenia.

W najlepszym może stanie przeszła ona pod rządy polskie na terenie województw poznańskiego, pomorskiego i śląskiego; aczkolwiek i tu została w czasie trwania wielkiej wojny światowej 1914—1918 mocno zaniedbana z powodu koniecznych oszczędności, jakie rząd pruski i samorządy musiały zarządzić z powodu długotrwałej wojny.

W każdym razie po wskrzeszeniu Polski znaleźliśmy na tym terenie najgęstszą sieć dróg i drogi te były w stanie dobrym i pod względem technicznym stały na dość wysokim stopniu, a tocząca się na innych terenach Polski akcja wojenna oszczędziła je od zniszczeń.



Rys. 1. Most na rzece Wisłoku w Rzeszowie; rozpiętość $20+38+20 = 78$ m; okres budowy od 1925 r. do 1928 r.

Na pozostałych terenach sprawa przedstawiała się gorzej. Na terenie czterech województw małopolskich: krakowskiego, lwowskiego, tarnopolskiego i stanisławowskiego dzięki zasługom samorządów miejscowych, a w pierwszym rządzie b. Wydziału

Krajowego dla Galicji, sieć dróg z twardą nawierzchnią była względnie gęsta; poziom techniczny tych dróg stał o wiele niżej, niż poziom na terenie b. zaboru pruskiego. W dodatku dzięki temu, że prawie cała Małopolska z wyjątkiem zachodniej części była terenem ożywionych działań wojennych w czasie wielkiej wojny europejskiej 1914 — 1918 r. i następnie polsko-bolszewickiej 1919 — 1920 r., drogi na terenie tym, zwłaszcza we wschodniej części, zostały zniszczone w stopniu bardzo silnym: jezdnia na wielu odcinkach pod wpływem „kontredansa wojennego”, t. j. przejścia niezliczonych taborów, artylerji i t. p., została kompletnie zniszczona, a prawie wszystkie większe mosty zniszczone, często po kilka razy.



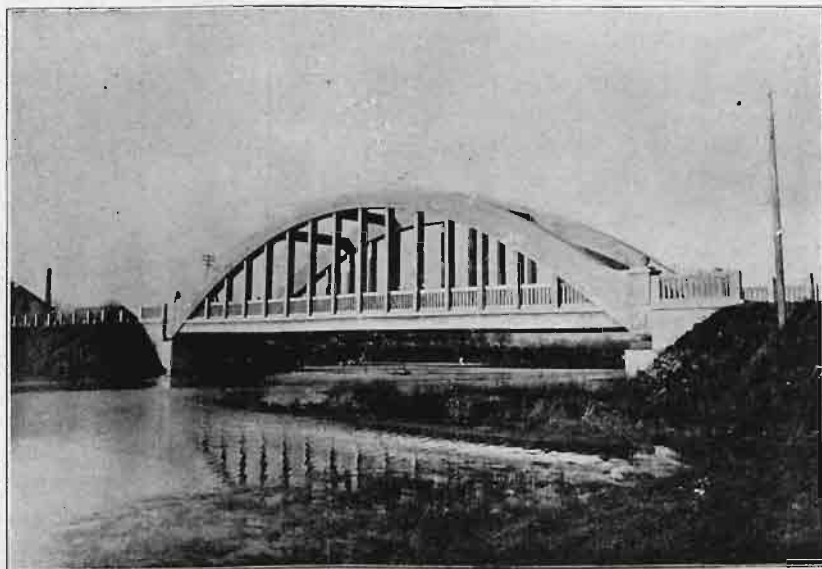
Rys. 2. Most na Bzurze w Łowiczu; rozpiętość $3 \times 31.12 = 93.36$ m.;
okres budowy 1927—1930 r.

Wprawdzie władze wojskowe obydwóch stron zarządzały naprawę dróg i odbudowę mostów, ale były te roboty wykonywane w sposób doraźny, prowizoryczny, dający rezultat na krótką metę.

Polska zastała na terenie Małopolski zniszczenie dróg i mostów bardzo poważne, tembardziej, że wojna polsko — bolszewicka zniszczenia te spotęgowała.

Jeszcze gorzej sprawa przedstawiała się na terenie województw centralnych i wschodnich, t. j. na terenie b. zaboru rosyjskiego.

Sieć dróg z twardą nawierzchnią była na tym terenie najrzadsza, zwłaszcza w województwach wschodnich, a stan ich wiele pozostawiał do życzenia z powodu, że na tym terenie zarówno podczas wielkiej wojny europejskiej 1914 — 1918, jak podczas wojny polsko—bolszewickiej też odbywał się „kontredans wojenny”.



Rys. 3. Most na Utracie pod Błoniem; rozpiętość 37.40 m;
okres budowy 1928—1929 r.

I na tym terenie władze wojskowe pod kątem swoich potrzeb zarządzały naprawę dróg i mostów i nawet budowę nowych dróg; podkreślić tu należy doprowadzenie do porządku ważniejszych dróg na terenie północnej części b. Kongresówki (b. okupacja niemiecka); na tym terenie pobudowano w czasie okupacji niemieckiej pokaźną ilość kilku tysięcy kilometrów dróg bitych przy zastosowaniu przymusowej pracy ludności i rekwizycji materiałów; na innych terenach b. zaboru rosyjskiego działalność władz okupacyjnych była mniej owocna, i rany,

jakie tam zostały gospodarce drogowej zadane przez wojnę, nie zostały tam zagojone.

Od chwili wskrzeszenia przed Polską stanęło poważne zagadnienie gospodarki drogowej.

Kilkakrotnie już na innem miejscu podawałem obliczenia tych środków materialnych, jakie są potrzebne, aby zadania gospodarki drogowej mogły być wykonane, jak również czasu, potrzebnego do wykonania tych robót.¹⁾ Odsyłając interesujących się szczegółami do podanych w odsyłaczu druków, streszczam obliczenia.

Przy rozłożeniu wykonania programu gospodarki drogowej *na lat trzydzieści*, potrzeba, aby *coroczna wysokość kredytów przeznaczonych na gospodarkę drogową wynosiła w budżecie państwowym przeciętnie 150 milionów złotych rocznie, a w budżetach wszystkich samorządów przeciętnie 200 milionów złotych*, nie licząc wartości naturalnej powinności drogowej (szarwarku) na drogach gminnych.

Podana wysokość corocznych kredytów została obliczona w związku z realnym programem gospodarki drogowej bynajmniej nie wybujałym lub fantastycznym.

Program ten zawierał:

A. W stosunku do dróg państwowych.

1. Doprowadzenie do porządku istniejących dróg państwowych, zniszczonych wskutek działań wojennych i zdewastowanych wskutek niedostatecznych kredytów w ostatnich latach.

2. Przebudowę drewnianych prowizorycznych mostów na mosty stałe: żelazne, betonowe lub żelazobetonowe.

3. Uzupełnienie sieci dróg państwowych z twardą nawierzchnią przez pobudowanie około 4.000 km. dróg bitych.

4. Przystosowanie ważniejszych dróg państwowych do ruchu samochodowego przez przebudowanie odpowiednie ich nawierzchni.

¹⁾ „Sprawa drogowa w Polsce” M. Nestorowicz str. 89 względnie „Polski Fundusz drogowy” M. Nestorowicz Warszawa 1929, „Problem gospodarki drogowej w Polsce i możliwości jego rozwiązania” M. Nestorowicza, (Referat wygłoszony na II zjeździe Polskich Techników we Lwowie 1927 r.)

B. W stosunku do dróg samorządowych.

1. Doprowadzenie do porządku istniejących ważniejszych dróg samorządowych (wojewódzkich i powiatowych) zniszczonych wskutek działań wojennych i zdewastowanych wskutek niedostatecznych kredytów w ostatnich latach.

2. Przebudowę drewnianych prowizorycznych mostów na mosty stałe.

3. Uzupełnienie sieci dróg samorządowych przez budowanie szeregu dróg wojewódzkich i powiatowych w ilości odpowiadającej potrzebom komunikacyjnym.

4. Przystosowanie ważniejszych dróg samorządowych do ruchu samochodowego.

5. Uporządkowanie i stałe utrzymanie dróg gruntowych.

Tymczasem od samego początku realizowanie potrzeb gospodarki drogowej było mniej niż dostateczne.

W pierwszym okresie, zwłaszcza w czasie inflacji od 1918 r. do 1924 r., nie było można myśleć o prawidłowej gospodarce drogowej, ponieważ kredyty, przeznaczane w budżetach na ten cel, w miarę ich realizowania wskutek inflacji topniały w tak szybki sposób, że wystarczały zaledwie na opłacanie służby drogowej i minimalne roboty konserwacyjne; budowa stałych mostów i nowych dróg była prawie nie do pomyślenia.

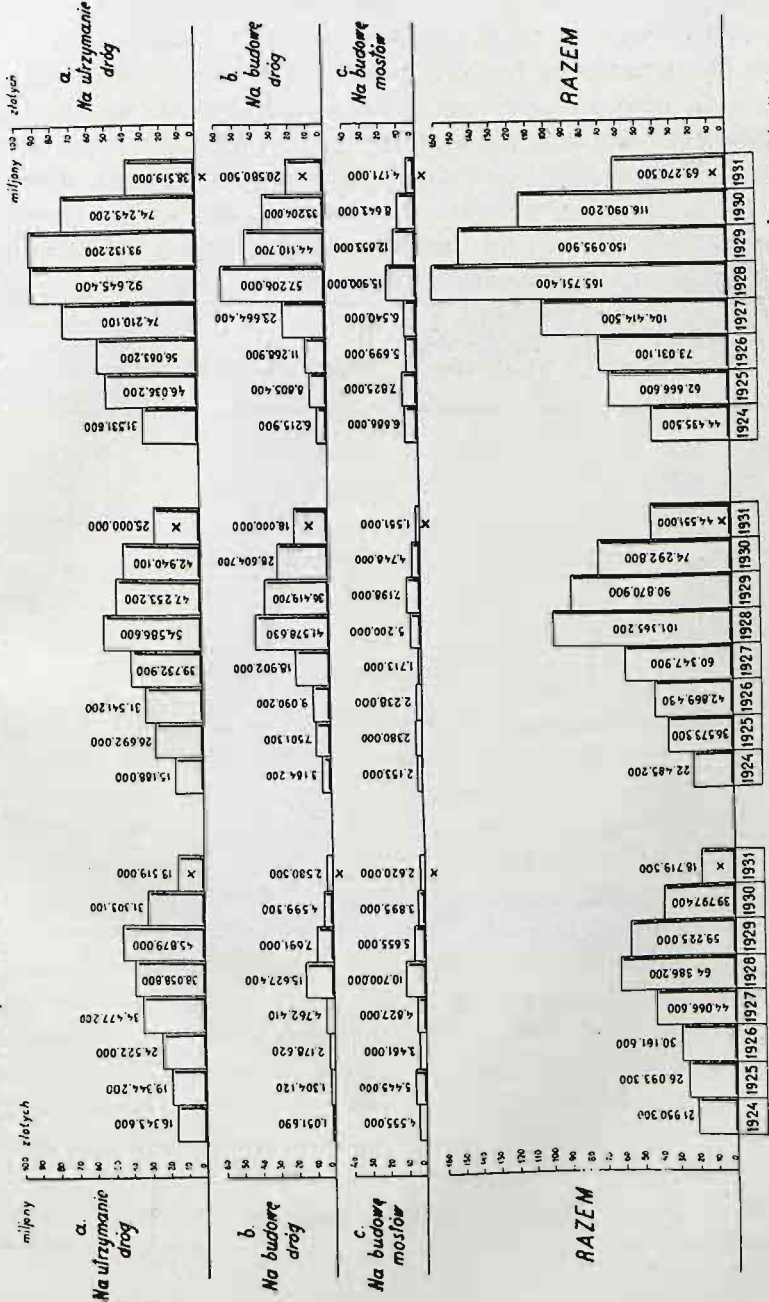
Rzeczywistą wartość wydanych w okresie 1918 — 1924 r. marek polskich trudno określić nawet w przybliżeniu, to też w przytoczonych niżej tablicach sprawozdawczych uwzględnione będą dane liczbowe przeważnie dopiero od 1924 r.

Na wykresie Nr. 1 podana została wysokość kredytów przeznaczonych na cele drogowe przez rząd i samorządy w poszczególnych okresach budżetowych, poczynając od 1924 r.

Z wykresów tych widać, że poczynając od roku 1924 wydatki zarówno rządu jak samorządów na cele drogowe stopniowo wzrastają aż do okresu budżetowego 1928/29, w którym osiągają maximum 165.000.000 zł., co jednak stanowi zaledwie około 47% tego, co powinny być przeznaczane corocznie na gospodarkę drogową, aby zakreślony wyżej program gospodarki drogowej mógł być wykonany w ciągu trzydziestu lat; poczynając od okresu budżetowego 1928/29 r. wydatki na cele drogowe zaczynają się zmniejszać, a w okresie budżeto-

WYKRESY WYDATKÓW NA CELE GOSPODARKI DROGOWEJ z KREDYTÓW PAŃSTWOWYCH i SAMORZĄDOWYCH (z wyjątkiem wydatków na drogi gminne)

I. Z kredytów państwowych II. Z kredytów samorządowych III. Z kredytów państwowych i samorząd.



x - Sumy preliminarne, traktowane będą znacznie niżej.

wym 1931/32 według sum budżetowych zaledwie 23% tego, co wydawkowano na drogi w okresie 1928/29 i zaledwie 10% tego, co dla normalnego rozwoju gospodarki drogowej byłoby potrzebne.

Z powodu kompresji budżetowych budżety nie będą zrealizowane i stosunek ten w rzeczywistości będzie jeszcze gorszy.¹⁾

Wykres Nr. 1 dodatkowo ilustrują następujące dane:

1. Przeciętny koszt utrzymania 1 km. dróg z twardą nawierzchnią (bitych lub brukowanych) wraz ze służbą drogową: droźnikami i nadzorcami (drogomistrzami) wynosił:

Okres budżetowy	Na drogach państwowych	Na drogach samorządowych	Przeciętny koszt utrzymania 1 km wszystkich dróg z twardą nawierzchnią
1924	1.090	700	840
1925	1.340	1.110	1.190
1926	1.730	1.130	1.320
1927/28	2.340	1.430	1.710
1928/29	2.690	1.860	2.120
1929/30	2.720	1.830	2.100
1930/31	2.060	1.520	1.690
1931/32	±780		

Aby uniknąć nieporozumień, podkreślam, że podane liczby są *przeciętne dla całego państwa* i bynajmniej nie można stąd wyprowadzać wniosków, że przez administrację drogową środki te były dzielone równomiernie, t. j. że takie środki wydawano na każdy kilometr każdej drogi: elementarną zasadą racjonalnej gospodarki przy utrzymaniu dróg jest przeznaczanie środków na utrzymanie dróg w zależności od ważności dróg, a więc intensywności ruchu i — w konsekwencji — od stanu poszczególnych odcinków zużytych przez ruch; stąd kondensuje się środki na utrzymanie ważniejszych szlaków, w szczególności na odcinkach podmiejskich, a na mniej ożywione szlaki przeznaczają się mniejsze środki. Jest to zasada stosowana przez administrację drogową na całym świecie i w Polsce również.²⁾

Dla porównania przytoczyć należy roczny wydatek na

¹⁾ Budżet drogowy Min. R. P. na okres 1930/1931 r. zrealizowany został zaledwie w 72%, a na okres 1931/1932 zostanie zrealizowany nie więcej niż w 35 — 40%.

²⁾ Twierdzenie, że w Polsce jest inaczej, dowodzi nieznamość rzeczy „patentowanych znawców” (w cudzysłowie) gospodarki drogowej. Patrz artykuł „W błędnem kole” Nr. 23/31 r. „Auta i turysty”.

LATA 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930

OGÓŁEM
ROCZNIE
UŻYTO NA DROGI
MATERIAŁU
KAMIENNEGO



KOSZT 1 m³ KAMIEŃ
NA 1 km DROGI
PRZYPADA m³



WYDATKOWANO
ROCZNIE NA
UTRZYMANIE
DRÓG



Wykres II.

utrzymanie 1 km. dróg magistralnych (= państwowych) w niektórych państwach ościennych.

w roku 1927 w Niemczech	9,116 zł
w roku 1928 w Niemczech	8,900 zł
w roku 1928 w Austrii	7,700 zł
w roku 1928 w Czechosłowacji	6,863 zł

Jeśli się zważy, że w państwach tych nie było zniszczeń wojennych i drogi tam nie były zaniedbane do tego stopnia jak w Polsce, to porównanie powyższych danych o wydatkach na 1 km. chyba powinno wiele powiedzieć...

A przedewszystkiem, że przyczyną złego stanu dróg jest przedewszystkiem brak pieniędzy na drogi.

Wykres Nr. II przedstawia statystyczne dane co do robót konserwacyjnych, jakie w ubiegłych latach przeprowadzono na drogach bitych. Gdy się zestawí ten wykaz ze stanem nawierzchni i wykresami ruchu, jakie były zestawione dla roku 1926 i jakie będą zestawione dla roku 1930, mizerja sum przeznaczonych na konserwację dróg państwowych przedstawi się w sposób jaskrawy.

2. Niżej przytoczona tablica daje nam obraz rozwoju sieci dróg z twardą nawierzchnią w okresie sprawozdawczym.

Długość nowowybudowanych dróg z twardą nawierzchnią.

	Dróg państw.	Dróg samorząd.	Razem
W r. 1924	32,84	219,07	251,91
1925	24,56	302,90	327,46
1926	46,02	288,02	334,04
1927	60,45	489,11	549,56
1928	111,52	1398,58	1510,10
1929	122,60	1293,21	1415,81
1930	61,49	1114,75	1176,24
Razem w okr. 1924 — 1930	459,38	5105,64	5565,12

Z powyższej tablicy widzimy, że przyrost dróg z twardą nawierzchnią jest nader powolny i wyrównanie różnicy gęstości

dróg w Polsce do normy gęstości, jaka jest w Prusach, przy tem tempie nastąpiłoby nie w przeciągu 30 lat, a w ciągu 100 lat.

W ciągu okresu 1924—1930 r. przeciętny roczny przyrost długości dróg z twardą nawierzchnią wynosił około 800 km., gdy tymczasem, aby dojść w ciągu 30 lat do gęstości sieci takiej, jak w Prusach, potrzebaby, aby przyrost wynosił około 3,000 km. rocznie.

W chwili obecnej gęstość dróg z twardą nawierzchnią w poszczególnych dzielnicach Polski jest uwidocznioma na poniższej tablicy.

Gęstość dróg bitych.

Nr.	W o j e w ó d z t w a	Gęstość dróg bitych		U w a g i
		na 10 tys. mieszk.	na 100 km ²	
1	Centralne	11.0 km	10.6 km	Dane Urzędu Statyst. z 1930 r.
2	Wschodnie	6.0 "	2.4 "	
3	Zachodnie	29.0 "	26.5 "	
4	Południowe	21.0 "	21.5 "	
	Dla całej Polski . . .	15.2 km	1.20 km	

Dla porównania przytoczymy, że gęstość dróg z twardą nawierzchnią w Prusach wynosi około 0,350—0,400 km/km², a we Francji powyżej 1,0 km/km².

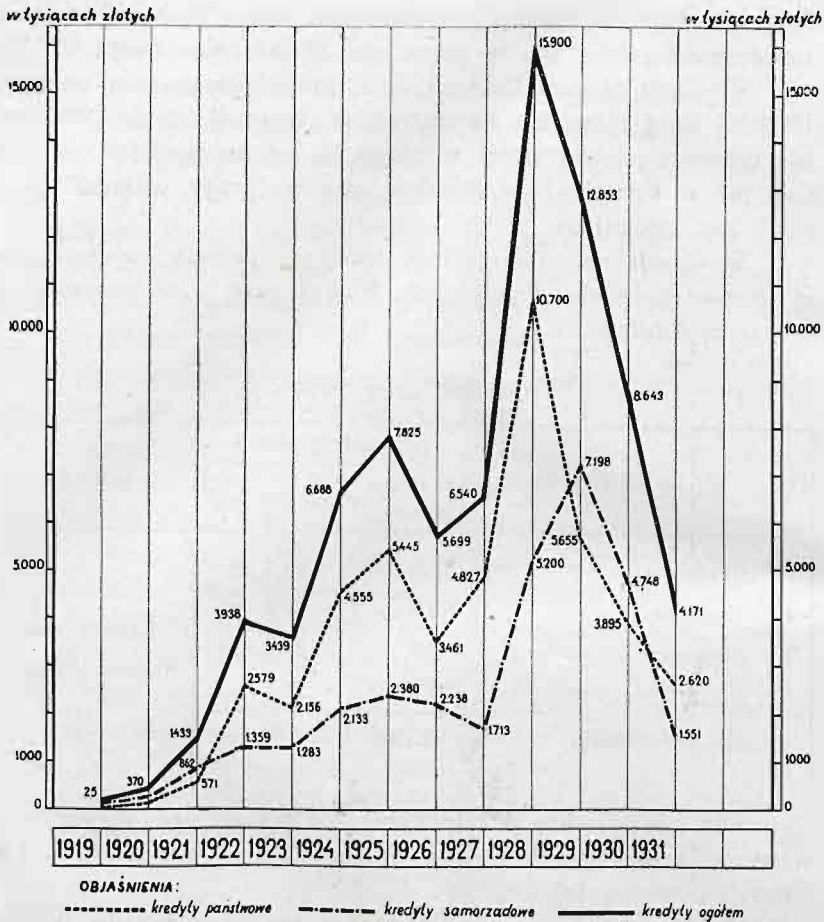
3. W okresie sprawozdawczym przystąpiono do budowy szeregu mostów stałych; stało się to wtedy możliwem, gdy warunki budżetowe na to pozwoliły, t. j. z chwilą ustalenia stałej waluty. Ilość mostów stałych zbudowanych w tym okresie nie jest zbyt wielka, w każdym jednak razie wzrasta z roku na rok.

Statystyka wydatków na budowę mostów jest podana na wykresie Nr. III.

Nie ma tu miejsca na opis wszystkich zbudowanych i odbudowanych większych mostów.

Podajemy wykaz kilku ważniejszych i większych mostów.

1. Żelbetowy most na rz. Wisłoku w Rzeszowie o rozpiętości $20,0 + 38,0 + 20,00 = 78$ m.



Wykres III. Wydatki państwowe i samorządowe na mosty
w latach 1919 — 1931,

2. Żelbetowy most na rz. Bzurze w Łowiczu, o rozpiętości $3 \times 31,12 = 93,36$ m.

3. Most żelbetowy na rz. Utracie pod Błoniem o rozpiętości 37,40 m.

4. Most żelbetowy na Serecie w Dołhem, pow. trembo-welski, o rozpiętości $10,0 + 15,0 + 15,0 + 10 = 50$ m.

5. Most żelbetowy na Sole w Oświęcimiu o rozpiętości $3 \times 23,25 + 42 + 23,25 = 135$ m.

6. Most żelbetowy na Wiśloku pod Żarnową w pow. rzeszowskim o rozpiętości $35,0 + 35,0 = 70,0$ m.

7. Most żelazny na Dniestrze pod Uściczkiem o rozpiętości $2 \times 40,0 + 100,0 + 40,0 = 220,00$ m.

8. Most żelazny na rz. Niemen imienia Marsz. Piłsudskiego, długości 164 m.

9. Most żelazny spawany na rz. Słutwi pod Łowiczem rozp. 25 m. (Pierwszy spawany most w Europie)

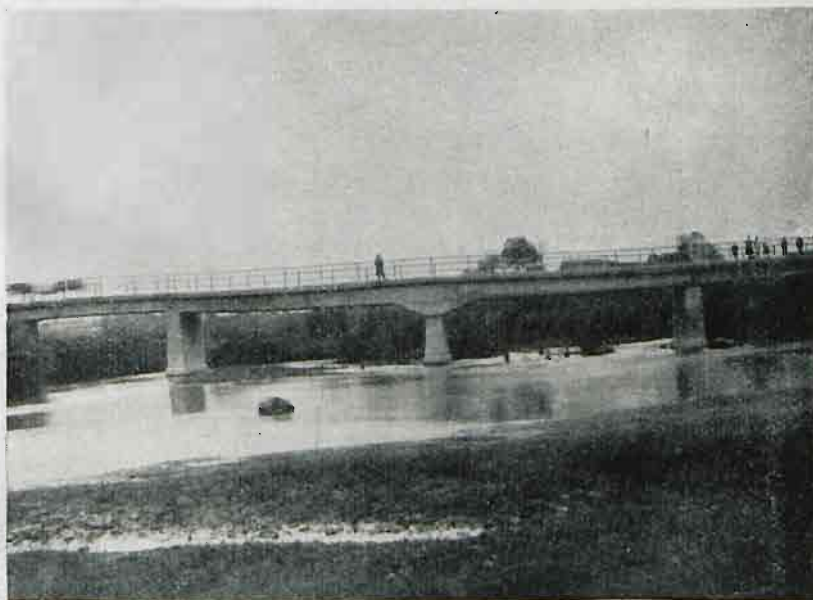
10. Most żelazny na Wiśle w Krakowie w przedłużeniu ulicy Krakowskiej o rozpiętości $(28,21 + 9,0) + 72,00 + (9,00 + 28,21) = 146,42$ m.

11. Most żelazny na Wiśle w Toruniu (przeniesiony z Opalenia) o rozpiętości $5 \times 125 + 3 \times 80 = 865,0$.

12. Most żelazny na Bugu w Zegrzu o rozpiętości $4 \times 77,65 = 310,6$.

13. Most żelbetowy w Kutnie o rozpiętości $8,7 + 10,0 + 8,7 = 27,4$.

* *



Rys. 4. Most na Serecie w Dołhem; rozpiętość $10 + 15 + 15 + 10 + 50$ m; most odbudowano w 1927 r.

Widzimy więc z przytoczonych danych tablic są w ogólnych zarysach wyniki gospodarki drogowej w okresie do roku obecnego.

Wyniki są skromne, bo nie mogły być inne, bo mniej niż skromne były środki, jakie były przeznaczone w tym okresie na cele drogowe.

II. Rozwój ruchu na drogach wogóle, a ruchu samochodowego w szczególności.

Jak się przedstawia rozwój ruchu wogóle na drogach a rozwój ruchu samochodowego w szczególności? Niestety nie-mamy dla pierwszych lat po wskrzeszeniu Rzplitej danych, gdyż odpowiednia statystyka nie była prowadzona; dopiero od roku 1926 prowadzone są systematyczne pomiary ruchu. Ruch na drogach stale wzrasta; przyczynia się do tego rozwój ekonomiczny kraju: wzrasta zarówno ruch konny jak samochodowy w okresie 1926 — 1930, co do którego Ministerstwo Robót Pu

Wykaz obciążeń ruchu na drogach państwowych na dobę w 1930 r. oraz porównanie wzrostu z r. 1926.

Nr. porz.	WOJEWÓDZTWA	Długość dróg o twardej nawierzchni km	Średnie obciążenie przypa- dające na 1 km na dobę		
			w 1930 r.	w 1926 r.	wzrost
			t	t	%
1	Białostockie	1208,797	353	238	48
2	Kieleckie	824,365	575	527	9
3	Krakowskie	997,575	492	320	54
4	Lubelskie	1038,739	566	347	63
5	Lwowskie	1133,063	546	470	16
6	Łódzkie	738,669	754	582	30
7	Nowogrodzkie	521,872	266	212	25
8	Poleskie	599,877	277	246	13
9	Pomorskie	880,249	435	288	51
10	Poznańskie	1098,085	498	324	54
11	Śląskie	?	?	?	?
12	Stanisławowskie . . .	671,534	537	368	46
13	Tarnopolskie	741,312	416	331	26
14	Warszawskie	1314,583	568	413	38
15	Wileńskie	285,199	286	467	— 39
16	Wołyńskie	872,047	540	548	— 1.3
		12925,966	492	373	32%

blicznych posiada odpowiednie dane statystyczne; dopiero depresja gospodarcza, jaka rozpoczęła się w roku 1930, przyczyniła się do zmniejszenia się ruchu na drogach.

Wzrost ruchu na drogach niestety nie może być podany w liczbach przeciętnych dla roku 1926 i roku 1930, w których były robione pomiary ruchu, gdyż rezultaty pomiarów w 1930 roku nie zostały jeszcze opracowane i wydane, możemy tylko przytoczyć pewne charakterystyczne fragmenty rzucające światło na ogromny rozwój ruchu kołowego zarówno konnego jak samochodowego.

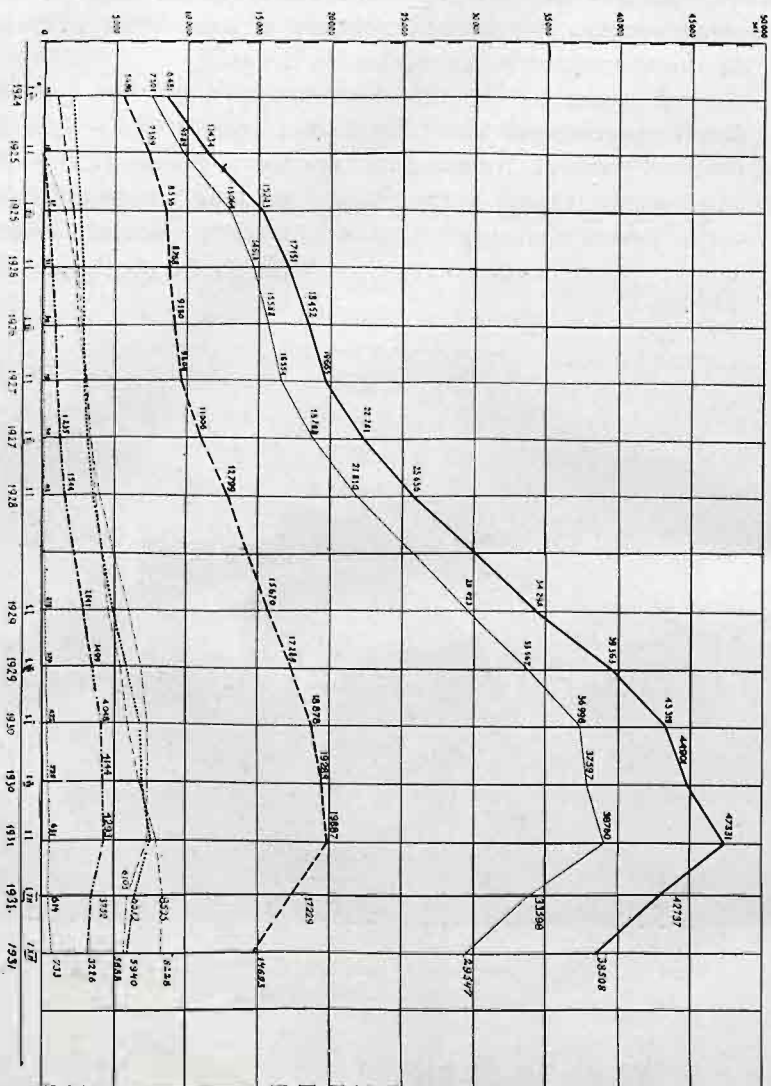


Rys. 5. Most na Sole w Oświęcimiu; rozpiętość $3 \times 23,25 + 42 + 23,25 = 135$ m; okres budowy 1922—1924 r.

Z tablicy na str. 96 widzimy jak poważnie wzrósł ruch w niektórych województwach w ciągu tak krótkiego okresu np. województwo lubelskie daje 63% wzrostu, pomorskie 51%, krakowskie 54%, poznańskie 54% i t. d., jedynie dwa wschodnie województwa wileńskie i wołyńskie wykazały spadek ruchu. Przecięty wzrost ruchu na drogach państwowych wynosi 32%.

Tablica na str. 96 daje wartości *średnie* dla województw; w wielu województwach są znacznej długości odcinki, na któ-

WYKRES ILOŚCI POJAZDÓW MECHANICZNYCH (bez wojaczych) KURSUJĄCYCH NA OBSZARZE R.P.



Wykres IV.

Jeden pojazd mechaniczny przypadał:

- I 1924 r. na 3168 mieszkańców
- I 1925 r. - 2350 -
- I 1926 r. - 1763 -
- I 1927 r. - 1566 -
- I 1928 r. - 1455 -
- I 1929 r. - 1357 -
- I 1930 r. - 1241 -
- I 1931 r. - 1174 -

- I 1932 r. - 869 -
- I 1933 r. - 775 -
- I 1934 r. - 714 -
- I 1935 r. - 689 -
- I 1936 r. - 656 -
- I 1937 r. - 734 -
- I 1938 r. - 820 -

Oznaczenia linii:

- Ogólna ilość pojazdów mechanicznych
- Ogólna ilość samochodów
- Samochody osobowe
- Motocykle
- Autobusy
- Ciężarówki
- Inne pojazdy mechaniczne

rych obciążenie ruchu na dobę wynosi więcej niż 1000 t; od-
cinki takie znajdujemy pod większymi miastami: Warszawą,
Łodzią, Krakowem, Lwowem i t. d.

Przeprowadzona została w roku 1930 po raz pierwszy sta-
tystyka ruchu również na drogach samorządowych z twardą
nawierzchnią, nie może ona być opracowana i wydana —
z powodu braku środków, niewątpliwie dać ona może dużo ma-
terjału orientacyjnego co do stanu i potrzeb gospodarki drogo-
wej samorządowej.

W jakim stopniu w ostatnich czasach wzrósł na drogach
ruch samochodowy? Na pytanie to narazie nie można odpo-
wiedzieć z powodu nieopracowania jeszcze odpowiednich dzia-
łów statystyki z r. 1930-go. Do pewnego stopnia wzrost ruchu
samochodowego może być scharakteryzowany statystyką rozwoju
ilości samochodów zarejestrowanych do ruchu w poszczegól-
nych latach, przedstawioną na wykresie Nr. IV.

Pewne fragmenty ilościowe tego wzrostu w tonnach na
dobę, fragmenty bardzo charakterystyczne, są widoczne z wy-
kresów ruchu województwa warszawskiego w roku 1926 i 1930,
na których wskazany jest oddzielnie ruch samochodowy i od-
dzielnie ruch konny. Wykresy ruchu podane w jednakowej
podziałce na str. 100 i 101.

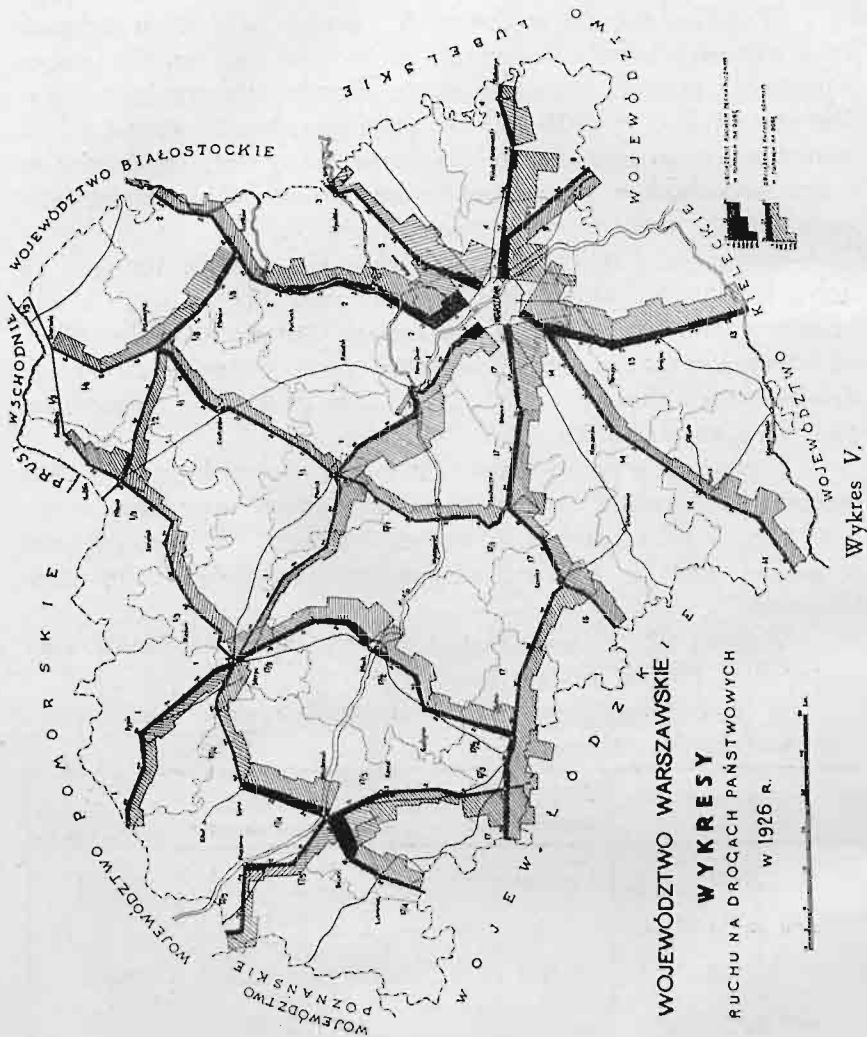
Z wykresów tych widzimy, że ruch samochodowy w r. 1930
wzrósł kilkakrotnie w stosunku do ruchu samochodowego
z r. 1926 i to na rachunek ruchu konnego. W szczególności
w latach ostatnich widzimy bardzo szybki rozwój ruchu auto-
busowego.

Wykres Nr. VI podaje nam rozwój ilości autobusów, kur-
sujących w Posłce, za lata ostatnie.

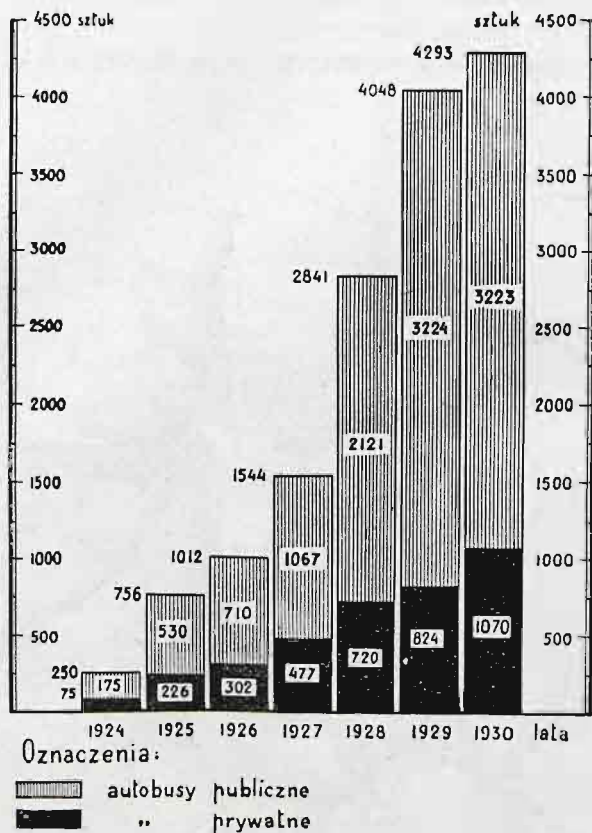
W szczególności rozwój ruchu autobusowego charaktery-
zuje następująca tablica:

L A T A	Ilość przed- siębiorst aut.	Ilość linii autobuso- wych	Ilość autobusów	Długość dróg obsług. przez autob.
1929 (dane na 1.I.30 r.)	2009	1607	3.224	25.700
1930 (dane na 1.I.31 r.)	2112	1545	3.223	26.870

Z wykresu IV widzimy, że w r. 1931 nastąpił spadek ilości pojazdów mechanicznych; przyczyna tego leży nie bynajmniej z powodu wprowadzenia ustawy o P. F. Dr., a¹⁾ w ogólnej sytuacji gospodarczej w 1931 r. oraz 2) w tej okoliczności, że podane ilości pojazdów mechanicznych wykazane są na podstawie wydanych dowodów rejestracyjnych; po wprowadzeniu ustawy o P. F. Dr. właściciele t. zw. „martwych” pojazdów mecha-



ogólnej depresji gospodarczej ilość zarejestrowanych pojazdów mechanicznych zmniejszyła się pod koniec roku 1931-go o 20% w stosunku do ilości z końca 1930 roku.

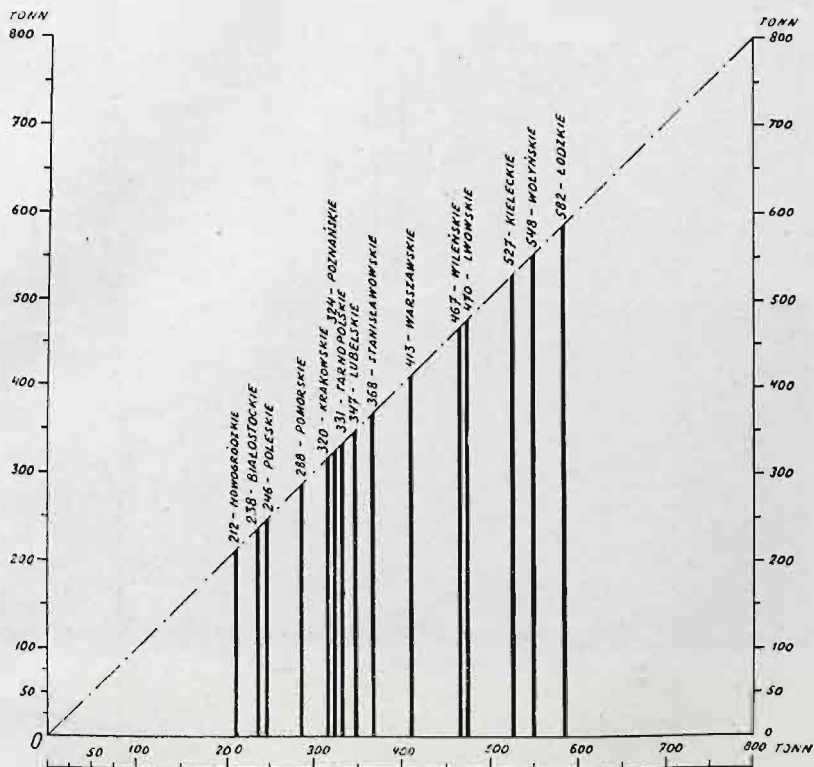


Wykres VI. Ilość autobusów kursujących na obszarze Polski w latach 1924—1930.

Przytoczone fragmenty statystyki ruchu dają dostateczny obraz i stopień intensywności wzrostu ruchu w ostatnich latach.

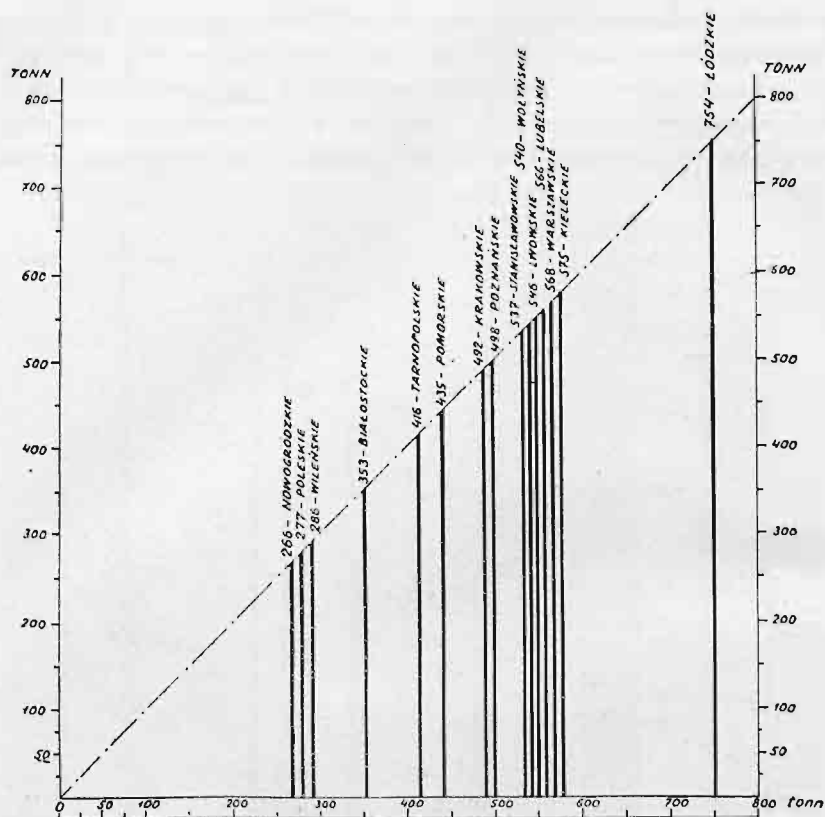
Gdy się zważy, że nasze drogi z twardą nawierzchnią są to przeważnie zwykłe drogi bite, zupełnie nieprzystosowane do intensywnego ruchu samochodowego, który je niszczy w sposób radykalny w tempie bardzo szybkim, a z drugiej strony gdy się porówna rzeczywiste koszty utrzymania dróg państwowych

zawsze niedostateczne a od roku 1928-go malejące w zastraszający sposób, mimo że ruch w okresie 1926—1930 znacznie się powiększył,—to każdy uważny badacz gospodarki drogowej, zastanawiający się nad tem, przyjdzie do oczywistego wniosku, że nasze drogi muszą być coraz gorsze, a nie mogą być coraz



Wykres VII. Porównanie średnich obciążeń ruchem (na dobę) w poszczególnych województwach za rok 1926.

lepsze, zwłaszcza, że nie można robić poważniejszych nakładów na meljorację ważniejszych szlaków, wymagającą jednorazowych wielkich wkładów na budowę nawierzchni przystosowanej do intensywnego ruchu, które się ekonomicznie opłacają przez zmniejszenie późniejszych kosztów utrzymania.



Wykres VIII. Porównanie średnich obciążeń ruchem (na dobę) w poszczególnych województwach za rok 1930.

III. Zagadnienie finansowania gospodarki drogowej.

Jeżeli chcemy, aby gospodarka drogowa robiła postępy, musimy przyjąć za aksjomat, że powinna ona otrzymać odpowiednie środki, i że dążenia mające na celu uzdrowienie tej gospodarki i postawienie jej na wysokości zadania powinny przede wszystkim zwrócić się w kierunku dostarczenia odpowiednich środków.

Jest to „sedno” sprawy i bez rozwiązania tej sprawy próżne będą wysiłki jej rozwiązania.

Przed koniecznością rozwiązania tej sprawy stanęły wszystkie państwa, bo z chwilą szalonego rozwoju ruchu samochodowego

w ciągu ostatnich 20 — 25 lat na całym świecie, sprawa ta dla wszystkich państw stała się palącą: z jednej strony rozwój ruchu samochodowego wymagał rozwoju i udoskonalenia dróg z twardą nawierzchnią, z drugiej strony ruch ten szczególnie destrukcyjnie oddziałujący na nawierzchnię dróg znakomicie przyczyniał się do ich niszczenia, a więc powiększania wydatków na drogi.



Rys. 6. Most na Wiśloku pod Żarnową; rozpiętość $35 + 35 = 70$ m;
okres budowy 1927—1930 r.

Różne państwa w różny sposób i w różnym stopniu rozwiązywały ten problem.

Konieczność rozwiązania sprawy finansowania gospodarki drogowej stanęła i przed Polską: środki przeznaczone na cele drogowe w budżecie Państwowym, jak widzimy z danych przytoczonych w rozdziale II-gim, były bardzo niewystarczające w stosunku do potrzeb: nie tylko nie pozwalały na normalny rozwój gospodarki drogowej, ale nie wystarczały nawet na utrzymanie dróg państwowych w stanie dobrym i przystosowanie do potrzeb ruchu samochodowego; budżety samorządowe były

dla spraw drogowych lepsze, ale tam też środki nie były w ogólności dostateczne, aby gospodarka drogowa samorządowa mogła rozwijać się w stopniu dostatecznym i odpowiednim do jej potrzeb.

Z praktyki państw, które w najlepszy sposób rozwiązały problem finansowy w gospodarce drogowej, wyłoniła się konieczność zastosowania takiego rozwiązania problemu finansowania gospodarki drogowej, które gdzieindziej dało najlepsze wyniki.

W bardzo wielu państwach, a w szczególności we Włoszech i w Czechosłowacji, w których gospodarka drogowa bardzo szwankowała do niedawna i znajdowała się w stanie bardzo przypominającym stan gospodarki drogowej w Polsce, rozwiązany został problem finansowy gospodarki drogowej w drodze ustawowej przez wprowadzenie specjalnych funduszków drogowych, mających osobowość prawną, dysponujących ściśle określonymi źródłami wpływów i mających prawo zaciągać zobowiązania do pewnej ustalonej ustawowo wysokości bez potrzeby do uciekania się do drogi ustawodawczej zwykle bardzo długotrwałej; takie wyodrębnienie gospodarki drogowej i nadanie jej w dużym stopniu autonomii dało w wielu państwach doskonałe wyniki, bo dało możliwość prowadzenia ciągłej gospodarki według pewnego z góry ułożonego programu.

Z tych też przesłanek wychodząc i opierając się na doświadczeniu państw, które dobrze rozwiązały u siebie problem finansowania gospodarki drogowej, jeszcze w roku 1928-ym opracowałem projekt ustawy o Polskim funduszu drogowym, ogłoszony w Nr. 28 Wiadomości stowarzyszenia członków polskich kongresów drogowych.

Zasady projektu polegały na tem, że miał być utworzony fundusz drogowy, mający osobowość prawną, mający możliwość zaciągania zobowiązań do wysokości jednego miljarда zł. i dysponujący następującymi stałymi wpływami a mianowicie:

1. Opłatami od pojazdów mechanicznych, pobieranymi w stosunku do wagi tych pojazdów według stawek o pewnej wysokości.

2. Opłatami od biletów za przejazd autobusami; wysokość tych opłat zasadniczo miałyby wynosić 30% ceny biletów; wysokość ich mogłaby być obniżana dla linii na szlakach, dla

których takie obniżenie byłoby konieczne ze względów na politykę komunikacyjną.

3. Opłatami za przewóz zarobkowy towarów wozami konnymi i pojazdami mechanicznymi po 3 grosze od tonno-kilometra.

4. Podatkiem konsumpcyjnym, pobieranym od benzyny przeznaczonej do wewnętrznego spożycia na zasadzie Rozp. Prezydenta z dnia 7.III.1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27 p. 252), który przekazany byłby na rzecz funduszu drogowego oraz podatkiem w takiej samej wysokości, który byłby ustanowiony na inne materiały pędne, jak benzol, mieszanki spirytusowo-benzynowe i t. p.

5. Cłem od przywożonych z zagranicy samochodów, pneumatyków (opon i dętek) oraz pełnych i dętych obręczy gumowych.

6. Grzywnami za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach.

7. Opłatami od reklam umieszczanych wzdłuż dróg, a wzdłuż dróg.

8. *Stałą dotacją ze Skarbu Państwa* w wysokości 60 milionów złotych rocznie w ciągu pierwszego dziesięciolecia istnienia funduszu drogowego; po upływie dziesięciolecia wysokość dotacji ze skarbu Państwa byłaby ustalona na następne 10-letnie w drodze ustawodawczej.

Według obliczeń ostrożnych na zasadzie posiadanych danych statystycznych z r. 1928 i ówczesnej konjunktury i tendencji rozwojowej zaprojektowanych opłat na rzecz funduszu drogowego sumaryczny wpływ z powyższych źródeł wynosiłby około 134 milionów złotych rocznie.

W projekcie ustawy nie był wzięty w rachubę wpływ do funduszu drogowego, jaki mógłby być i powinien być osiągnięty z opłat od koni względnie od wozów konnych, a to z tego względu, że przy ówczesnym układzie stosunków w Sejmie byłoby rzeczą beznadziejną występowanie z projektem obciążenia podatkiem drogowym chociażby najmniejszym koni w rolnictwie, mimo, że bezpośredni podatek od użytkowników dróg, jakimi są właściciele koni, byłby logicznym uzupełnieniem wpływów funduszu drogowego.

Zasady projektu wyżej przytoczonego miały na celu przeprowadzenie takich opłat, które stałyby możliwie w stosunku

prostym do stopnia korzystania z dróg poszczególnych płatników; Niemcy wyrażają tę zasadę zdaniem; „Zahle wie Du fährst”. Z drugiej strony Skarb Państwa obowiązany byłby do wpłacania pewnej stałej z góry oznaczonej dotacji; na pierwsze 10 lat istnienia funduszu drogowego dotacja ta miała wynosić 60 milionów złotych rocznie, t. j. mniej więcej tyle, ile wynosiły dotychczasowe wydatki na cele drogowe w r. 1927 i 1928.



Rys. 7. Most na Dniestrze pod Uścieczkiem; rozpiętość $40 + 100 + 40 + 40 = 220$ m; okres budowy 1928—1930 r.

Taka stabilizacja wydatków ze skarbu państwa — zresztą w wysokości, która wystarczała tylko na znośne utrzymanie dróg państwowych i na zapomogi na utrzymanie ważniejszych dróg samorządowych, była konieczną, aby gospodarka drogowa mogła być prowadzona programowo i racjonalnie.

Jeżeli w budżecie państwowym jest szereg wydatków, które się uważa za „opancerzone”, niezbędne dla życia państwowego, *wydatki na utrzymanie dróg należy zaliczyć do takiej samej kategorii wydatków konieczności państwowej*; bo gdy się wyrzuci z budżetu wydatki na ten cel — drogi się zniszczą i życie gospodarcze skutkiem tego będzie miało straty bardzo

poważne, może nie mniejsze, niż jeżeli się z budżetu państwowego wyrzuci jakieś wydatki na inne cele państwowe, np. opiekę społeczną, oświatę, przemysł lub rolnictwo.

Przykład takiej stabilizacji wydatków na cele gospodarki drogowej widzimy w ustawie włoskiej o funduszu drogowym. Ministrowie skarbu włoscy nie obawiali się takiego stabilizowania wydatków na fundusz drogowy, doceniając potrzebę uzdrowienia sprawy finansowania gospodarki drogowej.

W moim projekcie ustawy o państwowym funduszu drogowym stabilizacja wydatków na cele drogowe miałyby objąć 60 milionów zł., co przy 2.500 milionach zł. budżetu państwowego stanowiłoby zaledwie 2,4%.

Projekt ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym z 1928 r. nie zyskał uznania ówczesnych czynników miarodajnych, które nie doceniały konieczności szybkiego i radykalnego uregulowania sprawy finansowania gospodarki drogowej w sposób współczesny, dający rękojmię dobrego wyniku, mimo, że rozwijający się w latach 1926—29 ruch samochodowy w szybkim tempie powinien był zmusić do tego.

Dopiero na początku 1931 r. sprawa projektu ustawy o państwowym funduszu drogowym odżyła: w drodze ustawodawczej uchwalona została Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym z dnia 3 kwietnia 1931 r., która weszła w życie z dniem 1 kwietnia r. b.

Zasady ustawy tej są następujące.

Państwowy Fundusz Drogowy jest osobą prawną, mogącą zaciągać zobowiązania na poczet *niektórych* jego wpływów do łącznej wysokości 400 milionów zł.

Wpływy, któremi dysponuje Państwowy Fundusz Drogowy są następujące:

1. Opłaty od pojazdów mechanicznych pobierane bądź w stosunku od wagi (od samochodów osobowych, ciężarowych, traktorów i przyczep), bądź od sztuki (od motocykli).

2. Opłaty po 3 gr. od tonno-kilometra przewożonych zarobkowo towarów pojazdami mechanicznymi i konnymi.

3. Opłaty od biletów za przejazd pojazdami mechanicznymi (autobusami) w wysokości 33 $\frac{1}{3}$ % ceny biletu.

4. Grzywny za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach publicznych.

5. Opłaty od reklam, umieszczanych wzdłuż dróg publicznych poza granicami miast.

6. Dotacja ze Skarbu Państwa w wysokości, określanej w budżecie państwowym na każdy okres budżetowy.



Rys. 8. Most na Niemnie w Grodnie; rozpiętość $52 + 60 + 52 = 164$ m;
okres budowy 1928—1930 r.

Zaciągać zobowiązania Państwowy Fundusz Drogowy może tylko na poczet wpływów wymienionych wyżej w punktach 1, 2, 3 i 4; w zależności więc od wysokości tych wpływów możliwe będzie wykorzystanie uprawnienia do zaciągania zobowiązań względem P. F. Dr. w celu wykonania pewnych inwestycji. Ogranicza to poważnie te uprawnienia i uniemożliwia szerszą akcję inwestycyjną.

Z wyliczenia wpływów, jakimi dysponuje Państwowy Fundusz Drogowy, widzimy, że został on urzeczywistniony w zakresie bardzo wąskim, a zasada „Zahle wir Du fähest”—„płać na drogi w stosunku takim, w jakim korzystasz z dróg”—nie została dotrzymana. Ani wpływ z podatku konsumpcyjnego od benzyny ani cła od samochodów, opon i dętek nie zostały przekazane na rzecz P. F. Dr.; dalej, co najważniejsze, dotacja

ze Skarbu Państwa nie została ustalona w pewnej wysokości na dłuższy okres; skutki nie kazały na siebie długo czekać: już na okres budżetowy 1931/32 r. dotacja ta została określona zaledwie na 30 milionów i zrealizowana będzie zaledwie w 20 — 25% z powodu kompresji budżetowych, a na okres 1932, 33 została ustalona w wysokości aż 100.000 zł(!), co się równa właściwie jej przekreśleniu. Naturalnie wynikło to z powodu potrzeby doprowadzenia wydatków budżetowych do minimum z przyczyny ogólnej depresji gospodarczej: kompresja ta w pierwszej linii dotknęła gospodarkę drogową, może nieśluszenie tak bezwzględnie i w tak dotkliwym stopniu..

W prasie codziennej pisało się i pisze bardzo dużo o obowiązującej ustawie o P. F. Dr., wszystkie jednak głosy odznaczają się przeważnie bardzo małą znajomością rzeczy.

Niewątpliwie, jak każdy twór ludzki, nie jest ona doskonała i posiada wady; już chociażby zwężenie wpływów na rzecz P. F. Dr. i niestabilizowanie dotacyj ze Skarbu Państwa stanowią jej poważne wady.

Należy tu z całym naciskiem podkreślić, że we wszystkich państwach, które wprowadziły u siebie zasadę funduszu drogowego, finansowanie gospodarki drogowej nie jest oparte jedynie na opłatach od samochodów, a wszędzie podstawą są dotacje ze skarbu państwa odpowiedniej wysokości, a opłaty od samochodów stanowią dodatkowe poważne źródło przeznaczone przeważnie na meljoracje drogowe.

Urobiło się dziwne nastawienie psychiczne w społeczeństwie, upatrujące nawet przyczyny obecnego stanu dróg w Państwowym Funduszu Drogowym i bez należytej analizy obecnych warunków czyniące z P. F. Dr. kozła ofiarnego. I nic dziwnego: każda ustawa wprowadzająca nowe opłaty jest niepopularna; tembardziej ustawa, która zjawia się w okresie wielkiej depresji gospodarczej, jak ustawa o P. F. Dr., nie może liczyć wśród szerokich warstw mniej uświadomionych na życzliwe przyjęcie. Gdyby weszła w życie w r. 1929 lub 1928, gdy stan gospodarczy był znacznie lepszy, nie wywołałaby tej wrzawy, co w roku ubiegłym, gdyż łatwiej weszłaby w życie i ludzie prędzej i bezboleśniej przyzwyczaili się do nowych ciężarów.

Zobaczmy teraz jak w rzeczywistości wyglądają nowe cięż-

żary, nałożone przez Ustawę o Państwowym Funduszu Drogowym z dnia 3.II.1931 r.

1. *Opłaty od samochodów osobowych* wynoszą po 40 zł. od każdych 100 kg. wagi własnej, których waga nie przewyższa 1500 kg. O ile waga przewyższa 1500, za każde 100 kg. wagi ponad 1500 kg. opłaca się po 50 zł.

Opłata ta wynosi np. dla małych samochodów, których waga jak np. Forda lub małej Tatry wynosi 800 kg. — 320 zł. rocznie, przy wadze 1000 kg. — 400 zł. rocznie.

Dla samochodów droższych, — np. Austro-Daimlera typu większego, ważących około 1600 kg. opłata ta wynosi $15 \times 40 + 2 \times 50 = 700$ zł.

Przed wprowadzeniem ustawy o Państwowym F. Dr., istniały różnorodne opłaty rządowe i samorządowe od samochodów osobowych, jak opłaty rejestracyjne, podatek samorządowy od samochodów jako przedmiotów luksusu (podatek ten płaciły nawet skromne Fordy opłaty samorządowe za zużycie dróg (na zasadzie art. 23 ust. drogowej z 10. XII. 1920 r.) oraz opłaty mytnicze i kopytkowe, — te ostatnie przy wjeździe do miast

Z wyjątkiem opłat za rejestrację pojazdów mechanicznych ujednolajniionych dla całego obszaru Rzplitej, pozostałe opłaty pobierane były w wysokości bardzo rozmaitej i często były bardzo wysokie.

Przeciętne obciążenie samochodu o średniej wartości dochodzi rocznie do 300 — 400 zł.

Z powyższego widzimy, że Ustawa o P. F. Dr., kasując powyższe opłaty i wprowadzając wzamian ich jedną tylko opłatę na rzecz P. F. Dr., stosunkowo nieznacznie podwyższyła obciążenie samochodów osobowych.

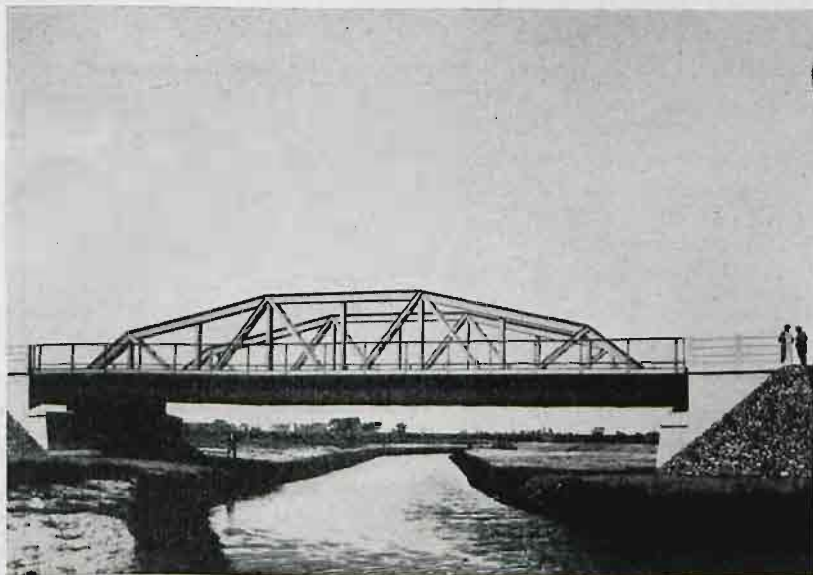
Takie powiększenie obciążenia jest znikomo małe dla samochodów tanich; w pewnych wypadkach obciążenie to jest nawet *zmniejszone* w stosunku do poprzedniego; dla samochodów droższych i cięższych jest ono powiększone przeciętnie w granicach o 50 — 75% obciążenia dotychczasowego.

Jeżeli samochód osobowy prywatny nie jest przedmiotem zbytku, a jest przedmiotem codziennego użytku, winien być odpowiednio wykorzystywany,

Jeżeli dla samochodów prywatnych określimy b. skromną normę użytkową 50 km. dziennie w ciągu 250 dni rocznie prze-

bieg takiego samochodu roczny wyniesie 12500 km. i obciążenie opłatą na rzecz P. F. Dr. wyniesie dla samochodów tanich $\frac{32000}{12500} = 2,6$ gr. do $\frac{400}{12500} = 3,2$ gr. na 1 km przebytej drogi.

Jeżeli teraz dla samochodów zarobkowych (taksówek), pracujących normalnie w normalnym czasie pod względemżywienia gospodarczego, określimy normę użytkową 100 km dziennie, t. j. przebieg roczny na 25 000 km, obciążenie na 1 km przebiegu taksówki ważącej 1200 kg wyniesie $\frac{12 \times 4000}{25\ 000} = 1,9$ gr.



Rys. 9. Most na Studwi pod Łowiczem; rozpiętość 27 m; okres budowy 1927 — 1929 r. konstrukcja żelazna elektrycznie spawana

Przy taryfie dla taksówek w Warszawie po 50 gr. od 1 km (nie licząc „pierwszych” kilometrów opłacanych po 100 gr.) wynosi opłata na rzecz państwowego F. Dr. zaledwie 3,8%. Ponieważ jednak „pierwsze” kilometry przeciętnie stanowią 25% ogólnego przebiegu (przeciętna długość kursu ~ 4 km) przeto obliczać należy, że taksówka zarabia przeciętnie za km nie 50 gr., a

$$\frac{3 \times 50 + 100}{4} = \frac{250}{4} = 62,5 \text{ gr. i opłata na rzecz P. F. Dr. stanowi}$$

ok. $\frac{1,9}{62,5} = \sim 3\%$ zapłaty za km. Jeżeli uwzględnić obciążenia,

które istniały przed wprowadzeniem ustawy o P. F. Dr., a które zostały przez tę ustawę zniesione, powiększenie obciążenia takówek wyniesie nie więcej niż $1\frac{1}{5}\%$ wynagrodzenia za jazdę.

2. Opłaty od autobusów wprowadzone przez Ustawę o Pań. F. Dr. składają się z opłat od wagi po 40 zł. od każdych 100 kg wagi oraz z opłat od biletu autobusowego w wysokości $\frac{1}{3}$ jego ceny (płaconej przez pasażerów na korzyść przedsiębiorcy, bez opłaty na rzecz P. F. Dr.)

Jeżeli więc opłata na rzecz przedsiębiorcy za przejazd wynosi, jak to się często spotyka, po 9 gr. za pasażerokilometr, wtedy opłata na rzecz Pań. F. Dr. wyniesie w myśl art. 18

Ustawy $\frac{9}{3} = 3$ gr. od pasażerokilometra, czyli że opłata za przejazd wyniesie razem z opłatą na rzecz P. F. Dr. $9 + 3 = 12$ gr. za pasażero-kilometr.

W rzeczywistości dzięki temu, że opłaty za bilety są ryczałtowane w ten sposób, że przy obliczaniu ryczału brane są w zależności od sezonu i warunków miejscowych współczynniki zapelnienia *dogodne* dla przedsiębiorców, bo równe od 0,2 do 0,4 (przeciętna dla całego roku 0,3) dla linii na drogach bitych i od 0,1 do 0,3 (przeciętnie dla całego roku 0,175) dla linii na drogach gruntowych wyjątkowo ze względu na depresję gospodarczą w ciągu roku budżetowego 1931/32 r.¹⁾, obciążenie opłatami na rzecz P. F. Dr. od biletów autobusowych jest znacznie mniejsze, gdyż w rzeczywistości współczynnik zapelnienia na liniach nie przeładowanych nadmiarem przedsiębiorstw autobusowych wynosi znacznie więcej niż przyjęty do obliczeń ryczału.

Z obserwacji poczynionych w ciągu roku ubiegłego można z zupełną pewnością twierdzić, że obciążenie powyższe dzięki zastosowaniu ryczału zmniejsza się o 30 do 50% czyli że dla przykładu przytroczonego wynosić będzie w rzeczywistości od 1,5 do 2 gr. od pasażero-kilometra,

¹⁾ Dla *normalnych* warunków współczynnik ten określony został od 0,3 do 0,5 (przeciętnie dla całego roku 0,4) dla dróg z twardą nawierzchnią i od 0,2 do 0,3 (przeciętnie dla całego roku 0,25) dla dróg gruntowych.

Jeżeli do tego dodać obciążenie od opłat od wag, które dla prawidłowo funkcjonujących przedsiębiorstw (300 dni w roku przy przeciętnym zapelnieniu 0,3) wynosić będzie przeciętnie około 0,5 na pasażero-kilometr, ogólne obciążenie na rzecz P. F. Dr. ruchu autobusowego wyniesie 2—2,5 gr. od pasażero-kilometra.

Od obciążenia tego należy odjąć to obciążenie, jakie istniało względem ruchu autobusowego przed wprowadzeniem ustawy o P. F. Dr., a które zostało skasowane z tytułu Ust. o P. F. Dr., aby otrzymać powiększenie obciążenia ruchu autobusowego z powodu wprowadzenia Ust. o P. F. Dr.



Rys. 10. Most na Wiśle w Krakowie; rozpiętość $34,8' + 34,68' + 34,81' = 138,42$ m; okres budowy 1926—1931 r.

Do zniesionych przez Ustawę o P. F. Dr. obciążeń ruchu autobusowego należą: opłaty rejestracyjne, myta, kopytkowe opłaty (dość dotkliwe w pewnych miastach), wreszcie opłaty z tytułu art. 23 Ustawy Drogowej. Opłaty te z wyjątkiem opłat rejestracyjnych, w różnych miejscach w rozmaitych wysokościach były stosowane; jest rzeczą niemożliwą dokładnie obliczyć, wiele one wynosiły na rzeczywisty pasażero-kilometr; bez oba-

wy przesady można przyjąć, że wynosiły one 0,5 gr. na pasażero-kilometr.

Tak więc powiększenie obciążenia na rzecz dróg ruchu autobusowego po wprowadzeniu Ustawy o P. F. Dr. nie będzie większe niż 1,5 do 2 gr. od rzeczywistego pasażero-kilometra.

To powiększenie obciążenia mogło być częściowo przerzucone na przedsiębiorcę, częściowo na pasażera.

Jeżeli się zważy, że przedsiębiorstwa dotychczas istniały i zarabiały, nie płacąc nic za używanie i zniszczenie dróg, to sprawiedliwem się wydaje, aby zaczęły one płacić za używanie i zniszczenie dróg, odpowiednio przystosowując taryfy do tych warunków i przerzucając część tych ciężarów na pasażerów.

Wprowadzenie opłat od biletów autobusowych wywołało całą „literaturę” w prasie codziennej, przeważnie opartą na bałamutnych lub nader stronnych przesłankach autorów. Niezadowolenie z wprowadzenia tych opłat wywołane zostało przede wszystkim przez to, że przedsiębiorstwa autobusowe w Polsce są dotychczas przemysłem wolnym, niewymagającym koncesjonowania; przyczyniło się to do powstania na linjach o więcej ożywionym ruchu tak zwanej „dzikiej konkurencji”, przy której mnożyło się przedsiębiorstw bez liku bez żadnego stosunku do potrzeb; skutkiem tego taryfy zgłoszone w urzędach były obniżane i w rzeczywistości schodziły bardzo często do poziomu, który był poniżej własnych kosztów; przez Dyрекcję Robót Publicznych są notowane wypadki stosowania taryfy konkurencyjnej po 4—5 groszy za pasażero-kilometr, przy której żadne przedsiębiorstwo nawet najracjonalniej prowadzone nie mogło wyjść bez deficytu; znane są fakty, że w pewnem mieście niedaleko od Warszawy powstało tyle przedsiębiorstw autobusowych, że, aby mieć kogo przewozić, przedsiębiorcy urządzili kolejkę, przy której okazało się, że każdy autobus mógł kursować zaledwie co 3—4 dni; oczywiście przy takim słabem wykorzystaniu autobusów nie może być mowy o rentowności przedsiębiorstw.

Pozatem większość przedsiębiorstw pod względem finansowym stoi bardzo słabo, nie posiadając prawie żadnego kapitału zakładowego i obrotowego; zmusza to ich do korzystania z nader drogiego kredytu, opłacanego lichwiarskimi procenta-

mi. Zagraniczne firmy, importujące autobusy do Polski, licząc się z tendencją do rozwoju ruchu autobusowego i z brakiem kapitału inwestycyjnego u przedsiębiorców, wprowadziły system sprzedaży autobusów na raty, na który decydują się często przedsiębiorcy, nie mający pojęcia o fachowym prowadzeniu przedsiębiorstwa; w wyniku firma jest właściwie właścicielem przedsiębiorstwa, a właściciel nominalny przedsiębiorstwa jej niewolnikiem. Wreszcie przedsiębiorstwa nie mają autobusów zapasowych, a często jeden autobus, stanowiący całe przedsiębiorstwo przewozowe, ma kilku a czasem nawet kilkunastu właścicieli.



Według statystyki komunikacji autobusowej¹⁾ na 1.V.31 r.
Autobusów zarobkowych zarejestrowanych było . . . 3.223
Linij 1.545
Przedsiębiorstw autobusowych 2.112

Czyli na jedno przedsiębiorstwo wypadało około 1,5 autobusu.

Przytoczone wyżej okoliczności a przedewszystkiem „dzika konkurencja” przedsiębiorstw spowodowały, że ogół przedsiębiorców autobusowych automatycznie zorganizował bierny opór przeciwko opłatom na rzecz P. F. Dr. za przejazd autobusami, obawiając się, że dzika konkurencja między przedsiębiorstwami, nie przebierająca w środkach, uniemożliwi dostosowanie taryfy odpowiednio do nowych ciężarów, tembardziej, że związki przedsiębiorców autobusowych nie obejmują wszystkich przedsiębiorców, co umożliwia dziką konkurencję.

Z drugiej strony przedsiębiorcy autobusowi obawiali się, że podniesienie taryf autobusowych zmniejszy frekwencję pasażerów; tymczasem zaszedł fakt, że frekwencja pasażerów zmniejszyła się — jeszcze przed wprowadzeniem opłat od biletów na rzecz P. F. Dr. — z powodu ogólnej niepomysłnej konjunktury gospodarczej, która zmusiła, aby słabsze przedsiębiorstwa zostały zwinięte, a te, które istniały tylko na papierze (a istniała ich spora ilość) musiały być czempredziej wykreślone, aby nie płać opłat na rzecz P. F. Dr.

¹⁾ Szegóły p. Komunikacja Autobusowa na drogach publicznych w Polsce w r. 1930 J, Ćwikiel 1931, Wydawn. Min. Rob. Publ.

Stosunki w przedsiębiorstwach autobusowych niezdrowe dziś w wysokim stopniu, będą mogły być uzdrowione jedynie przez wprowadzenie koncesjonowania ruchu autobusowego, które uniemożliwi dziką konkurencję, sprzyjającą istnieniu słabych nieracjonalnie zorganizowanych przedsiębiorstw; projekt ustawy o koncesjonowaniu ruchu autobusów został już wniesiony przez Rząd do Sejmu; należy mieć nadzieję, że przeprowadzenie tego projektu uzdrowi stosunki w tej gałęzi komunikacyjnej.



Rys. 11. Most Wiśle w Toruniu; rozpiętość $3 \times 80 + 5 \times 125 = 865$ m.; budowę rozpoczęło w 1928 r.

Opłaty od biletów autobusowych wywołały w prasie właściwie najwięcej wrzawy i sprzeciwów nie dla tego, żeby były niemożliwe zwłaszcza przy zastosowaniu opłat ryczałtowych ustalonych przez rozporządzenie wykonawcze do ustawy o Państwowym Funduszu drogowym, które dają bardzo poważne ulgi, tylko dla tego, że przedsiębiorcom było to nie na rękę z powodu panujących nieuregulowanych stosunków w przemyśle autobusowym.

3. Nieporozumień ani sprzeciwów nie wywołało wprowadzenie opłat po 3 gr. od tonno kilometra przewożonych towa-

rów — przy zastosowaniu zresztą bardzo łagodnego ryczałtu, gdyż opłata ta w nieznacznym tylko stopniu wpływa na podwyższenie kosztów przewozowych; zresztą przewóz towarów samochodami oczywiście cenniejszych ma jeszcze za sobą tę wyższość nad przewozem towarów kolejami, że towar przewożony bywa wprost od sprzedawcy do nabywcy — „od drzwi do drzwi”, przez co odpadają dodatkowe koszty za dostarczenie towaru od miejsca produkcji do stacji kolejowej nadawczej oraz od stacji odbiorczej do odbiorcy. Szczupłość miejsca nie pozwala na zilustrowanie przytoczonych danych przykładami liczbowymi.

4. Opłaty od reklam, wystawianych wzdłuż dróg mają charakter raczej prohibicyjny, a nie dochodowy, i tak też zostały potraktowane w rozporządzeniu wykonawczem: chodziło o to, aby nałożyć większe opłaty na reklamy o większej powierzchni, szpecące krajobraz, i w ten sposób zahamować ich nadmierny i niepożądany rozwój.

* *

Tak się przedstawia w ogólnych zarysach obecnie obowiązująca ustawa z dnia 3.II.31 r. o Pań. F. Dr.

Jak już wspominałem, jej uchwalenie natrafiło na czas niesprzyjający, bo na silną depresję gospodarczą ogólną, odbijającą się również i na tym gospodarczym odcinku, którego ustawa ta dotyczy.

To też w bieżącym okresie budżetowym wpływy do P. F. Dr. ze wskazanych wyżej źródeł nie dopisały tak, jak nie dopisały zresztą ogólne dochody państwowe. W dodatku płatnicy opłat na rzecz P. F. Dr. byli alarmowani kilkakrotnie wiadomościami o mającej nastąpić rychło nowelizacji ustawy o P. F. Dr. Alarmy te były tendencyjnie robione i zawsze mówiły bądź o zniesieniu obciążeń bądź o znacznym ich zmniejszeniu; naturalnie alarmy takie demoralizowały płatników i nie przyczyniały się do powiększania wpływów do P. F. Dr.

Do zmniejszenia się wpływów do P. F. Dr. przyczyniła się również akcja zakrojona na szerszą skalę obrony przed opłatami na rzecz P. F. Dr. polegająca na różnych zabiegach umożliwiających usuwanie się od opłat lub ich opóźnianie i wykorzy-

stująca pewne niedomówienia ustawy i rozporządzeń wykonawczych.

Pozatem aparat do ściągania opłat na rzecz P. F. Dr., oparty o samorządy, nie stanął na wysokości zadania zarówno



Rys. 12. Most na Bugu w Zegrzu; rozpiętość $4 + 77,65 = 310,60$ m.;
okres budowy 1928 — 1931 r.

ze względu na nieumiejętność opanowania sprawy ze strony technicznej (wymiar i pobór opłat) jak merytorycznej (np. wyzyskanie uprawnień do oceny lokalnych warunków dla ulg.); jest to jedna z przyczyn niedopisania wpływów na rzecz P. F. Dr.

IV. Rok 1930 i 1931 w gospodarce drogowej.

Zarówno rok 1930-ty jak 1931-szy w gospodarce drogowej zaznaczyły się zle.

W roku 1930-tym bardzo zredukowany budżet drogowy Min. R. P. w porównaniu do lat poprzednich został na skutek depresji gospodarczej wykonany zaledwie w 72%.

W roku 1931-szym wskutek trwającej depresji gospodarczej budżet wydatków drogowych Min. R. P. zostanie wyko-

nany zaledwie w 35 — 40%. Naturalnie odbiło się to przede wszystkim na robotach inwestycyjnych drogowych, jak budowa nowych dróg, przebudowa nawierzchni, budowa stałych mostów. Bardzo wiele rozpoczętych w poprzednich latach robót zostało wstrzymanych.



Rys. 13. Most na Ochni w Kutnie; rozpiętość $8.70 + 10 + 8.70 = 27.40$ m.
okres budowy 1930 r.

Jeszcze gorzej sprawa przedstawia się z utrzymaniem dróg; konserwacja dróg — zwłaszcza bitych — musi być wykonywana systematycznie, jeżeli wydatki na ten cel mają być sprowadzone do minimum, a dać maksymalny efekt. Tymczasem konserwacja dróg państwowych, tych najważniejszych arterii drogowych, w ciągu lat 1930 i 1931 właściwie została sprowadzona do zera. Skutki nie kazały na siebie długo czekać; stan dróg jest gorszy niż za czasów największego napięcia inflacji. Odziedziczone po zaborcach liczne mosty drewniane — zwłaszcza na większych rzekach — nienaprawiane od dłuższego czasu, doszły do stanu katastrofalnego i niektóre z nich zamknięto dla ruchu, a nawet rozebrano.

Jedynie dopiero w środku roku 1931-ego dzięki temu, że weszła w życie ustawa o P. F. Dr. z dnia 3.II.1931 r., można było przystąpić do wykonywania pewnych najpilniejszych robót na kredyt.

Ustawa o P. F. Dr. upoważniła Ministra R. P., jako administratora Państwowego Funduszu Drogowego, do zaciągania zobowiązań na rachunek wpływów do tego Funduszu do ogólnej wysokości 400 milionów złotych.

Zobowiązania te w razie potrzeby mogą być wydane w obcych walutach, a Minister Skarbu ma prawo udzielać gwarancji państwowej.

Istnieje więc możliwość zaciągania pożyczek na P. F. Dr. względnie wykonywania robót na kredyt z możliwością spłaty należności w ratach.

Ponieważ w chwili obecnej nie można się spodziewać, aby wpływy z opłat na rzecz P. F. Dr. były większe niż 30 milionów złotych, upoważnienie do zadłużenia P. F. Dr. do sumy 400 milionów złotych samo przez się znacznie musi być ograniczone w związku z możliwościami płatniczymi tego funduszu.

Narazie więc zadłużenie P. F. Dr. nie może być większe, aby ogólna roczna wysokość spłat z tytułu zaciągniętych zobowiązań nie wynosiła więcej niż 10 — 15 milionów złotych, bo za resztę wpływów do P. F. Dr. trzeba dokonywać wydatków go-tówkowych, jakie są niezbędne w gospodarce drogowej.

W myśl powyższych zasad Ministerstwo R. P. w pierwszym roku istnienia P. F. Dr. wykorzystało swoje uprawnienia zaciągania zobowiązań na poczet wpływów do P. F. Dr. w nader ograniczonym zakresie.

1. *W zakresie budowy stałych mostów.* Zawarto na podstawie ogłoszonego przetargu szereg umów ze związkiem kilku firm krajowych, produkujących konstrukcje żelazne i wykonywujących roboty mostowe, które uzyskały na ten cel specjalny kredyt w jednym z angielskich banków. Należność za roboty będzie wypłacona w ratach w ciągu 4 lat w miarę wykonywania robót.

Wykonane będą na ogólną sumę około 14,8 milionów złotych następujące roboty:

a) Budowa przyczółków i filarów na kesonach stałego żelaznego mostu na Wiśle w Puławach wzamian istniejącego

drewnianego, który — ze względu na jego stan — wypowiedział służbę i musi być rozebrany.

b) Budowa konstrukcyj żelaznych mostu na Wiśle w Modlinie. W Modlinie przed wojną światową istniał most, doszczętnie zniszczony w czasie oblężenia Modlina 1915 r.; dotychczas odbudowane zostały zniszczone filary, a do odbudowy konstrukcji żelaznej nie można było przystąpić z powodu braku kredytów w budżecie M. R. P. na ten cel.

c) Budowa konstrukcyj żelaznych mostu stałego na Sanie w Brandwicy.

d) Budowa konstrukcji żelaznej mostu stałego na Muchawcu w Brześciu nad Bugiem.

e) Budowa konstrukcji żelaznej mostu stałego na Białej w Mościcach pod Tarnowem.

f) Budowa konstrukcji żelaznej mostu stałego na rzece Ujściu w Równem.

g) Budowa konstrukcji żelaznej mostu na Wisłoku pod Tryńczą. Filary i przyczółki betonowe są wybudowane od kilku lat.

Dzięki więc nadaniu P. F. Drogowemu osobowości prawnej i upoważnieniu do zaciągania zobowiązań na poczet wpływów stało się możliwem przystąpienie do budowy wymienionych wyżej mostów, których potrzeba jest pałaca z jednej strony, z drugiej strony stało się możliwem danie całemu szeregowi hut i fabryk konstrukcyj żelaznych zamówienia na 7000 tonn konstrukcyj żelaznych, co przyczyniło się do utrzymania w ruchu hut i fabryk w chwili bardzo krytycznej dla przemysłu.

2. *W zakresie meljoracji dróg państwowych i przystosowania ich do intensywnego ruchu samochodowego.*

Niewystarczające kredyty w budżecie M. R. P. uniemożliwiały przystąpienie do przebudowy ważniejszych szlaków dróg państwowych, na których rozwinął się intensywny ruch samochodowy.

Dopiero Ustawa o P. F. Dr. umożliwiła przystąpienie do planowej meljoracji tych dróg przez zastosowanie takich nowożytnych nawierzchni, które znoszą intensywny ruch samochodowy.

Ministerstwo R. P. opracowało program przebudowy ważniejszych szlaków dróg państwowych, przewidując zastosowanie

tak zwanych „ciężkich nawierzchni” lub „półciężkich” na odcinkach z większym obciążeniem ruchu, przystosowując rodzaj nawierzchni do rodzaju ruchu i do miejscowych warunków.

Np. w pewnych okolicach z silnym mieszanym ruchem projektuje się zastosowanie bruków kamiennych ulepszonych w rodzaju drobnej kostki na podłożu starego makadamu, lub bruku z kostki dużej; w innych okolicach, nie posiadających w pobliżu dobrych materiałów kamiennych, a posiadających odpowiednie gliny, projektuje się zastosowanie nawierzchni z klinkieru; gdzieindziej znowu, tam gdzie ruch samochodowy przeważa, projektuje się ciężkie nawierzchnie bitumiczne; wreszcie na odcinkach ze słabszym ruchem o przewadze ruchu samochodowego projektowane są różne nawierzchnie ulepszone typu lekkiego: np. powierzchniowe smołowanie lub asfaltowanie i t. p.

W myśl opracowanego przez M. R. P. programu meljoracji dróg państwowych na wiosnę 1931 r. ogłosiło Ministerstwo nieograniczony przetarg na wykonanie pewnych najpilniejszych odcinków dróg państwowych na kredyt, który byłby spłacany w okresie kilku lat. Chodziło o to, aby, wykorzystując uprawnienia, jakie daje ustawa o P. F. Dr., wykonać naprawę racjonalną meljorację pewnych odcinków najważniejszych szlaków w pewnym krótkim okresie czasu, aby zmniejszyć radykalnie wysokie koszty utrzymania dróg będących w złym stanie i możliwie radykalnie ulepszyć warunki komunikacyjne na tych szlakach. Trzeba było więc zdecydować się na inwestowanie w ciągu 2 — 3 lat znacznych kapitałów na te szlaki, aby potem w ciągu szeregu lat — w okresie trwania wybudowanych nawierzchni — mieć odpowiednie oszczędności na kosztach utrzymania wybudowanych odcinków. Ponieważ wpływy gotówkowe do P. F. Dr. i niemożność zaciągnięcia długoterminowej pożyczki przez P. F. Dr. nie pozwalały na takie skondensowane na przeciąg 2 — 3 lat wydatki, nie pozostało nic innego, jak wykonanie tych robót na kredyt przez przedsiębiorstwa dysponujące takim kredytem, któryby im pozwolił na zawarcie umów, przewidujących spłatę należności za wykonywane roboty w ratach w ciągu kilku lat.

Do ogłoszonego przez Min. R. P. przetargu stanęło kilkadziesiąt firm krajowych i zagranicznych. Wiele firm odpadło odrazu z powodu zbyt wysokich kalkulacji: np. zupełnie odpadły

firmy, które oferowały budowę dróg betonowych, mimo że betonowe nawierzchnie w Polsce winny zwycięsko zwalczać innego rodzaju nawierzchnie, mając potemu sprzyjające warunki; niestety nieumiejętne i zbyt wygórowane kalkulacje firm, oferujących te nawierzchnie, postawiły je za nawias, pomimo, że wiele względów technicznych i ekonomicznych przemawiało za ich budową.

Z pośród ofert wszystkich firm wybrano osiem ofert, które zakwalifikowała specjalna komisja po bardzo skrupulatnych badaniach i obliczeniach, jako najniższe i najracjonalniejsze dla miejscowych warunków.

Niestety, zawiązania finansowe, jakie powstały w świecie w ciągu roku 1931-go, nie pozwoliły niektórym firmom na sfinansowanie robót, których te firmy się podjęły i umowa została zawarta tylko z 6 firmami.

Ogólna suma, na jaką zawarto umowy wynosi około 38,5 mil.

Niestety skutek panującej w 1931 depresji finansowej firmy, z którymi zawarto umowy, musiały w znacznie wolniejszym tempie przystąpić do wykonywania robót, których się podjęły, a niektóre musiały być odrzucone z powodu braku pewności ich finansowania.

Ogólne warunki finansowe tych robót polegały na tem, że wynagrodzenie za roboty wykonane firmy miały otrzymywać w kilkunastu równych ratach kwartalnych (16—20) przy nawierzchniach ciężkich i w 12 ratach kwartalnych przy nawierzchniach lekkich; firmy więc zobowiązały się dać kredyt 5 letni przy ciężkich nawierzchniach i 3 letni przy lekkich; poświadczenie zaistniałej należności będą wydawane w postaci t. zw. „skryptów dłużnych” Państwowego Funduszu Drogowego oprocentowanych na 7—8%.

Zawarte przez Ministerstwo umowy zobowiązywały firmy:

1. Do wysmołowania lub wyasfaltowania powierzchniowego po uprzednim pogrubieniu około 280 km.
2. Do wybudowania ciężkich nawierzchni asfaltowych na długości 42,750 km (pod Łodzią, Gdynią i Krakowem).
3. Do wybudowania 15 km nawierzchni klinkierowych (pod Warszawą).
4. Do wybudowania 24,250 km nawierzchni z półkostki

drobnej na zaprawie cementowej (pod Warszawą: Raszyn — Grójec.

Ogólna suma należności za powyższe roboty wynosić miała 33.200,000, a z % 38,500,000 i według umów i terminów w umowach oznaczonych spłacana wraz z przypadającymi %-ami w ratach kwartalnych.

Dotychczasowe ogólne obciążenie na bud. mostów i ulepszonych nawierzchni P. F. Dr. wynosić będzie około 53,4 milionów złotych.

Max. rocznego obciążenia wyniesie w okr. budż. 1933/34—11,800,000 zł. i następnie będzie się zmniejszać: w roku 1934/35 wyniesie 10,457,000, w r. 1935/36 wyniesie 10,089,000 zł. i t. d.

Jak widzimy, wysokość zobowiązań płatniczych P. F. Dr. jest przystosowana do obecnej wysokości wpływów i narazie nie należałoby jej powiększać. I pod tym względem ogólna depresja gospodarcza nie pozwala na rozwinięcie robót kredytowanych w takim zakresie, w jakim dla gospodarki drogowej byłoby pożądane.

Ogólny bilans gospodarki drogowej za 1930 i 1931 r. jest więc nader smutny.

V. *Wnioski na najbliższą przyszłość.*

W poprzednich rozdziałach niniejszego artykułu przedstawiona została nędza finansowa gospodarki drogowej w Polsce. Brak dotacji ze skarbu na cele drogowe.

Ustawa o P. F. Dr. z dnia 3 lutego 1931 r., okrojona w stosunku do swego celu, daje zbyt małe wpływy w stosunku do potrzeb gospodarki drogowej.

Wniosek oczywisty: stan rzeczy obecny nie może trwać dalej, o ile nie chce się doprowadzić dróg polskich do kompletnego zaniku.

Jakie są środki zaradcze?

Przedewszystkiem nowelizacja Ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym w kierunku uracjonalnienia jej podstawy.

Nowelizacja powinna mieć na względzie nie obecny przejściowy stan rzeczy z powodu ogólnej depresji gospodarczej, a stan rzeczy normalny; ponieważ jednak w okresie obecnym nie można będzie zrealizować wszystkich zasad, jakie powinny być wprowadzone w noweli do ustawy, zasady te powin-

ny być w noweli przeprowadzone, a ich zrealizowanie uzależnione od możliwości wprowadzenia ich w życie.

Zasady znowelizowanej ustawy powinny być następujące:

1. *Oplata od wagi samochodów prywatnych, taksówek i ciężarowych oraz od przyczepek*, mogłaby być obniżona do 20 zł. od każdych 100 kg. wagi, co stanowi mniej więcej 50% opłat od wagi dotychczas pobieranych, wzamian jednak powinna być ustanowiona opłata od materiałów pędnych w wysokości 10—15 gr. od litra. Podniosłoby to cenę materiałów pędnych ale z drugiej strony zasady pobierania opłat na rzecz P. F. Dr. zbliżyłyby się do słusznej zasady wyrażonej niemieckiem zdaniem „Zahle wie Du fährst”, — płac w takim stosunku, w jakim korzystasz z dróg.

W celu propagowania mieszanek możnaby opłaty od mieszanek pobierać nieco mniejsze, np. 8—12 gr. od litra.

2. Niezależnie od nowoustalonej opłaty na rzecz Państwowego Fund. Drogowego od materiałów pędnych podatek konsumpcyjny, pobierany od materiałów pędnych na zasadzie Rozp. Prezydenta z dnia 7. III. 1928 r. (Dz. U. R. P. N 27 p. 252) mniej więcej w wysokości 15 gr. od litra powinien być przez Min. Skarbu przekazany na rzecz P. F. Dr. — Ponieważ przekazanie tego wpływu wynoszącego około 8,1 milionów zł. rocznie z powodów budżetowych nie mogłoby nastąpić obecnie, ustawa powinna przewidywać stopniowe przekazywanie tego źródła, poczynając od roku budżetowego przyszłego, tak aby w przyszłym okresie budżetowym do P. F. Dr. przelane było 33 $\frac{1}{3}$ % wpływu, w następnym okresie budżetowym 66 $\frac{2}{3}$ % i wreszcie 100% wpływu w trzecim okresie budżetowym, licząc od okresu przyszłego.

W ten sposób stopniowo wpływ z podatku konsumpcyjnego od materiałów pędnych przekazany byłby do P. F. Dr., a Min. Skarbu stopniowo zaradziłoby sobie z powodu luki, jaka powstałaby wskutek ubytku wpływów z tytułu przekazania podatku konsumpcyjnego od materiałów pędnych.

3. Od motocykli bez przyczepki należałoby pozostawić obecną stawkę 50 zł. od szt. rocznie, a z przyczepką — 75 zł. od szt.

4. Autobusy przedsiębiorstw przewozowych, oprócz opłat od wagi winnyby płacić opłaty dodatkowe. Aby uprościć pobieranie tych opłat z jednej strony, a z drugiej strony obniżyć

opłaty w stosunku do obecnie obowiązujących, możnaby wprowadzić ryczałtowe roczne opłaty od każdego miejsca dla pasażera.

Przy wysokości takiej ryczałtowej opłaty 150 — 250 zł. i przy założeniu, że przy racjonalnem prowadzeniu przedsiębiorstw autobusowych, autobus winien być w drodze przynajmniej 300 dni w ciągu roku, a dziennie przebiegać 100 km, wtedy przy 30% zapelnieniu autobusu (bardzo niski przeciętny współczynnik zapelnienia) otrzymamy obciążenie 1.67 — 2.7 gr. na pasażerokilometr.

Rzecz oczywista, że autobusy rezerwowe opłat tych nie płaciłyby, a tylko ta ich ilość, jaka byłaby niezbędna, aby na danej linii utrzymać ruch, do jakiego się zobowiązał przedsiębiorca przewoźowy.

Wysokość opłat ryczałtowych zależałaby od warunków miejscowych i ogólnej polityki komunikacyjnej.

5. Samochody ciężarowe zarobkowe oprócz opłat od wagi winny uiszczać pewną opłatę stojącą w stosunku do nośności danego samochodu i rocznego przebiegu. Jeżeli ustanowić opłatę roczną po 300 zł. od każdej tonny nośności, wtedy, przyjmując dla przedsiębiorstw racjonalnie prowadzonych, że każdy samochód będzie w drodze 250 dni w roku przy 0.6 zapelnienia i 100 km dziennego przebiegu, opłata ta wyniesie 2,0 gr. od tonno kilometra, czyli że o $33\frac{1}{3}\%$ będzie mniejsza od opłaty obecnie obowiązującej.

6. O ile do autobusów lub samochodów ciężarowych zarobkowych używane będą przyczepki, od przyczepek tych będą pobierane opłaty od miejsc względnie od tonny nośności jak w pp. 4 i 5.

7. Aby opłaty wymienione w pp. 1, 3, 4, 5 i 6 były nie sztywne i mogły być przystosowywane do warunków miejscowych, Rada Ministrów winna być upoważniona do powiększania tych opłat bądź też do ich zmniejszania w pewnych granicach (np. o 50% wysokości norm wyżej podanych).

8. Pojazdy typów ustalonych przez rząd i będące w stanie odpowiadającym wymaganiom rządu ze względów ogólnopństwowych, będą opłacać opłaty wymienione w p. 1, 3, 4, 5 i 6 w odpowiedniej wysokości ulgowej.

9. Od wozów konnych zarobkowych winna być pobierana ryczałtowa opłata roczna w wysokości 90 zł. od tonny nośności wozu.

Jeżeli przyjąć tylko 200 dni pracy takiego wozu wciągu roku przy 25 km. przebiegu dziennego, 0,6 zapełnienia, opłata ta wyniesie po 3 gr. od tonno kilometra, t. j. tyle ile dotychczas, a więcej niż dla samochodów ciężarowych, a to ze względów na popieranie motoryzacji ruchu ciężarowego.

10. Opłata od reklam umieszczanych wzdłuż dróg pobierana być powinna na zasadach dotychczasowych i winna mieć nadal cele prohibicyjne na względzie.

11. Na rzecz P. F. Dr. ustala się nowa opłata od zwierząt pociągowych dorosłych w wieku ponad 3 lata. Nie tylko użytkownicy dróg posiadający pojazdy mechaniczne winni być pociągnięci bezpośrednio do opłat na rzecz P. F. Dr.; do tych opłat w sposób sprawiedliwy, a niedotkliwy winni być pociągnięci również posiadacze dorosłych zwierząt pociągowych.

Wysokość opłaty winna być ustalana regionalnie w zależności od okolicy, rodzajów zwierząt pociągowych i wahać się powinna w dużych granicach od 2 do 12 zł. rocznie od sztuki.

Opłata ta winna być wprowadzona stopniowo w ciągu 3 lat, poczynając od przyszłego okresu budżetowego, mając na względzie obecną opłakaną sytuację w rolnictwie.

Przez wprowadzenie opłat od koni podstawa opłat P. F. Dr. znacznie się rozszerzy.

12. Wreszcie winna być w ustawie uregulowana w sposób należyty sprawa dotacji ze Skarbu Państwa na rzecz P. F. Drog.

Gospodarka drogowa nigdzie w żadnym kraju, w którym istnieją ustawy o Funduszu Drogowym, nie opiera się wyłącznie na opłatach od środków komunikacyjnych; wszędzie w mniejszym lub większym stopniu w taki lub inny sposób zagwarantowana jest odpowiedniej wysokości dotacja ze Skarbu Państwa.

I w ustawie o P. F. Dr. sprawa dotacji ze Skarbu Państwa winna być w odpowiedni sposób uregulowana.

Wysokość dotacji Skarbu Państwa powinna być taka, aby wystarczała na *normalne utrzymanie dróg państwowych i mostów i na udzielanie niezbędnych zapomóg na utrzymanie dróg samorządowych.*

Jeżeli ten warunek będzie zachowany, dopiero wtedy okaże się zbawienny wpływ ustawy o Państwowym Fund. Drogowym, gdyż cały wpływ z opłat specjalnych będzie mógł być przeznaczany na meljorację dróg i budowę stałych mostów i nie będzie przeznaczany, jak obecnie, na roboty bieżące lub płacenie pensji dróżników. Pozatem stała dotacja Skarbowa na P. F. Dr. powiększy znacznie zaufanie kredytowe do P. F. Dr.

Wysokość dotacji ze Skarbu Państwa w związku z potrzebami drogowymi została przezemnie obliczona w „Polskim Funduszu Drogowym” ¹⁾ na 60 milionów złotych polskich rocznie. Tyle mniej więcej wynosiły wydatki MRP. w ciągu całego szeregu lat 1926 — 1929 na cła drogowe przed wprowadzeniem ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym.

Na okres budżetowy 1932/33 wysokość państwowej dotacji zmalała aż do 100.000 zł.

Naturalnie w chwili obecnej nie można żądać, aby w okresie budżetowym 1932/33 wysokość dotacji skarbowej do P. F. Dr. była ustalona na 60 milionów zł., bo na to stan obecny finansów państwowych nie pozwala.

Ale jeżeli chcemy, żeby P. F. Dr. naprawdę odegrał rolę w gospodarce drogowej taką, jaką może odegrać i do jakiej jest przeznaczony, należy sprawę dotacji ze skarbu Państwa jasno postawić.

Musi ona być uznana za wydatek, którego nie wolno wyrzucać z budżetu, tak jak nie wolno wyrzucać z budżetu pozycji przeznaczonych na utrzymanie szkół lub policji, bo utrzymanie dróg dla organizmu państwowego ma nie mniejsze znaczenie, niż utrzymanie szkół lub policji. Naturalnie w pierwszym roku, gdy się zaprzestanie utrzymywania dróg katastrofy jeszcze nie będzie, będzie tylko dewastacja dróg, ale w następnych latach przyjdzie nieuchronna katastrofa komunikacyjna w postaci zaniku w pierwszej kolejności najważniejszych, bo najczęściej ożywionych szlaków. Nie trzeba dodawać, że z powodu zaniku dróg straty ludności są olbrzymie, a odbudowa dróg wymagać będzie również sum olbrzymich. Oszczędności na utrzymaniu dróg zupełnie się nie kalkulują.

¹⁾ Str. 38 i 42. p. Nr. 28 „Wiadomości Drogowych”.

Jeżeli więc dotacja ze Skarbu na utrzymanie dróg jest konieczna, to winna znaleźć się w budżecie państwowym.

Jeżeli jest rzeczą niemożliwą wstawienie jej w obecnym budżecie w całej wysokości, to już by było wielkiem krokiem naprzód, gdyby w roku bieżącym znalazła się ona w wysokości choćby połowy tego, co być powinno i gdyby stopniowo w ciągu 2 — 3 lat doszła do wysokości potrzebnej 60 milionów i na tej wysokości się ustaliła na pewien okres.

Ta wysokość państwowej dotacji musiałaby być ustalona w drodze ustawowej, aby umożliwić planową i racjonalną gospodarkę drogową, bo tylko w takich warunkach jest do pomyslenia na szerszą skalę wykonanie robót na kredyt w celu doprowadzenia do porządku najważniejszych szlaków i przystosowania ich do tych zadań, jakie je czekają w związku z motoryzacją ruchu kołowego.

* * *

Gdyby nowelizacja ustawy o P. F. Drog. była przeprowadzona na zasadach wymienionych wyżej, wysokość wpływów do P. F. Dr. *przy bardzo pesymistycznych* przewidywaniach (np. przyjmując dalsze zmniejszenie się ilości pojazdów mechanicznych o 10%) przedstawiałaby się w sposób następujący: (pomijam obliczenia szczegółowe):

1. Opłaty od wagi, benzyny, od miejsc w autobusach i tonno km. nośności zarobkowych samoch. ciężarowych i wozów konnych zarobkowych	27.500.000 zł.
2. Opłaty od koni przyjmując tylko 2.500.000 koni dorosłych po 2 zł. przeciętnie	5.000.000 „
3. Opłaty od reklam umieszczonych wzdłuż dróg publicznych	50.000 „
4. Wpływ z grzywien za przekroczenia ustawy o przepisach porządkowych	500.000 „
5. Różne opłaty na zasadzie ustawy drogowej i ustawy o przepisach porządkowych	500 „
6. Dotacja ze skarbu Państwa w pierwszym roku	30.000.000 „
Razem	63.550.000 zł.

Obciążenia proponowane w projekcie noweli są niższe, niż dotychczasowe na podstawie obecnie obowiązującej ustawy. Brak miejsca nie pozwala na przytoczenie porównań. Przy stopniowym rozwoju motoryzacji ruchu kołowego z jednej strony i przy stopniowym podwyższeniu dotacji państwowej do wysokości 60 milionów rocznie, ogólna suma wpływów łatwo dojdzie do 100 milionów zł. rocznie.

Da to możliwość przeznaczania na inwestycje drogowe, t. j. meljoracje drogowe, budowę nowych dróg i budowę stałych mostów, około 40 milionów rocznie.

Mając zapewnioną na szereg lat taką sumę na inwestycje drogowe możnaby ułożyć racjonalny program i wykonywać go, w szczególności rozszerzyć akcję wykonywania robót na kredyt w tych wypadkach, kiedy wykonywanie robót na kredyt, które wypada naogół znacznie drożej niż za gotówkę, mimo to kalkuluje się ze względu na oszczędność, jaką osiągniemy pośrednio przy kosztach i późniejszego utrzymania nawierzchni dróg, oraz ze względu na zaoszczędzenie ludności tych strat, jakieby poniosła z powodu złego stanu dróg.

* *

Przedstawiłem stan gospodarki drogowej w związku z obecnym kryzysem gospodarczym.

Położenie jest bardzo poważne.

Jeżeli się zaraz sprawie nie zaradzi, nadchodząca wiosna a wraz z nią przewrócenie się *wielu* niedostatecznie konserwowanych kilometrów dróg może w dosadny sposób przekonać o pilności i potrzebie uregulowania sprawy finansowania dróg.

INŻ J. ERLICH.

O ZJAWISKACH „NIEJEDNORODNOŚCI” W MIESZANKACH SMOŁOWO-ASFALTOWYCH

(Referat z pracy Dr. Fr. Machta: „Ansphalt und Teer Strassenbautechnik” 1931)

Fachowa literatura asfaltowa wiele zajmuje się aktualną dziś sprawą fabrykowania dobrych mieszanek smołowo-asfaltowych, w szczególności zaś jest dążeniem różnych teoretyków i praktyków asfaltowych, móc na podstawie analizy ocenić dobroć danego asfaltu. Specjalnie ciekawą jest niniejsza praca D-ra