

RAFAŁ KOWALCZYK

Rozwój sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim w latach 1815–1918

Problematyka rozwoju sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim nie znalazła w polskiej historiografii gospodarczej uznania. Było to związane z tym, iż początkowy okres dynamicznej rozbudowy tego rodzaju dróg uległ znacznemu zahamowaniu po klęsce Powstania Listopadowego. Ostatecznie zdecydował o tym zwrot w rosyjskiej polityce komunikacyjnej po 1847 r., kiedy to strumień inwestycji skierowano na rozwój komunikacji kolejowych. Rozbudowywana przez władze carskie od lat sześćdziesiątych zintegrowana sieć rosyjskich komunikacji kolejowych, łączyła sukcesywnie najodleglejsze kresowe gubernie państwa z głównymi ośrodkami przemysłu Cesarstwa Rosyjskiego. W rezultacie rynek rosyjski od początku lat dziewięćdziesiątych stał się głównym konsumentem wyrobów dynamicznie rozwijających się branż przemysłu lekkiego i żelaznego Królestwa Polskiego. Największy eksport tego typu produktów kierowany był na rubież centralnej Rosji, czyli rynki guberni południowo-zachodnich, Azji Środkowej, Kaukazu, Syberii, jak również państw azjatyckich (Persja, Chiny, Indie). Ekspozowanie roli „rynków wschodnich” spowodowało, iż w polskiej historiografii poruszana była głównie problematyka rozwoju komunikacji kolejowych.

W rezultacie w polskiej historiografii gospodarczej brak jest jak dotąd pracy, która choćby w ogólnym zarysie traktowała o rozwoju sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim. Odnosi się to zarówno do okresu wcześniejszego, jak i do badań podjętych po 1945 r. Do 1939 r. jedynie M. Nestorowicz opublikował dwie prace, podejmujące w sposób niezwykle ogólny problematykę związaną z rozwojem dróg kołowych, jak i ustawodawstwa drogowego w Królestwie Polskim¹.

¹ M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych Królestwa Polskiego*, Warszawa 1913; idem, *Sprawa drogowa w Polsce*, Warszawa 1923.

Po 1945 r. tematykę tę podjął również w sposób niezwykle ogólny W. Kaczmarek².

Szerzej problematyka rozwoju sieci dróg kołowych została przedstawiona w kontekście rozbudowy infrastruktury miejskiej, głównie w Warszawie. W polskiej historiografii gospodarczej problematyka ta była poruszana w aspekcie rozwoju urbanistycznego przedstawiając rozbudowę nawierzchni bitych (ulic, placów itp.) w ramach działalności kolejno powoływanych do tego celu instytucji – Komitetu Regulacyjnego, Delegacji do Robót Inżynierskich czy Wydziału Budowlanego. Zagadnienia te zostały przedstawione m. in. w pracach K. Dumala, H. Janczewskiego i A. Słoniowej³.

W rezultacie opracowanie tej problematyki w niniejszej pracy możliwe było tylko na podstawie publikacji wydawanych na łamach czasopism techniczno-ekonomicznych „Przeglądu Technicznego” i „Ekonomisty”, które przedstawiały niezwykle cenne dane obrazujące ówczesny stan rozbudowy tego typu komunikacji.

Zakres chronologiczny pracy obejmuje lata 1815–1918, a więc od początku rozwoju ustawodawstwa drogowego. Ujęty został również rozwój tego typu sieci drogowej na obszarze prowincji polskich Królestwa Prus, Galicji, jak również w Rosji. Cezura końcowa wiąże się z działalnością na tym polu okupacyjnych władz niemieckich i austro-węgierskich w okresie I wojny światowej.

W Księstwie Warszawskim brak było ustawodawstwa drogowego, które regulowałoby kwestie związane z budową, eksploatacją i utrzymaniem dróg kołowych. Jedynymi drogami kołowymi były tzw. drogi zwyczajne, które były utrzymywane przez okoliczną ludność na zasadach powinności szarwarkowej opartej na prawie zwyczajnym⁴. Wpływało to negatywnie na rozwój całej gospodarki Księstwa War-

² W. Kaczmarek, *Drogi w Polsce. Zarys geograficzno-gospodarczy*, „Rocznik Wyższej Szkoły Nauk Administracyjnych” 1948, z. 1, Łódź.

³ K. Dumala, *Infrastruktura techniczna ulic w dziewiętnastowiecznej Warszawie*, „Kwartalnik Historii Kultury Materialnej”, R. XLVI, nr 3–4; idem, *Przemiany przestrzenne miast i rozwój osiedli przemysłowych w Królestwie Polskim w latach 1831–1869*, Wrocław i in. 1974; H. Janczewski, *Warszawa. Geneza i rozwój inżynierii miejskiej*, Warszawa 1971; A. Słoniowa, *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy*, Warszawa 1978; eadem, *Sokrates Starynkiewicz*, Warszawa 1981.

⁴ Powinność szarwarkowa odrabiana w ramach obciążeń chłopskich przez miejscową ludność zarówno z dóbr prywatnych, jak i skarbowych oznaczała zwykle naprawę grobli, mostów i przepraw i tylko w wyjątkowych okolicznościach odnosiła się do utrzymania dróg bitych. Zob. J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne w Królestwie Polskim. Ich budowa, utrzymanie i warunki dalszego rozwoju*, „Przegląd Techniczny (dalej PT)” 1889, R. XV, t. XXVI, nr 2, s. 32–33; M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych Królestwa Polskiego*, PT 1913, R. XXXIX, t. L, nr 31, s. 409–414.

szawskiego. Zmiany w tej dziedzinie nastąpiły dopiero w Królestwie Polskim. W 1816 r. namiestnik gen. Józef Zajączek na wniosek Rady Administracyjnej postanowieniem z 20 kwietnia podzielił drogi kołowe bite na wielkie, średnie i wiejskie, a 15 maja określił zasady powinności szarwarkowej, służącej naprawie grobli, mostów i przepraw. Za wprowadzenie tych postanowień odpowiadała Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, a jej dyrektor generalny 9 kwietnia 1817 r. wydał okólnik, na mocy którego każdy „włościanin” zamieszkały w odległości trzech mil zobowiązany był do odpracowania dziesięciodniowej powinności szarwarkowej w ciągu kalendarzowego roku. Niewielka skuteczność tego rozwiązania spowodowała, iż na wniosek projektodawców Namiestnik postanowieniem z 3 kwietnia 1819 r. ograniczył powinność szarwarkową do ośmiu dni od jednego „dymu”, z czego 4 dni miały być zrealizowane wiosną, a pozostałe 50% jesienią. Jednak tego typu obciążenia nie wpływały stymulująco na dynamikę rozwoju inwestycji drogowych niezbędnych do prawidłowego rozwoju gospodarczego Królestwa Polskiego. Spowodowało to, iż ciężar budowy nowych dróg państwowych przeniesiono w większym stopniu na wszystkich mieszkańców korzystających z tej nowoczesnej infrastruktury komunikacyjnej. W rezultacie postanowieniem Namiestnika z 17 sierpnia 1820 r. ograniczono powinność szarwarkową do sześciu dni, z czego tylko 2 dni miały być realizowane w naturze, a za pozostałe 4 dni miały być wnoszone opłaty pieniężne na rzecz skarbu państwa od każdego „włościanina” zamieszkałego w odległości jednej mili. Uzupełnieniem tego rozporządzenia było ustanowienie w 1821 r. opłaty drogowej na wszystkich wykończonych częściach państwowych dróg bitych. W wyniku rozwoju ustawodawstwa drogowego i rozszerzenia jego źródeł finansowania nastąpił dynamiczny wzrost liczby traktów państwowych. Za rozwój zarówno sieci dróg kołowych, jak i wodnych odpowiedzialna była utworzona Dyrekcja Komunikacji Lądowych i Wodnych. Do 1847 r. zbudowano 2 306,337 km dróg państwowych⁵.

⁵ W latach 1819–1847 zbudowano następującą ilość traktów państwowych: Trakt Zakroczyński z Warszawy do Kazumia (1819) 27,171 km, Brzesko-Litewski z Warszawy do Terespolu (1819) 189,890 km, Nowo-Aleksandryjski do Mniszewa (1819) 51,206 km, Krakowski do Michałowic (1819) 285,668 km, Kowieński do Kowna (1820) 398,034 km, Kaliski do Kalisza (1820) 245,599 km, Poznański od Kościelca do Słupcy (1820) 54,759 km, Lubelsko-Radomski od Kurowa do Radomia (1820) 73,417 km, Drogi w okolicach Warszawy (1820) 10,732 km, Fabryczny od Łowicza do Kalisza (1822) 172,064 km, Uściługski od Piasków do Raciborowic (1825) 75,625 km, Sielpijski od Kielc do Sielpi (1828) 36,858 km, Nowogrodzieński od Jabłonny do Nowego Dworu (1833) 16,695 km, Radzyński z Warszawy do Radzymina (1833)

Szybki wzrost dróg kołowych w Królestwie Polskim miał miejsce do końca lat czterdziestych XIX stulecia. Zmiana nastąpiła wraz z budową pierwszej linii kolejowej w Królestwie Polskim. Rosyjskie Ministerstwo Komunikacji za strategiczny cel przyjęło budowę linii kolejowych a nie kołowych. W rezultacie od końca lat czterdziestych zarzucono budowę traktów państwowych, a inwestycje w drogi gubernialne przybrały ograniczone rozmiary.

Ukazem Najwyższym z 14 maja 1838 r. zniesiono opłatę drogową, a w skład środków na budowę tego rodzaju dróg wchodziły 4-dniowy przychód z szarwarku, podatek od towarów przechodzących przez komory oraz 10% opłata stemplowa i od dochodów pocztowych⁶. W latach 1838–1845 środki te pozostawały w gestii Zarządu Komunikacji Lądowych i Wodnych. Następnie do 1866 r. rozporządzała nimi Komisja Rządowa Przychodów i Skarbu. W 1866 r. fundusze na budowę dróg państwowych przeszły do gestii Ministerstwa Komunikacji, które przekazywało je podległemu XIII (Warszawskiemu) Okręgowi Komunikacji Lądowych i Wodnych. Jednak w związku ze strategią komunikacyjną władz rosyjskich Zarząd Warszawskiego Okręgu Komunikacji nie otrzymywał środków na budowę nowych dróg państwowych. Oprócz traktów państwowych w Królestwie Polskim podzielono drogi bite na kołowe gubernialne I, II i III rzędu, które zatwierdzono ukazem z dnia 19 czerwca 1870 r. W myśl tych rozwiązań budowa i utrzymanie dróg gubernialnych I-rzędu w Królestwie Polskim zostały przekazane poszczególnym władzom gubernialnym⁷. Budowę dróg gubernialnych I rzędu realizowano z dochodów uzyskiwanych z podatku drogowego (tzw. pobór gubernialny drogo-

20,536 km, Olkuski z Olkusza do Niwki (1833) 38,842 km, Białostocki z Nowogor-giewska do Złotoryi (1834) 180,524 km, Lubelski z Miłosny do Piasków (1834) 169,408 km, Zamoyski z Piasków do Tomaszowa (1834) 103,117 km, Królewiecki z Mariampola do Kibart (1836) 42,288 km, Zawichostki z Bzina do Zawichosta (1841) 93,558 km, Iwangrodzki z Moszczanki do Iwangrodu (1842) 9,337 km, Gołabski z Iwangrodu do Wólki Gołabskiej (1847) 11,009 km. Obliczenia własne na podstawie Zob. J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 33.

⁶ Dochód z 4-dniowego szarwarku wynosił 500 000 rub.; podatek od towarów przechodzących przez komory 100 000 rub.; 10% opłata od dochodów pocztowych 35 000 rub., a 10% opłata stemplowa – 45 000 rub. Zob. *ibidem*, s. 33; M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych...*, s. 409.

⁷ Drogi gubernialne I rzędu przecinały zwykle kilka guberni i łączyły się z liniami kolejowymi bądź państwowymi drogami bitymi; drogi gubernialne II rzędu, zwane powiatowymi i gminnymi przecinały granice całych powiatów bądź gmin łącząc się z większymi drogami gubernialnymi I rzędu; drogi gubernialne III rzędu były to drogi polne i wiejskie.

wy)⁸. Drogi kołowe gubernialne II rzędu utrzymywane były z powinności powiatowych, natomiast III z gminnych oraz przez posiadaczy gruntów⁹.

Środki finansowe z tych źródeł nie wystarczały jednak na realizację niezbędnych inwestycji drogowych. Według wytycznych ukaz z 1870 r. drogi gubernialne I rzędu miały być budowane w taki sposób, aby stanowiły wraz z liniami kolejowymi i traktami państwowymi sieć połączeń komunikacyjnych wpływającą stymulująco na rozwój ekonomiczny kraju. Jednak dynamicznie rozwijający się od 1877 r. przemysł Królestwa Polskiego wymagał budowy znacznie większej ilości nowoczesnych połączeń komunikacyjnych. Negatywnie na ich rozwój wpływała rosyjska doktryna strategiczna, która ograniczała możliwości budowy nowych linii kolejowych. W rezultacie wiele inicjatyw zmierzających do uzyskania koncesji na budowę linii kolejowych zostało rozpatrzonych negatywnie. Taka sytuacja powodowała, iż wiele regionów gospodarczych Królestwa Polskiego zmuszonych było opierać swój rozwój na drogach kołowych. Jednak brak odpowiednich rozwiązań ustawodawczych, które stymulowałyby odpowiedniej wielkości fundusze na budowę kołowych komunikacji, wpływał negatywnie na ich ilość w Królestwie Polskim. W rezultacie środki przeznaczane na budowę nowych linii kołowych oraz realizację niezbędnych remontów i konserwację dróg, mostów, kanałów i grobli, jak również utrzymanie administracji kontroli drogowej były niewystarczające. W znacznie gorszej sytuacji były drogi gubernialne II rzędu (powiatowe) czy III rzędu (gminne)¹⁰.

⁸ W skład gubernialnego podatku dochodowego wchodziła 2-dniowa powinność szarwarkowa zamieniona na rzecz opłaty pieniężnej. Jego wysokość była określana w stosunku 15% od podatku gruntowego i podymnego przez właścicieli zamieszkujących rejony wiejskie i 15% od podatku podymnego i kontyngensu liwerunkowego od właścicieli zamieszkujących miasta. Ponadto 10% podatek od dochodów konsumpcyjnych uzyskiwanych ze sprzedaży w ośrodkach miejskich oraz dotacji z budżetu centralnego w wysokości 20 000 rub. rocznie. Od 1879 r. doszły do tego dochody z 10% podatek od patentów akcyzowych i takiej samej wysokości podatek od wydawanych pozwoleń na prowadzenie działalności handlowej. Zob. J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 33–34; M. Nestorowicz, *Drogi kołowe w Państwie Rosyjskim*, PT 1908, R. XXXIV, t. XLVI, nr 32, s. 390; nr 40, s. 476; *ibidem*, Projekt wprowadzenia myta czasowego na szosach gubernialnych w guberni Kaliskiej, PT 1912, R. XXXVIII, t. XLIX, nr 20, s. 264; *idem*, *Stan dróg kołowych...*, s. 397, 411–415.

⁹ Utrzymanie dróg gubernialnych II rzędu na obszarach miejskich należało do zarządów miejskich.

¹⁰ J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 34–36; *Roboty na drogach bitych pierwszego rzędu (państwowych) w Królestwie w roku 1886*, PT 1887, R. XIII, t. XXIV, nr 3, s. 64; *Roboty na drogach bitych pierwszego rzędu (państwowych) w Królestwie w roku 1887*, PT 1888, R. XIV, t. XXV, nr 9, s. 215; *Roboty wykonane*

Wzrost funduszy na utrzymanie dróg gubernialnych był związany z rozwojem przemysłu i strukturą finansowania podatku drogowego. Niewielki wpływ na to miało poszerzenie źródeł dochodów podatku drogowego w 1879 r. Fundusz drogowy na drogi gubernialne I rzędu wzrósł w latach 1874–1912 o 100% w skali całego Królestwa Polskiego. Jednak wzrost ten był uzależniony od rozwoju gospodarczego danej guberni. W rezultacie w gub. piotrkowskiej wzrost ten wyniósł 428%, a w łomżyńskiej 27%¹¹. Wzrost funduszy był nieproporcjonalny w stosunku do gigantycznego wzrostu kosztów budowy i utrzymania inwestycji drogowych. Wiazało się to przede wszystkim z wysoką ceną szabru. Czynnikiem ten powodował, iż to konserwacja i modernizacja istniejących już dróg gubernialnych I rzędu pochłaniała większość środków z funduszu drogowego. W rezultacie w tylko niewielkim stopniu realizowane były nowe inwestycje. Przykład guberni warszawskiej pokazał jednak, iż racjonalizacja wydatków związana ze ścisłą kontrolą wydatków dokonana na szczeblu gubernialnym w połączeniu z doskonałą organizacją służb drogowych spowodowała wymierny wzrost jakości i ilości dróg gubernialnych I rzędu. W 1866 r. po głębokiej reorganizacji władz administracji terenowej i podziale administracyjno-terytorialnym w guberni warszawskiej znalazło się 1150 wiorst dróg gubernialnych (372 wiorst szabrowanych, a 778 zwyczajnych), w większości w bardzo złym stanie technicznym. Z inicjatywy gubernatora warszawskiego barona Medema wprowadzony został system kontroli na drogach gubernialnych I rzędu przez wyznaczaną przez rząd gubernialny komisję. Ponadto na obszarze 12 powiatów gub. warszawskiej ustanowiona została stała służba drogowa opłacana z funduszu drogowego.

Rozwiązania te okazały się niezwykle skuteczne, gdyż doprowadziły do niemal całkowitego wyeliminowania strat, które miały miejsce w wyniku kradzieży szabru granitowego. Gubernator warszawski skłonił również przedsiębiorców korzystających z wymienionych dróg do dobrowolnych dotacji na budowę nowych i utrzymanie już istniejących dróg gubernialnych I rzędu. W rezultacie w ciągu 20 lat od 1866 do 1885 r. w guberni warszawskiej przebudowano wszystkie mosty i kanały na całej długości dróg gubernialnych I rzędu,

w roku 1888 na drogach bitych państwowych (1-ego rzędu) w Królestwie Polskiem. PT 1889, R. XV, t. XXVI, nr 5–6, s. 158; *Roboty wykonane w roku 1889 na drogach bitych państwowych (1-ego rzędu) w Królestwie Polskiem*, PT 1890, R. XVI, t. XXVII, nr 4, s. 92; PT 1901, R. XXVII, t. XXXVIII, nr 3, s. 37; *Szosa do Siewierza*, PT 1910, R. XXXVI, t. XLVII, nr 42, s. 512; *Naprawa szos*, PT 1901, R. XXVII, t. XXXVIII, nr 8, s. 74; PT 1911, R. XXXVII, t. XLVIII, nr 23, s. 315; nr 46, s. 593; nr 52, s. 665.

¹¹ M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych...*, s. 411.

jak również 201 wiorst dróg zwyczajnych na szabrowane (573 w. dróg szabrowanych i 577 w. dróg zwyczajnych). W 1885 r. gub. warszawska posiadała 19,98% dróg gubernialnych I rzędu w Królestwie Polskim, a szabrowanych 14,98%. Taka polityka zaowocowała tym, iż w gub. warszawskiej przyrost dróg gubernialnych I rzędu w latach 1874–1912 wyniósł 161%¹². Ponadto decyzja o przebudowie dróg zwyczajnych na szabrowane była w guberni warszawskiej w najszerszym stopniu konsultowana ze środowiskami przedsiębiorców biorąc pod uwagę wszystkie gub. Królestwa Polskiego. W rezultacie rozbudowa infrastruktury drogowej w tej guberni została zrealizowana przy najmniejszym zaangażowaniu środków finansowych z funduszu drogowego. Na początku lat osiemdziesiątych XIX stulecia wyniosło ono tylko 121 rub. na 1 wiorstę¹³. Był to najniższy wynik biorąc pod uwagę, iż w gub. płockiej zaangażowanie to wyniosło 333 rub., w siedleckiej 276 rub., w radomskiej 240 rub., w lubelskiej 212 rub., a w przeliczeniu na wszystkie gub. 191,5 rub. Podobnie było w przypadku liczby mieszkańców przypadających na 1 wiorstę dróg gubernialnych I rzędu. W gub. warszawskiej stosunek ten wynosił 786 mieszk., w płockiej 1700, w siedleckiej 1390, w radomskiej 1516, w lubelskiej 1587, a biorąc pod uwagę obszar całego Królestwa Polskiego 1286. Ta sytuacja utrzymała się do wybuchu I wojny światowej. W 1901 r. warszawski rząd gubernialny na naprawę dróg bitych przeznaczył 148 583 rub. Pomimo iż inwestycje na drogach gubernialnych II rzędu były realizowane z funduszy gminnych, w gub. warszawskiej sytuacja w tej dziedzinie była znacznie lepsza niż w innych guberniach Królestwa Polskiego¹⁴.

Po przełomie 1847 r. rozbudowa infrastruktury dróg kołowych realizowana była w największym stopniu w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX stulecia. W latach 1874–1885 przeznaczono na ten cel około 13 330 350 rub. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych wydatkowano na ten cel 4 140 176 rub.¹⁵ Jednakże

¹² Obliczenia własne na podstawie: Zob. J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 35; M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych...*, s. 411.

¹³ Wiorsta (ros. *wiersta*) dawna jednostka długości w Rosji równa 1066,78 m.

¹⁴ J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 35–36, 39; PT 1901, R. XXVII, t. XXXVIII, nr 3, s. 28.

¹⁵ W 1886 r. wydano 1 068 813 rub.; w 1887 r. wydano 989 580 rub., z czego 910 068 rub. na utrzymanie dróg, a 79 512 rub. na administrację, przeciętnie na 1 wiorstę 458 rub. 54 kop.; w 1888 r. 1.033. 022 rub. (1 107 982 rub. utrzymanie dróg, 74 980 rub. administrację) przeciętnie na 1 wiorstę 512 rub. 38 kop.; w 1889 r. 1 048 761 rub. (1 048 761 rub. utrzymanie dróg, 8285 rub. administrację) przeciętnie na 1 wiorstę 519 rub. 49 kop. Zob. *Roboty na drogach bitych pierwszego rzędu (państwowych) w Królestwie w 1886 r....*, s. 64; *Roboty na drogach bitych pierwszego*

większość prac wykonywanych przez rządy gubernialne oraz władze powiatowe i miejskie na drogach gubernialnych I i II rzędu odnosiło się do naprawy, utrzymania istniejących już komunikacji drogowych (w tym mostów, grobli, kanałów itp.). Ponadto przebudowy dróg zwyczajnych na szabrowane. Tylko w sporadycznych wypadkach decydowano się na budowę nowych dróg gubernialnych. Było to związane z brakiem odpowiedniej wielkości funduszy na realizację niezwykle kosztownych inwestycji infrastrukturalnych. Świadcza o tym m. in. dane z drugiej połowy lat osiemdziesiątych. W latach 1886–1889 w całym Królestwie Polskim przebudowano tylko 11,09 wiorst dróg gubernialnych I rzędu oraz pogrubiono warstwę szabru na długości 454,4 w.¹⁶

Wysokie koszty szabru powodowały, iż w celu zapewnienia relatywnie tańszego produktu w 1884 r. został uruchomiony w Zamościu rządowy kompleks cegielni, produkujący klinkier przerabiany następnie na szaber. Zakład w Zamościu dostarczał blisko 95% szabru do budowy i konserwacji dróg gubernialnych I rzędu w Królestwie Polskim, dla realizujących tego typu inwestycje komunikacyjne rządów gubernialnych. Jednak zakład ten pomimo stosunkowo nowoczesnego parku maszynowego (piece systemu *Mendchejma* stosowane na szeroką skalę w Cesarstwie Niemieckim) nie wdrażał nowoczesnych rozwiązań technologicznych realizowanych z powo-

rządu (państwowych) w Królestwie w 1887 r...., s. 215; *Roboty wykonane w roku 1888 na drogach bitych państwowych (I-ego rzędu) w Królestwie Polskim....*, s. 158; *Roboty wykonane w roku 1889 na drogach bitych państwowych (I-ego rzędu) w Królestwie Polskim....*, s. 92.

¹⁶ W 1887 r. przebudowano 2,2 w. dróg bitych gubernialnych I rzędu, 100 mostów, 45 kanałów i 14 koszar dróżniczych. Pogrubiono warstwę szabru na długości 147,4 w. Zainstalowano na wysokich groblach 1700 sążni (176 cm) barier podłużnych i 4865 słupów barierowych. Naprawiono 198 mostów, 172 kanałów i 20 koszar dróżniczych. Na powierzchni 27 980 sążni położono bruki kostkowe oraz zasadzono 14 682 drzewa. W 1888 r. przebudowano 4,5 w. dróg bitych gubernialnych I rzędu, 88 mostów i kanałów i 12 koszar dróżniczych. Pogrubiono warstwę szabru na długości 154 w. Zainstalowano na wysokich groblach 2592 sążni barier podłużnych i 2683 słupów barierowych. Naprawiono 361 mosty i kanały i 33 koszary dróżnicze. Na powierzchni 18 508 sążni położono bruki kostkowe oraz zasadzono 11 188 drzewa. W 1889 r. przebudowano 4,39 w. dróg bitych gubernialnych I rzędu, 97 mostów i kanałów i 9 koszar dróżniczych. Pogrubiono warstwę szabru na długości 153 w. Zainstalowano na wysokich groblach 686 sążni barier podłużnych i 899 słupów barierowych. Naprawiono 432 mosty i kanały i 39 koszary dróżnicze. Na powierzchni 27 144 sążni położono bruki kostkowe oraz zasadzono 15 644 drzewa. Zob. *Roboty na drogach bitych pierwszego rzędu (państwowych) w Królestwie w 1887 r....*, s. 215; *Roboty wykonane w roku 1888 na drogach bitych państwowych (I-ego rzędu) w Królestwie Polskim....*, s. 158; *Roboty wykonane w roku 1889 na drogach bitych państwowych (I-ego rzędu) w Królestwie Polskim....*, s. 92.

dzeniem na obszarze Zachodniej Europy i w USA. W rezultacie w Królestwie Polskim tylko na niewielkich odcinkach dróg gubernialnych I i II rzędu stosowano bruk klinkierowy, który w Zachodniej Europie i w USA był już w tym czasie standardem. Na przełomie XIX i XX stulecia drogi miejskie oraz podmiejskie w 22 największych miastach USA były pokryte klinkierem w 44%, podobnie było w przypadku niektórych państw czy regionów w Zachodniej Europie, jak Holandii oraz północno-zachodnich Niemiec¹⁷. Natomiast produkowany w Zamościu klinkier był specjalnie na drogi gubernialne I i II rzędu w Królestwie Polskim tłuczony. W podobny sposób produkowano go w niewielkich stosunkowo zakładach w Hrubieszowie i Krasnymstawie na potrzeby budowy lokalnych szos. W tym przypadku nawet w Rosji stosowano nowocześniejsze sposoby pokrycia i utwardzania dróg bitych. W gub. wołyńskiej w rejonie Łucka i w samym mieście stosowano od 1894 r. bruk klinkierowy według systemu amerykańskiego¹⁸. Nowoczesny sposób pokrycia brukiem klinkierowym stosowano również w innych rejonach i gub. Rosji m. in. nawet w odległym Obwodzie Kubańskim i w jego stolicy – Jekaterynodarze¹⁹.

Natomiast w Królestwie Polskim do 1914 r. w guberniach Królestwa Polskiego nie opracowano jednolitego standardu pokrycia dróg gubernialnych I i II rzędu, jak również na podmiejskich. Na drogach podmiejskich stosowano różnego rodzaju bruki bazaltowe, granitowe, kostkowe aż po drewniane. Na obszarze Rosji również nie było opracowanego standardu, lecz stosowano tam nowocześniejsze technologie pokrycia zarówno dróg gubernialnych I i II rzędu, jak i podmiejskich, wzorując się w większym stopniu na Zachodniej Europie i USA. W rezultacie bruk drobnokostkowy, którym były pokryte już w końcu XIX stulecia drogi podmiejskie i miejskie w Moskwie, Kijowie, Charkowie, Jekaterynosławiu i innych miastach Rosji, w Królestwie Polskim został wprowadzony do wybuchu I wojny światowej jedynie w Warszawie dopiero w 1911 r. W stolicy Królestwa Polskiego próby pokrycia klinkierem drogowym ulic miejskich podejmowane były już w XIX stuleciu. Sprowadzone zostały nawet znaczne ilości tego produktu z Cesarstwa Austriackiego, które wykorzystano m. in. do pokrycia ul. hr. Berga. Jednak koncepcja

¹⁷ J. Tański, *O właściwym zastosowaniu klinkieru na drogi bite*, PT 1898, R. XXIV, t. XXXVI, nr 42, s. 707; *Bruki z cegły*, PT 1897, R. XXIII, t. XXXV, nr 40, s. 645.

¹⁸ Bruk klinkierowy systemu amerykańskiego miał inny kształt i był układany w inny sposób na drogach gubernialnych I i II rzędu.

¹⁹ J. Tański, *op. cit.*, s. 707–709; *Bruki z cegły...*, s. 646.

produkcji klinkieru drogowego w Warszawie na potrzeby miasta i szos podmiejskich nie została zrealizowana²⁰. Brak jednolitego pokrycia na ulicach Warszawy zaowocował w latach osiemdziesiątych powrotem do technologii układania bruków drewnianych, o czym w swoich pracach wspominają K. Dumala i H. Janczewski²¹. Podobnie było w większości miast Królestwa Polskiego, gdzie standardem były jeszcze bruki drewniane, m. in. w 1901 r. w Łodzi z budżetu tego miasta przeznaczono 140 000 rub. na położenie bruków drewnianych. Za tę inwestycję odpowiedzialny był P. Mereczenko, przedstawiciel firmy „Petersburskiego Tow. Bruków Ulepszonych” realizującej ten kontrakt²².

Na początku XX stulecia środki przeznaczane na budowę i konserwację komunikacji kołowych gubernialnych wynosiły 600–700 rub. na 1 wiorstę łącznie z całą infrastrukturą drogową, czyli mostami, groblami, kanałami itp. Wysoki koszt szabru oraz konieczność budowy nowych i przebudowy już istniejących mostów na betonowe a nawet nowoczesnych żelazo-betonowych powodował, iż środki te nie wystarczały nawet na samą konserwację dróg gubernialnych. Katastrofalnie na rozwój dróg gubernialnych wpływała postawa Ministerstwa Komunikacji, które oprócz ograniczania dotacji zdecydowało się na administracyjną zmianę klasyfikacji istniejącej już sieci dróg kołowych. Sytuacja taka miała miejsce w 1911 r. w gub. kaliskiej, gdzie 254,662 w. dróg bitych I rzędu szabrowanych zostało przeniesionych do kategorii dróg gubernialnych II rzędu. W rezultacie ilość tego rodzaju dróg w gub. kaliskiej zmniejszyła się z 620,573 do 365,911 w. Udźwignięcie takiego ciężaru przez władze gminne bez specjalnych dotacji było niemożliwe. W rezultacie sieć komunikacji utwardzonych w gub. kaliskiej tuż przed wybuchem I wojny światowej została skazana na częściową likwidację²³. Decyzja

²⁰ *Bruki z cegły...*, s. 645; A. Przybylski, *O zastosowaniu bruku drobnokostkowego na drogach podmiejskich*, PT 1917, R. XLIV, t. LV, nr 21–22, s. 177–178; nr 25–26, s. 220.

²¹ K. Dumala, *Infrastruktura techniczna...*, s. 290; H. Janczewski, *op. cit.*, s. 207.

²² *Roboty na drogach bitych pierwszego rzędu (państwowych) w Królestwie w 1886 r....*, s. 64; *Roboty na drogach bitych pierwszego rzędu (państwowych) w Królestwie w 1887 r....*, s. 215; *Roboty wykonane w roku 1888 na drogach bitych państwowych (I-ego rzędu) w Królestwie Polskiem...*, s. 158; *Roboty wykonane w roku 1889 na drogach bitych państwowych (I-ego rzędu) w Królestwie Polskiem...*, s. 92; J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 35–37; J. Tański, *op. cit.*, s. 707–709; A. Przybylski, *op. cit.*, s. 177–178, 220.

²³ M. Nestorowicz, *Projekt wprowadzenia...*, s. 265–266; idem, *Stan dróg kołowych...*, s. 402.

ta wpłynęła katastrofalnie na rozwój regionu kaliskiego, który po uruchomieniu szerokotorowej linii kolejowej Warszawsko-Kaliskiej rozwijał się dynamicznie dzięki kontaktom gospodarczym z ŁOP-em oraz z regionem wielkopolskim w Cesarstwie Niemieckim. Wiazało się to z tym, iż w gub. kaliskiej brak było odnóg kolejowych zarówno szerokotorowych, jak i wąskotorowych, które łączyłyby poszczególne regiony z główną arterią kolejową linią Warszawsko-Kaliską i rolę tego rodzaju ciągów komunikacyjnych spełniały drogi bite gubernialne. W wyniku tej decyzji kaliski rząd gubernialny pozbawiony dotacji na naprawę dróg bitych w 1912 r. mógł przeznaczyć tylko 111 429 rub., podczas gdy lubelski rząd gubernialny dysponował kwotą 174 345 rub²⁴.

Negatywnie na rozwój dróg kołowych gubernialnych w Królestwie Polskim wpłynęła decyzja władz rosyjskich z 1895 r., na mocy której nowe ustawodawstwo drogowe zostało wprowadzone w guberniach Rosji. Nowy podatek drogowy wpłynął stymulująco na budowę nowych dróg kołowych na obszarze Cesarstwa Rosyjskiego. Było to bardzo nowoczesne prawodawstwo, które doceniało znaczenie budowy dróg utwardzonych. W myśl prawa o kapitale drogowym z 1895 r. z budżetu państwa skierowano ogromne fundusze na ulepszanie nawierzchni dróg gubernialnych (czyli szabrowanie, brukowanie itp.) oraz budowę nowych szos, mostów, grobli itp.²⁵ Rząd udzielał również ziemstwu kredytów na budowę nowych dróg utwardzonych, które miały łączyć stacje linii kolejowych i przystanie oraz porty rzeczne tworząc zintegrowaną sieć komunikacji lądowych i wodnych w całym państwie. Ponadto wyrównywał środki na 1 wiorstę dróg bitych pomiędzy poszczególnymi guberniami, tak aby była to kwota rządu 300–400 rub.²⁶ O znaczeniu tego prawa świadczy fakt, iż w latach 1895–1901 w Rosji wybudowano blisko 2500 wiorst nowych dróg gubernialnych, przeznaczając na ten cel 21 500 000 rub.²⁷ W Królestwie Polskim utrzymano obowiązujące prawo z 1870 r. Pomimo wniosku Koła posłów polskich w rosyjskiej Dumie Rada Ministrów odrzuciła wniosek rozciągnięcia również na obszar Królestwa Polskiego nowego prawa drogowego. W rezultacie

²⁴ PT 1911, R. XXXVII, t. XLVIII, nr 46, s. 593; nr 52, s. 665.

²⁵ Kapitał drogowy nie mógł być używany na konserwację istniejących już dróg gubernialnych bez podwyższania ich standardu.

²⁶ M. Nestorowicz, *Drogi kołowe...*, s. 431; *Drogi bite i zwykłe w Rosji*, PT 1901, R. XXVII, t. XXXVIII, nr 34, s. 337.

²⁷ W 34 gub. ziemskich wybudowano 2128 w., wydając na ten cel 19 000 000 rub., a w 17 gub. nieziemskich 372 w., a koszty tych inwestycji wyniosły 2 500 000 rub. Zob. M. Nestorowicz, *Drogi kołowe...*, s. 431.

na drogi kołowe władze gubernialne Królestwa Polskiego nie otrzymały ogromnych dotacji z budżetu centralnego²⁸. Próby powiększenia funduszy drogowych poprzez obciążenie podatkiem zakładów przemysłowych czy też myto nie zostały do 1914 r. zrealizowane. Podobnie projekty gubernatora warszawskiego barona Medema²⁹.

Jednym z czynników, który wpłynął na decyzję władz rosyjskich o utrzymaniu w Królestwie Polskim prawa z 1870 r., była rosyjska doktryna wojenna odnosząca się do teatru nadwiślańskiego. Doktryna ta w połączeniu z koncepcją rozwoju transportowego, która zakładała zaniechanie budowy dróg bitych na rzecz linii kolejowych wpłynęła zdecydowanie negatywnie na rozwój komunikacyjny w Królestwie Polskim. Równie ważne było dążenie władz rosyjskich do wyrównania dysproporcji w długości dróg utwardzonych pomiędzy Królestwem Polskim a Rosją. W Cesarstwie Rosyjskim sukcesywną budowę szos bitych państwowych rozpoczęto w 1817 r., jednak ich intensywność wzrosła po dojściu do władzy Mikołaja I. W latach 1817–1855 zbudowano w Rosji 9829 wiorst dróg kołowych głównie magistralnych (głównych), łączących z centrum decyzyjnym państwa ważniejsze ośrodki guberni środkowych i kresowych. W tym okresie została zbudowana dla potrzeb prowadzonej na Kaukazie wojny droga Wojenno-Gruzińska łącząca Władykaukaz z Tyfilisem. W Rosji od 1856 do 1895 r. budowa nowych dróg kołowych miała bardzo ograniczony zasięg³⁰. Pomimo wyraźnego zwiększenia liczby tych inwestycji po 1876 r. przez blisko 40 lat oddano do użytku zaledwie 4611 wiorst szos utwardzonych. Wyraźny wzrost nowych dróg kołowych w Rosji nastąpił dopiero po 1895 r., kiedy to przystąpiono do szerokiego programu budowy komunikacji gubernialnych³¹.

W rezultacie w wielu guberniach Rosji liczba dróg bitych uległa znacznemu zwiększeniu. O skali tych inwestycji świadczy fakt, iż

²⁸ M. Nestorowicz, *Drogi kołowe w Państwie Rosyjskim*, PT 1908, R. XXXIV, T. XLVI, nr 36, s. 476; idem, *Projekt wprowadzenia myta czasowego...*, s. 265.

²⁹ M. Nestorowicz, *Projekt wprowadzenia myta czasowego...*, s. 265; J. Majewski, *Drogi bite i zwyczajne...*, s. 36–37; *Projekt podatku drogowego od fabryk*, PT 1901, R. XXVII, t. XXXVIII, nr 9, s. 85.

³⁰ W latach 1856–1875 zbudowano w Rosji zaledwie 1223 w. nowych dróg. Były to głównie niewielkie odcinki niedokończonych dróg magistralnych, jak i również szosy II rzędu budowane w okolicach największych miast Rosji – Moskwy, Petersburga, czy Kijowa. Ponadto zwiększono sieć tego typu dróg na Kaukazie i na Krymie. Zob. *Drogi bite i zwykłe...*, s. 337.

³¹ Od 1876 do 1895 r. rząd rosyjski z budżetu centralnego przeznaczał fundusze na budowę nowych dróg na Krymie, Kaukazie oraz w guberniach zachodnich i południowo-zachodnich przy granicy Cesarstwa Rosyjskiego. W tym blisko 20-letnim okresie zbudowano 3388 w. nowych dróg kołowych. Zob. *ibidem*, s. 337.

przed 1895 r. w większości guberni jedynymi drogami były trakty państwowe. Jednak wielkość dotacji na gubernialne inwestycje drogowe była uzależniona od położenia danej guberni. Jeśli władze wojskowe uznały, iż gubernia ma znaczenie strategiczne, dotacje centralne były zdecydowanie wyższe. Pokazują to następujące dane. W 1911 r. w gub. grodzieńskiej dróg gubernialnych było 1262 w., a państwowych 1225 w., w petersburskiej odpowiednio 890 w. i 856 w., w wołyńskiej 699 w. i 670 w., a w tyfiliskiej 710 w. i 613 w. Natomiast w pozostałych guberniach wysokość dotacji była niejednokrotnie symboliczna, co rzutowało na skalę tego typu inwestycji. W 1911 r. w gub. charkowskiej były tylko 33 w. tego rodzaju dróg bitych, w kurlandzkiej 66 w., w riazańskej 71 w., woroneskiej 80 w., a w elizawetpolskiej 95 w.³²

Brak odpowiedniej wielkości funduszy na rozwój dróg gubernialnych I rzędu na obszarze Warszawskiego Okręgu Komunikacji był przyczyną zastoju nie tylko w budowie nowych szos, ale w konserwacji już istniejących. W rezultacie rządu gubernialne w Królestwie Polskim stosujące się ściśle do prawa z 1870 r. o funduszach drogowych i do ustawy o zamówieniach publicznych realizowały w tak minimalnym zakresie wszelkie inwestycje komunikacyjne, iż budowa jakiegokolwiek odcinka dróg I rzędu była wielkim wydarzeniem. Taka sytuacja miała miejsce, kiedy budowano odcinek drogi gubernialnej I rzędu z Będzina do Siewierza przez Gzichów i Łagiszę długości 6 wiorst, który ukończono w 1911 r., a kosztorys tej inwestycji zamknął się w kwocie 38 000 rub. Również zmiana kwalifikacji drogi pomiędzy Skierniewicami a Mszczonowem z drogi gruntowej III rzędu na gubernialną I rzędu³³.

Pomimo ciężkich warunków znaczna część nowych inwestycji komunikacyjnych od połowy lat dziewięćdziesiątych XIX w. do wybuchu I wojny światowej była realizowana również przez władze powiatowe oraz miejskie. Władze lokalne, doceniając znaczenie budowy nowych i modernizacji istniejących już dróg bitych dla rozwoju gospodarczego, próbowały wygenerować dodatkowe środki na realizację tego typu inwestycji komunikacyjnych. W gub. radomskiej w 1911 r. władze powiatowe zdecydowały się na modernizację drogi łączącej szereg zakładów znajdujących się w miejscowościach Ruda Maleniecka, Sielpia, Radoszyce, Plenna, Fałków, Cieklińska, Grembienice ze stacją Końskie linii Iwangrodzko-Dąbrowskiej przy

³² *Drogi kołowe w Rosji Europejskiej, Królestwie Polskim i na Kaukazie*, PT 1912, R. XXXIX, t. L, nr 43, s. 569–570.

³³ *Szosa do Siewierza*, PT 1910, R. XXXVI, t. XLVIII, nr 42, s. 512; *Szosa nowa*, PT 1910, R. XXXVI, t. XLVIII, nr 50, s. 618.

znaczącym dofinansowaniu ze strony tamtejszych przedsiębiorców. Jednocześnie władze miasta gubernialnego Radomia przystąpiły do niezwykle kosztownej inwestycji, jaką była wymiana bruków na betonowe zarówno w obrębie miasta, jak i na drogach podmiejskich³⁴.

W 1910 r. rozpoczęto nową inwestycję drogową w pow. łaskim, która połączyła Łask z osadą Szczercowiec, następnie doprowadzono ją do majątku Krześlewo, a do 1912 r. również do Lubca. Długość tej inwestycji wspieranej przez tamtejszych ziemian i przedsiębiorców wyniosła 28 w.³⁵ W 1911 r. rozpoczęto modernizację dróg gubernialnych II rzędu w pow. łódzkim na długości 150 w. Koszt tej inwestycji wyniósł 106 000 rub. i objął również swoim zakresem drogę pomiędzy Aleksandrowem a Poddębicami, zbudowaną w 1909 r. W tym czasie w gub. suwalskiej zbudowano szereg dróg gubernialnych II rzędu, które połączyły miejscowości Maryampol, Kibarty, Władysławów ze stolicą guberni Suwałki i w lubelskiej, gdzie poprzez Piaski Lubelskie, Krasnystaw, Izbicę, Zamość i Tomaszów Lubelski stolica guberni – Lublin uzyskał połączenie z Bełżcem. W 1912 r. z inicjatywy władz municypalnych Nieszawy rozpoczęto budowę drogi utwardzonej do Ciechocinka³⁶. Ponadto Warszawski Okręg Komunikacji wobec braku odpowiednich środków na remonty i budowę nowych dróg był wielokrotnie zmuszany do zaciągania na bieżące potrzeby kredytów. Kredyty zaciągane były głównie na zakup drogiego szabru niezbędnego do przeprowadzenia remontu utwardzonych dróg oraz na dokończenie rozpoczętych inwestycji. Taka sytuacja miała miejsce w 1901 r., kiedy to Warszawski Okręg Komunikacji pożyczył na ten cel 1 200 000 rub.³⁷

Inwestycje tego typu były niezwykle istotne dla rozwoju rynków lokalnych i świadczyły o niezwykle dużym zaangażowaniu władz powiatowych i municypalnych, nie mogły jednakże zastąpić inicjatywy władz centralnych. Tylko rząd rosyjski dysponował odpowiednimi instrumentami, aby w odpowiedniej skali były budowane nowe i modernizowane już funkcjonujące drogi kołowe utwardzone w Królestwie Polskim. Czynniki te zdecydowały, iż w Królestwie Polskim do 1912 r. zostało zbudowanych 4621,387 w. dróg gubernialnych I rzędu. Długość tego rodzaju dróg była uzależniona od rozwoju gospodarczego danej guberni, co rzutowało na wysokość budżetów władz gubernialnych, które mogły większe środki przeznaczyć na

³⁴ PT 1911, R. XXXVII, t. XLVIII, nr 8, s. 97; nr 43, s. 553.

³⁵ PT 1911, R. XXXVII, t. XLVIII, nr 46, s. 593.

³⁶ PT 1911, R. XXXVII, t. XLVIII, nr 24, s. 315; nr 43, s. 553; nr 51, s. 655.

³⁷ Zakup szabru kamiennego, PT 1901, R. XXVII, t. XXXVIII, nr 3, s. 25.

rozwój infrastruktury kołowej. Ponadto w bardziej rozwiniętych gospodarczo guberniach przedsiębiorcy w większym stopniu finansowali sieć dróg bitych. W rezultacie w gub. piotrkowskiej długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 1 005,133 w., warszawskiej 966,110 w., a w suwalskiej 409,483 w. i łomżyńskiej 286,431 w.³⁸

³⁸ W guberni **suwalskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 409,483 w., w tym: szosa Suwałki-Filipów (24,483 w.); Suwałki-Raczkki (20,390 w.); Suwałki-Sejny (28,275 w.); Sejny-Grodno (64,928 w.); Maryampol-Simno-Olita (53,230 w.); Wilkowszki-Jurborg (64,926 w.); Kowno-Olita (53,919 w.); Augustów-Grodno (56,000 w.); Maryampol-Preny (43,000 w.). W guberni **łomżyńskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 286,431 w. w tym: szosa Grajewo-Bohusze (4,360 w.); Szczuczyn-Biała (5,030 w.); Kisielnica-Kolno-Wincenta (27,954 w.); od m. Łomży do fortu Nr 1 (0,750 w.); Łomża-Przytuła (25,514 w.); Łącznica pod Łomżą (0,620 w.); od m. Łomży do fortu Nr 1 (1,378 w.); Łomża-Czyżew (46,610 w.); Czyżew-Ciechanów (17,016 w.); Tykocin-Sokoły (23,000 w.); Mazowieck-Szpietów (7,068 w.); podjazd do szosy Zambrów-Białystok (0,708 w.); Ostrów-Ostrołęka (38,083 w.); Ostrów-Małkinia (14,580 w.); Małkinia-Gąsiorów (8,070 w.); Grodzisk-Gucin (4,320 w.); podjazd do stacji kolejowej Pasieka (1,300 w.); Maków-Szelków (8,440 w.); Maków-Przasnysz (5,960 w.); Suchcice-Goworowo (7,000 w.); Gucin-Suchcice (2,700 w.); Nadbory-Czerwin (9,680 w.); Sokoły-Łapy (13,820 w.); Sokoły-Mazowieck (2,750 w.); Goworowo-Rożany (9,720 w.). W guberni **płockiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 409,483 w., w tym: trakt płocko-warszawski (34,730 w.); szosa Płock-Mława (86,600 w.); Ciechanów-Przasnysz-Maków (39,915 w.); Ciechanów-Raciąż (24,380 w.); Lipno-Włocławek (21,262 w.); Rypin-Dobrzyń (24,600 w.); Bielsk-Sierpiec (22,318 w.); Płock-Wyszogród (39,162 w.); podjazd do stacji kolejowej Ciechanów (1,378 w.); podjazd do stacji kolejowej Mława (2,200 w.); Lipno-Sierpiec (19,940 w.); Sierpiec-Rypin (26,850 w.); Rypin-Strasburg (14,340 w.); Ciechanów-Pułtusk (24,274 w.); Wyszogród-Płońsk (11,900 w.); Wyszogród-Sierpiec (14,628 w.). W guberni **piotrkowskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 1 005,133 w., w tym: szosa Grójec-Opoczno (13,061 w.); Nowe Miasto-Skierniewice z odnogą do Raducza (38,544 w.); Piotrków-Rawa (57,614 w.); Łódź-Rawa (39,474 w.); Zgierz-Łęczyca (9,952 w.); Łódź-Poddębice (22,102 w.); Łódź-Zduńska Wola (23,918 w.); Tomaszów-Łódź (43,752 w.); Tomaszów-Pabianice (20,110 w.); Tuszyn-Wolborz (20,484 w.); Piotrków-Łódź (39,700 w.); Piotrków-Łask (30,870 w.); Piotrków-Wieluń (56,940 w.); Piotrków-Kielce (17,392 w.); Nowo-Radomsk-Wieluń (37,880 w.); Nowo-Radomsk-Przedborz (29,220 w.); Nowo-Radomsk-Włoszczowa (36,420 w.); Częstochowa-Kielce (43,090 w.); Częstochowa-Wieluń (37,652 w.); Częstochowa-Herby (17,068 w.); Gniazdów-Szczekociny (28,600 w.); Myszków-Przyrów (31,666 w.); Niezdary-Siewierz-Pilica (36,484 w.); Będzin-Dąbrowa (3,194 w.); Brzeziny-Koluszki (7,212 w.); Tomaszów-Inowłódz z odnogą do Spały (19,323 w.); Zgierz-Lutomiersk (16,028 w.); Gorzkowice-Przedborz (18,622 w.); Klomnice-Konieczpol (17,560 w.); Będzin-Czeladź (5,120 w.); Łask-Widawa (23,438 w.); Pabianice-Wadłewo (16,359 w.); Herby-Brzeźnica (41,400 w.); Łask-Zelów (15,676 w.); Glinniki-Lubochyń (5,520 w.); Łask-Szczerców (20,296 w.); Będzin-Siewierz (20,296 w.); Piotrków-Gorzkowice (25,332 w.); Widawa-Sieradz z odnogą do Zduńskiej Woli (20,000 w.). W guberni **kaliskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 365,911 w., w tym: szosa Słupca-Zagonów (13,152 w.); Konin-Kalisz (47,999 w.); Konin-Ślesin (17,570 w.); Koło-Dąbie (16,860 w.); Dąbie-Uniejów

Natomiast rozwój dróg państwowych był ściśle uzależniony od założeń rosyjskiej polityki strategii. W rezultacie na obszarze Królestwa Polskiego trakty państwowe oprócz już funkcjonujących budowano się w guberniach na prawym brzegu Wisły. W rezultacie w gub. lubelskiej, łomżyńskiej, siedleckiej i suwalskiej od 1870 do 1914 r. została zbudowana największa ilość traktów państwowych. Koszt budowy 1 wiorsty dróg państwowych w Królestwie Polskim na początku XX stulecia wyniósł 838 rub. Wyjątkiem na

(11,530 w.); Turek-Łęczyca (48,515 w.); Łęczyca-Kutno (15,840 w.); Łęczyca-Zgierz (12,498 w.); Łódź-Poddębice (2,770 w.); Turek [Przykonał]-Warta-Sieradz (40,323 w.); Zduńska Wola-Szadek-Łódź (16,628 w.); Kalisz-Brzeziny (20,466 w.); Sieradz-Wieluń (44,350 w.); Wieluń-Walichnowy-Wieruszów (29,260 w.); Częstochowa-Rudniki (5,900 w.); Rudniki-Praszka (11,000 w.); Kociołki-cukrownia Cielce (11,250 w.). Ponadto 254,662 w. dróg gubernialnych I rzędu, które w 1911 r. zostały zmienione przez Ministerstwo Komunikacji na drogi gubernialne II rzędu (powiatowe). W tym szosa Pyzdry-Rychwał-Turek (51,868 w.); Koło-Sompolno (19,890 w.); Koło-Izbica (25,000 w.); Dąbie-Kłodawa-Przedecz (24,238 w.); Łęczyca-Krośnice (13,358 w.); Łowicz-Łęczyca (20,636 w.); Piątek-Kutno (6,120 w.); Stawiszyn-Grodzisko (11,000 w.); Szadek-Uniejów (32,246 w.); Zduńska Wola-Widawa (4,232 w.); Sieradz-Widawa (5,200 w.); Złoczew-Lututów-Walichnowy (21,776 w.); Wieluń-Rudniki (19,100 w.). W guberni **kieleckiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 417,153 w., w tym: szosa Żarki-Jędrzejów-Pińczów-Stopnica-Staszów z podjazdem do stacji kolejowej Jędrzejów (138,264 w.); Włoszczowa-Kielce-Opatów (87,152 w.); Kielce-Chmielnik-Busk-Korczyn (65,250 w.); Nagłowice-Włoszczowa (21,960 w.); Stopnica-Rataje (4,690 w.); Stopnica-Solec (10,000 w.); Skierniewice-Baranów (15,144 w.); Wolbrom-Zawiercie (26,685 w.); Miechów-Działoszyce (23,700 w.); Słomniki-Proszowice (16,000 w.); podjazd z Miechowa do stacji kolejowej Miechów (7,500 w.); podjazd z Olkusa do stacji kolejowej Olkusz (0,808 w.). W guberni **warszawskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 966,110 w., w tym: szosa Nowo-Mińsk-Karczew (4,000 w.); Nowo-Mińsk-Latowicz-Stoczek (31,000 w.); Oleksianka-Seroczyn (3,730 w.); Wólka Kozłowska-Łuszcz (3,000 w.); Mrozy-Kałuszyn (4,820 w.); Siennica-Kołbiel (9,000 w.); Praga-Góra Kalwaria (28,000 w.); droga obozowa (7,000 w.); Janki-Rusiec (9,750 w.); Mszczonów-Józefina (11,000 w.); Skierniewice-Pamiętna (5,500 w.); Warszawa-Wilanów-Jeziorna (13,840 w.); Pruszków-Tworki (2,430 w.); Radzymin-Jadów (28,000 w.); Błonie-Grodzisk-Sięstrzeń (18,460 w.); Grójec-Nowe Miasto (27,550 w.); Skórów-Miedzechów (9,240 w.); Warka-Pilica-Ostrówek (10,960 w.); Sochaczew-Sanniki (26,820 w.); Grójec-Mszczonów-Wiskitki-Sochaczew (58,240 w.); Rusków-Wyszogród (12,640 w.); Wiskitki-Paprotnia (14,440 w.); Łęczyca-Guzów (52,600 w.); Skierniewice-Piotrków (21,200 w.); Łowicz-Rawa z odnogą Maków-Skierniewice (49,320 w.); Łowicz-Łack (49,780 w.); Łęczyca-Grobla Kutnowska-Płock (42,790 w.); Sójka-Gąbin (16,970 w.); Żychlin-Gąbin (19,600 w.); Żychlin-Sanniki (21,200 w.); Dobrzelin-Młogoszyn (15,850 w.); Krośnice-Gostynin (20,260 w.); Kutno-Młogoszyn (11,880 w.); Pniewo-Przyzory z odnogą do szosy państwowej (16,180 w.); Łęczyca-Włocławek-Nieszawa z odnogą do stacji kolejowej Ostrowy (75,000 w.); Aleksandrów-Służew (4,000 w.); Kłodawa-Lubień (23,300 w.); Kowal-Milkowice-Śmiłowice (10,000 w.); Wilkowiczki-Chocień (5,070 w.); Włocławek-Brześć-Jarantowice (26,750 w.); Brześć-Lubraniec (7,800 w.); Nieszawa-Ciechocinek (9,000 w.); Płock-Warszawa (47,640 w.); Pułtusk-Płock z od-

prawym brzegu Wisły pozostawała gub. płocka, która ze względu na centralne położenie została pozbawiona tego typu inwestycji. Władze wojskowe i Ministerstwo Komunikacji przeniosły ich realizację w gub. płockiej na okres późniejszy. W rezultacie w 1912 r. w Królestwie Polskim długość traktów państwowych wynosiła 3217,115 w. Na obszarze gub. łomżyńskiej długość tego rodzaju dróg wynosiła 521,972 w., suwalskiej 520,066 w., siedleckiej 460,031 w., lubelskiej 356,665 w., podczas gdy w piotrkowskiej-zaledwie 95,532 w. Natomiast w gub. płockiej do 1914 r. traktów państwowych nie zbudowano³⁹.

noga do Nasielska (43,700 w.); Płońsk-Głinojeck (17,700 w.); Pułtusk-Ciechanów (12,600 w.); Mieczysław-Brzezina (6,500 w.). W guberni **radomskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 485,605 w., w tym: szosa Ostrowiec-Opatów-Sandomierz (42,920 w.); Sandomierz-Zawichost (16,000 w.); Opatów-Bogorya-Staszów (35,408 w.); odnoga od traktu Sandomierz-Ostrowiec do Klimontowa (10,140 w.); Bogorya-Klimontów (12,082 w.); od Maruszewa do traktu Bzin-Zawichost (8,782 w.); podjazd do stacji kolejowej Kunów od traktu Bzin-Zawichost (0,915 w.); Radom-Wierzbik (42,996 w.); Radom-Kozienice (33,986 w.); Radom-Przytyk-Odrzywół-Drzewica-Opoczno (64,618 w.); Końskie-Sielpia (10,000 w.); od traktu Opoczno-Radom do Końskich (22,600 w.); Paradyż-Żarnów-Cieklin (33,300 w.); Sulejów-Opoczno (29,160 w.); Odrzywół-Nowe Miasto (3,260 w.); Szydłowiec-Przysucha-Gielniów (39,460 w.); podjazd do stacji kolejowej Opoczno (0,214 w.); Końskie-Ruda Malenieczka (14,800 w.); podjazd do stacji kolejowej Skarżysko (1,200 w.); Szydłowiec-Jastrząb połączona z traktem krakowskim (8,200 w.); Radom-Wolanów-Przysucha-Gowarczów (55,564 w.). W guberni **lubelskiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 573,500 w., w tym: szosa Iwangród [Dęblin]-Annopol [Rachów] (86,000 w.); Lublin-Kraśnik-Annopol (60,000 w.); Wilkołaz-Zakrzówek (6,000 w.); Kraśnik-Janów-Frampol (44,000 w.); Lublin-Lubartów (24,000 w.); Czemerniki-Górka Lubartowska (16,000 w.); Lublin-Lęczna-Puhaczów-granica guberni lubelskiej (46,000 w.); Puhaczów-Głębokie (9,000 w.); Wólka Cycowska-Sawin-Chełm (37,000 w.); Krasnystaw-Chełm z odnogą do stacji kolejowej Rejów (35,500 w.); Krasnystaw-Ustulug (70,000 w.); Biłgoraj-Zamość-Hrubieszów-Dubienka (134,000 w.); Łańcuch-Zaklików (6,000 w.). W guberni **siedleckiej** długość dróg gubernialnych I rzędu wynosiła 461,482 w., w tym: szosa Siedlce-Lublin (60,028 w.); Siedlce-Łochów (71,964 w.); Siedlce-Łosice (29,824 w.); Siedlce-Garwolin (65,886 w.); Łuków-Sobolew (56,750 w.); Białe-Janów (19,870 w.); Chotyłów-Włodawa (54,416 w.); Białe-Wisznica (32,400 w.); Sokołów-Drohiczyn (5,916 w.); Skrzyszów-Wirów (4,000 w.); podjazd do stacji kolejowej Kotuń (2,782 w.); podjazd do stacji kolejowej Pilawa (2,750 w.); Międzyrzec-Radzyń (25,616 w.); Węgrów-Kałuszyn (23,500 w.); podjazd do stacji kolejowej Międzyrzec (1,820 w.); podjazd do stacji kolejowej Białe (1,900 w.); Łuków-Łapiguz (2,060 w.). Zob. M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych...* s. 399-402.

³⁹ W guberni **łomżyńskiej** długość dróg państwowych wynosiła 521,972 w., w tym: trakt warszawsko-białostocki (110,902 w.); szosa Wygoda-Leśnica (13,323 w.); Jeżowo-Strąkowa Góra (16,390 w.); Zambrów-Wysokie Mazowieckie-Białystok (49,000 w.); trakt warszawsko-kowieński (157,000 w.); Kołbiel-Ostrów (12,534 w.); Łomża-Ostrów (43,020 w.); Mażenin-Strąkowa Góra (13,280 w.); Poryte-Wisniew (6,906 w.); Rożany-Ostrów (33,250 w.); Szepietów-Bielsk (13,000 w.); droga obwodowa wokół

Najlepiej rozwój sieci dróg kołowych przebiegał na ziemiach polskich, które znajdowały się w ramach Cesarstwa Niemieckiego. Drogi kołowe były tam podzielone na sześć kategorii (*Staatchaussees*,

Łomży (4.860 w.); Mażenin-Łomża (29.560 w.); Rudniki-Wizna (10.717 w.); Białystok-Jeżewo (5.674 w.); odnoga od traktu warszawsko-białostockiego do Tykocina (1.070 w.); odnoga od traktu warszawsko-białostockiego do Wysokich Mazowieckich (1.486 w.). W guberni **suwalskiej** długość dróg państwowych wynosiła 520.066 w., w tym: szosa Dulkowszczyzna-Sopoćkinia (13.668 w.); Kalwarya-Krasne (19.425 w.); Trakt królewski (Maryampol-Kibarty - 39.746 w.); Krasne-Sejny (32.520 w.); Trakt warszawsko-kowieński (153.658 w.); odnoga Łososna-Augustów (54.834 w.); odnoga do Lipska (2.526 w.); odnoga do Augustowa w granicach m. Augustów (0.574 w.); Merecz-Leypuny-Kopciów (38.190 w.); Sejny-Augustów (39.862 w.); Sereje-Leypuny (16.100 w.); odnoga Sereje-Łódzkie (1.100 w.); Sereje-Szypliszki (50.600 w.); Berz-niki-Sereje-Olita (50.900 w.); Likiszki-Niemen (6.368 w.). W guberni **siedleckiej** długość dróg państwowych wynosiła 460.031 w., w tym: trakt warszawsko-brzeski (124.994 w.); szosa Włodawa-Trawniki-Fajslawice (32.000 w.); Wyszków-Łochów (5.920 w.); Kołbiel-Ostrów (22.461 w.); Lubartów-Parczew (15.790 w.); Trakt warszawsko-lubelski (56.676 w.); Moszczanka-Radzyń (49.720 w.); Parczew-Leple (50.030 w.); Radzyń-Wyszynica (40.680 w.); Sokołów-Drohiczyń (17.640 w.); Chełm-Włodawa (24.100 w.); Janów-Kobryń (19.000 w.); Włodawa-Kobryń (1.020 w.). W guberni **lubelskiej** długość dróg państwowych wynosiła 356.665 w., w tym: szosa Włodawa-Trawniki-Fajslawice (33.194 w.); Lubartów-Parczew (16.000 w.); trakt warszawsko-lubelski (70.963 w.); Lublin-Radom (15.594 w.); trakt ustulugski (70.068 w.); Chełm-Włodawa (20.000 w.); Iwangród-(Dęblin)-Gołab (10.324 w.); trakt zamojski (96.440 w.); Iwangród-Moszczanka (8.785 w.); Rejowiec-Chełm (15.297 w.). W guberni **płockiej** brak było dróg państwowych. W guberni **piotrkowskiej** długość dróg państwowych wynosiła 95.532 w., w tym: szosa Olkusz-Niwka (19.732 w.); trakt fabryczny [Łowicz-Kalisz] (75.800 w.). W guberni **kaliskiej** długość dróg państwowych wynosiła 210.526 w., w tym: trakt kaliski [Warszawa-Kalisz-Skalmierzyce] (90.978 w.); Trakt poznański [Kościelec-Słupca] (51.356 w.); trakt fabryczny [Łowicz-Kalisz] (68.192 w.). W guberni **kieleckiej** długość dróg państwowych wynosiła 174.059 w., w tym: trakt warszawsko-krakowski (132.694 w.); szosa Olkusz-Niwka (16.400 w.); odnoga od traktu warszawsko-krakowskiego do fabryki w Rejowie (0.978 w.); odnoga od traktu warszawsko-krakowskiego do Suchedniowa (1.867 w.); trakt selpijski (22.120 w.). W guberni **radomskiej** długość dróg państwowych wynosiła 226.513 w., w tym: trakt Bzin-Zawichost (84.499 w.); trakt warszawsko-krakowski (73.000 w.); odnoga od traktu Bzin-Zawichost do Kunowo (0.362 w.); szosa Warszawa-Puławy (3.000 w.); Radom-Lublin (53.224 w.); trakt selpijski (12.428 w.). W guberni **warszawskiej** długość dróg państwowych wynosiła 651.751 w., w tym: trakt białostocki (29.800 w.); trakt brzeski (52.000 w.); warszawskie drogi podmiejskie: bielańska (4.115 w.); wilanowsko-siedlecka (1.904 w.); marymoncka (2.016 w.); powązkowska (2.456 w.); Wyszków-Łochów (10.000 w.); forteca Modlin-Zakroczyn (1.878 w.); trakt zakroczyński (25.468 w.); trakt kaliski (138.939 w.); trakt kowieński (62.845 w.); Kołbiel-Ostrów (51.534 w.); trakt krakowski (61.000 w.); trakt lubelski (29.000 w.); trakt puławski [nowoaleksandryjski] (44.988 w.); trakt modliński [nowogieorgiewski] (15.660 w.); Pułtusk-Wyszków (26.390 w.); trakt radzyński (17.976 w.); Radzy-min-Wyszków (26.546 w.); Serock-Nowogieorgiewsk (26.250 w.); trakt fabryczny [Łowicz-Kalisz] (17.000 w.); podjazd do mostu żyzwowego pod Płockiem (3.986 w.). Zob. *ibidem*, s. 398.

Provincialchaussees, Kreisschaussees, Landstrassen, Gemeindewege, Privatchaussees)⁴⁰. Na budowę sieci dróg bitych władze pruskie przeznaczały corocznie dotacje (*Dotationsrente*), której wysokość dla poszczególnych rejencji ustalał nadprezydent (*Oberpräsident*), a jej ogólna wysokość mogła wynosić do 19 000 000 marek. Od 1876 r. na 1 km dróg kołowych przypadało 600 marek dotacji. W 1876 r. w zaborze pruskim ogólna długość dróg kołowych wynosiła 65 000 km, w 1895 r. 85 000 km, a w 1905 r. 100 000 km. Od 1876 r. władze prowincji poznańskiej (rejencja poznańska i bydgoska) i zachodniopruskiej (rejencja gdańska i kwidzyńska) aż do 1918 r. nie zdecydowały się na budowę lepszych jakościowo dróg bitych porównywalnych do tych z innych rejonów państwa, m. in. z południa Niemiec. Jednak stan oraz długość sieci dróg utwardzonych w prowincjach polskich Królestwa Prus był na wielokrotnie wyższym poziomie niż w Królestwie Polskim⁴¹.

Rozwój tego typu sieci drogowej był również na znacznie wyższym poziomie niż w Rosji i Królestwie Polskim w Cesarstwie Austro-Węgierskim, w tym i w Galicji. Drogi kołowe były tam podzielone na państwowe (*Reichstrassen*) i ziemskie. Państwowe drogi kołowe znajdowały się pod bezpośrednim zarządem Departamentu drogowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (Departament für Strassen- und Brückenbau und den galizischen und bukom Wasserbau). Na czele departamentu drogowego znajdował się specjalnie powołany na to stanowisko fachowiec z wykształceniem technicznym członek Rady Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Ministerstwu Spraw Wewnętrznych bezpośrednio podlegały Namiestnictwa. Natomiast Namiestnictwom Zarządy Okręgowe (*Bezirkshauptmannschaften*) i magistraty miast. Zarówno przy Namiestnictwach, jak i Zarządach

⁴⁰ *Staatchaussees* – drogi państwowe oddane ziemstwu; *Provincialchaussees* – prowincjonalne administrowane przez ziemstwa prowincjonalne; *Kreisschaussees* – drogi powiatowe administrowane przez ziemstwa powiatowe przy udziale prowincjonalnych; *Landstrassen* i *Gemeindewege* – szosy ziemskie i gminne utrzymywane przez ziemstwa powiatowe i gminne z powinności szarwarkowej naturalnej zmienionej na formę pieniężną i *Privatchaussees* – prywatne utrzymywane przez ich właścicieli. Zob. M. Nestorowicz, *Gospodarka szosowa za granicą*, PT 1909, R. XXXV, t. XLVI, nr 35, s. 416.

⁴¹ W prowincjach poznańskiej (rejencja poznańska i bydgoska), śląskiej (rejencja wrocławska, opolska i legnicka), pomorskiej (rejencja koszalińska, szczecińska i strzalska), zachodniopruskiej (rejencja gdańska i kwidzyńska) oraz wschodniopruskiej (rejencja królewiecka, gabińska a od 1905 r. także olsztyńska) drogi utwardzone były budowane przy użyciu takiej technologii, która pozwalała na dzienną przepustowość na poziomie 500 koni, przy maksymalnym obciążeniu do 4 t., podczas gdy w południowych Niemczech do 2000 koni i 10 t. Zob. *ibidem*, s. 416.

Okręgowych znajdowały się wydziały dróg bitych i budowli wodnych, jednak ze względu na oszczędności dwa bądź nawet trzy okręgi zatrudniały zwykle jednego fachowca od dróg kołowych. W rezultacie w Cesarstwie Austro-Węgierskim zarząd nad państwowymi drogami kołowymi znajdował się w gestii cesarsko-królewskiej administracji ogólnej i najważniejsze decyzje w tej kwestii podejmował Namiestnik. Ich ogólna długość wynosiła 16 000 km⁴².

Natomiast drogi ziemskie w Cesarstwie Austro-Węgierskim były podzielone na okręgowe (odpowiednik powiatowych w Królestwie Polskim) i gminne. Okręgowe drogi ziemskie były utrzymywane ze specjalnych podatków drogowych nałożonych równomiernie na wszystkich mieszkańców gmin. Było to stosunkowo nowoczesne prawodawstwo, jednak władze państwowe nie przewidywały dotacji z budżetu centralnego na rozwój tego typu dróg. Dodatkowo negatywny wpływ na rozwój dróg ziemskich w całym państwie miał brak ogólnoprowincjonalnej instytucji, której zadaniem byłaby strategia rozwoju, kontrola i standaryzacja dróg ziemskich w ramach całego Cesarstwa. Zarząd dróg okręgowych w każdej prowincji Cesarstwa Austro-Węgierskiego znajdował się w gestii ziemskich komitetów obwodowych (*Landesausschuss*) i do podległych im okręgowych komitetów drogowych (*Bezirkstrassenausschuss*). W rezultacie pomimo faktu, iż dróg ziemskich w Cesarstwie Austro-Węgierskim było 90 000 km, znajdowały się one w znacznie gorszym stanie niż szosy państwowe⁴³.

Jednak w najgorszym położeniu znajdował się stan sieci drogowej w Królestwie Polskim. Na rozwój warunków transportowych w Królestwie zdecydowany wpływ miała rosyjska strategia. Zaowocowało to tym, iż znajdowało się na tym obszarze najmniej dróg kołowych uwzględniając ziemie polskie znajdujące się w organizmach państwowych trzech zaborców. Według J. Łukasiewicza w 1913 r. w Królestwie przypadało zaledwie 6,6 km dróg bitych na 100 km², podczas gdy w prowincji poznańskiej (rejencja poznańska i bydgoska) 24,3 km, a w Galicji 30,5 km⁴⁴. Natomiast M. Nestorowicz publikując dane z 1912 r. w „Przeglądzie Technicznym” podał, iż w Królestwie Polskim (łącznie drogi państwowe i gubernialne I, II i III rzędu) przypadało 8,4 km na 100 km², a w całej Rosji europejskiej z Królestwem i Kaukazem 30 km na 100 km². W całym Cesarstwie Niemieckim poziom ten wynosił 265 km na 100 km², w prowincjach

⁴² *Ibidem*, s. 407.

⁴³ *Ibidem*, s. 407.

⁴⁴ J. Łukasiewicz, *Początki cywilizacji przemysłowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1988, s. 55.

polskich 96 km na 100 km², a w Austro-Węgierskim 100 km na 100 km² (Galicja 14,5 km na 100 km²)⁴⁵. J. Łukasiewicz podkreśla, iż uwzględniając zarówno komunikacje kolejowe, jak i kołowe dysproporcje były jeszcze większe. W 1913 r. na 100 km² powierzchni w Królestwie Polskim przypadało zaledwie 9,2 km linii kolejowych i kołowych, natomiast w prowincji poznańskiej 34 km⁴⁶. Królestwo Polskie posiadało zaledwie 7% sieci kolejowej Rosji Europejskiej (bez Finlandii), w tym najwięcej w gub. warszawskiej 24,6%, a w płockiej zaledwie 1,4%, Galicja 18% (bez Węgier), podczas gdy prowincje polskie Królestwa Prus 29%. W latach 1908–1913 wybudowano w Cesarstwie Rosyjskim linii kolejowych za ogólną sumę 890 000 000 rub., podczas gdy w Królestwie Polskim zaledwie za 6 000 000 rub. (wąskotorowa linia Herby–Częstochowa–Kielce). Pomimo wprowadzenia prawa o kapitale drogowym w 1895 r. władzom rosyjskim nie udało się zbudować na obszarze Rosji zintegrowanej sieci komunikacyjnej, w skład której miały wchodzić drogi kołowe, wodne i kolejowe. Właśnie brak odpowiedniej liczby szos bitych w Rosji spowodował, iż wiele regionów państwa, które przecinały dynamicznie budowane tranzytowe linie kolejowe, było zapóźnionych komunikacyjnie i nie miało szans na rozwój lokalnego przemysłu i handlu. Do 1914 r. tylko w 16 guberniach Cesarstwa Rosyjskiego długość dróg kołowych przekraczała długość linii kolejowych, z czego 10 stanowiły gubernie wchodzące w skład Królestwa Polskiego⁴⁷. W wyniku wspomnianej polityki władz rosyjskich Królestwo Polskie straciło szansę na dynamiczny rozwój wielu regionów. Dopiero niemieckie władze okupacyjne opracowały kompleksowy program wspierania z budżetu centralnego administracji lokalnej realizującej inwestycje budowy dróg kołowych. Jednak okres okupacji nie sprzyjał rozbudowie infrastruktury drogowej, gdyż władze niemieckie wspierały finansowo tylko te drogi, które miały znaczenie strategiczne w myśl przyjętych w 1916 r. przepisów⁴⁸.

Reasumując należy stwierdzić, iż rozwój sieci dróg kołowych w Królestwie Polskim przybrał ograniczone rozmiary. Brak nowoczesnych dróg kołowych negatywnie wpływał na sytuację gospodarczą

⁴⁵ M. Nestorowicz, *Stan dróg kołowych...*, s. 403.

⁴⁶ J. Łukasiewicz, *op. cit.*, s. 55.

⁴⁷ J. Loth, *Drogi żelazne*, PT 1917, R. XLIV, t. LV, nr 7–8, s. 66; A. Gołębiowski, *Niezbędny rozwój komunikacji lądowych i wodnych w Polsce*, PT 1915, R. XLII, t. LIII, nr 39–40, s. 380; M. Nestorowicz, *Drogi kołowe...*, s. 390; idem, *Gospodarka szosowa...*, s. 424.

⁴⁸ A. Przybylski, *Sprawy drogowe w związku z najnowszym postanowieniem władz okupacyjnych*, PT 1916, R. XLIII, t. LIV, nr 27–28, s. 277–281.

zarówno Rzeczypospolitej szlacheckiej, jak i Księstwa Warszawskiego. Władze Księstwa Warszawskiego zdawały sobie sprawę z konsekwencji takiego stanu rzeczy, zwłaszcza w kontekście podejmowanych prób rozwoju przemysłu i sprowadzenia wykwalifikowanych rzemieślników z Zachodniej Europy. Jednakże trudna sytuacja budżetowa skutecznie hamowała jakiekolwiek próby wprowadzenia nowoczesnego ustawodawstwa drogowego i inwestycji skarbowych zmierzających do rozwoju sieci dróg kołowych. W rezultacie dopiero rząd Królestwa Polskiego doceniając znaczenie rozwoju komunikacji i dysponując odpowiedniej wielkości funduszami relatywnie wzrastającymi rozpoczął rozbudowę sieci dróg kołowych. Wiązało się to z rozwojem ustawodawstwa drogowego, które było sukcesywnie wprowadzane w życie od roku 1816. Znaczący rozwój traktów państwowych miał miejsce do końca lat czterdziestych. Zmiana nastąpiła po 1847 r., co związane było z rosyjską koncepcją rozwoju transportowego, która zakładała zaniechanie budowy dróg kołowych na rzecz komunikacji kolejowych. Wpływ na rozbudowę traktów państwowych w Królestwie Polskim miała także skala dotacji rządowych. Wiązało się to immanentnie z rosyjską doktryną wojenną odnoszącą się do teatru nadwiślańskiego. W rezultacie XIII (Warszawski) Okręg Komunikacji Lądowych i Wodnych podlegający bezpośrednio Ministerstwu Komunikacji otrzymywał najwięcej środków na budowę traktów państwowych na prawym brzegu Wisły. W wyniku takiej sytuacji w gub. lubelskiej, łomżyńskiej, siedleckiej i suwalskiej od 1870 r. do 1914 r. zostało zbudowanych najwięcej traktów państwowych. Natomiast rozwój kołowych dróg gubernialnych I, II i III rzędu był uzależniony od wpływów z podatku drogowego oraz powinności powiatowych i gminnych. W rezultacie długość i stan tego rodzaju dróg była uzależniona od rozwoju gospodarczego danej guberni (gub. piotrkowska i warszawska posiadały najdłuższą nawierzchnię dróg kołowych). Negatywnie na rozwój dróg gubernialnych w Królestwie Polskim wpłynęła decyzja władz carskich z 1895 r. Nowoczesne prawo o kapitale drogowym, które pozwalało na wykorzystanie ogromnych funduszy z budżetu państwa na budowę dróg gubernialnych nie zostało rozciągnięte na obszar Królestwa Polskiego. Wiązało się to z dążeniem władz rosyjskich do wyrównania dysproporcji w długości tego rodzaju sieci dróg pomiędzy guberniami Królestwa a Rosją. W rezultacie od 1895 do 1914 r. w Rosji nastąpił dynamiczny rozwój kołowych dróg gubernialnych. Znaczący rozwój sieci dróg kołowych miał miejsce w polskich prowincjach Królestwa Prus. Było to wynikiem odpowiedniej wielkości funduszy oraz nowoczesnego ustawodawstwa drogowego (podział dróg na sześć kategorii). W re-

zultacie w Królestwie Polskim przypadało 8,4 km dróg kołowych na 100 km², w prowincjach polskich Cesarstwa Niemieckiego 96 km na 100 km², a w zacofanej Galicji 14,5 km na 100 km².

RAFAŁ KOWALCZYK

The Development of Road Network in The Kingdom of Poland 1815–1918

Lack of modern road network had negative influence on economical situation in Republic of Polish nobility and Ksiestwo Warszawskie. However, difficulties with national budget caused that only the government of The Kingdom of Poland started development of road network. It was connected with development of appropriate legislation. The Viceregent of The Kingdom of Poland, gen. Józef Zajączek decided to differentiate wheel roads to large, medium and country roads. He also defined rules of so called „*powinności szarwarkowe*”. Significant development of state roads took place until the 40s of the XIX century. After 1847 building of wheel roads was discontinued due to development of railroads. It was connected with change of Russian conception of transport development. As a result in the years 1870–1914 most of state roads were built in the area of XIII (Warsaw) Okręg Komunikacji Lądowych i Wodnych on the right shore of river Vistula in the least industrialized districts (lubelski, łomżyński, siedlecki and suwalski). Aside from state roads in The Kingdom of Poland wheel roads were differentiated to district roads of I, II and III category. According to it building and maintaining of I-st category roads in The Kingdom of Poland were assigned to district authorities with funds from road tax. II-nd category roads were maintained by authorities of powiat and III-rd category by commune authorities and private land owners. As a result most of district roads in The Kingdom of Poland were built in most industrialized districts: piotrkowski and warszawski. Negative influence on development of district roads has decision of Russian authorities in 1895. Modern law concerning road capital wasn't extended to The Kingdom of Poland. As a result from 1895 to 1914 there was a dynamic development of wheel roads in Russia. Most significant development of wheel roads took place in Polish districts of German Empire. It was a result of appropriate subsidies and modern legislation. Road communication in Austro-Hungary was also much more developed than in Russia and The Kingdom of Poland.