УДК 94
DOI https://doi.org/10.32836/2309-7205-2018-1-2-17-18-4

POCZĄTKI USTAWODAWSTWA KRÓLESTWA POLSKIEGO W ZAKRESIE TRANSPORTU. "URZĄDZENIE WZGLĘDEM UREGULOWANIA DRÓG I NAPRAWY TRAKTÓW PUBLICZNYCH" Z 29 KWIETNIA 1817

M. Rutkowski
(Wyższa Szkoła Informatyki i Ekonomii TWP w Olsztynie)

Komisja Województwa Mazowieckiego w kwietniu roku 1817 wydała rozbudowane i szczegółowe, oraz "wiecznie trwające przepisy" dotyczące budowy i utrzymania dróg w królestwie Polskim. Ustawa ta stanowi nieoceniony zbiór wiedzy o przewidzianych rozwiązaniach rozlicznych problemów, piętrzących się przez administratorami i budowniczymi drogowymi tego okresu, którzy podjęli się niezwykle ambitnego programu budowy całkowicie nowej sieci transportowej kraju. Ustawie tej nie można odmówić nowatorskiego wydźwięku projektowanych prac w zakresie budowy i zmiany polskiego systemu transportowego.

Słowa kluczowe: *Królestwo Polskie, ustawa drogowa, budowa i naprawa dróg.*

M. Rutkowski. The origins of transport related legislation in the Kingdom of Poland. "The means for regulation of roads and repairing of public highways" dated as of April 29, 1817

In April of 1817 the Administrative Commission of Masovian Voivodeship issued the formal and detailed "eternal rules", concerning the construction and maintenance of roads in the Kingdom of Poland. This specific law constitutes an invaluable set of knowledge about the envisaged solutions to the various problems piling up in front of the road administrators and builders of this period, who have embarked on an extremely ambitious program to build a completely new transport network in the country.

The first part of the newly introduced law was dealing with "general obligations to facilitate and maintain roads and public transport". The Masovian Voivodeship Commission explained here why all of the land owners of the Kingdom should automatically participate by the very nature of things in general works, carried out for the establishment and maintenance of the general Polish transport network. The basic argument turned out to be the fact that "all communications, both of land and water nature, are used for the purpose of mutual comfort of the company of living among the society people [in the country]".

The second part of regulation described, in turn, "the way of regulating of public roads and tracts / highways". The article No 1st of this chapter of new law indicated that in the Kingdom of Poland there is generally valid the division of public roads into three categories, namely: a) main routes; b) secondary routes; and c) side roads. Moreover, the legislator ordered the heads of local administration on the level of district (later: so-called "poviat"), that is – district commissioners, to generally oversee and supervise the process of regulating road traction.

The third chapter of the above mentioned regulation referred to the "ways of constructing and maintaining of roads". Here it was pointed out that, regardless of the type of route, both large, secondary and side tracts had to be "as wide as it was prescribed by specific regulations"; while maintaining the principle of digging them – on both sides – with ditches, intended for receiving the water fall coming from their surface. The width of the drainage ditches was fixed between four and six feet.

Part four of the Act of April of 1817 was called "on the usage of labour and supervision over the roads". It was, among others, strongly reminded here of the necessity of permanent "association"

© **M. Rutkowski, 2018**

of municipalities and dominions / private estates in order to regulate, build and maintain public roads of all kinds, leading in a most straightforward manner from one nearest town to another locality of an urban character.

Finally, the law referred to police regulations. The most important thing here was to specify the size of the gates (usually in the form of "turnstiles"), placed at the entrance and exit in almost every rural village.This was done because of the pressing need to "protect the damage in the cereals from the [freely wondering] inventory". It was demanded that at least the gates / turnstiles, set in the "light of passage" of public roads should have been sufficiently well built as well as well fixed in the ground.

This newly then introduced law can not be denied the novelty of the proposals concerning matters of construction and general process of changing of Polish transport system of the period.

Key words: *Kingdom of Poland, road law, construction and repair of roads.*

1. Wprowadzenie pierwszych rozwiązań teoretycznych i praktycznych dotyczących drogownictwa konstytucyjnego Królestwa Polskiego

Wkrótce po powołaniu do życia organów stanowiących podległego carom rosyjskim Królestwa Polskiego zajęto się kwestiami z zakresu drogownictwa. Pierwsze posiedzenie Rady Administracyjnej, na którym zajęto się określeniem wstępnych warunków technicznych i samych zasad budowy krajowej sieci drogowej odbyło się w dniu 12 marca 1816 roku[1]. Odnośny wniosek ówczesnego ministra Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji (KRSWiP) Tadeusza Mostowskiego został tego dnia skierowany do rozpatrzenia przez Ogólne Zgromadzenie Rady Stanu na mocy decyzji personalnej namiestnika carskiego generała Józefa Zajączka[2].

Na skutki tych decyzji nie trzeba było długo czekać. Już bowiem w dniu 20 kwietnia na wniosek bowiem Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, namiestnik Józef Zajączek zatwierdził na forum Rady Administracyjnej przepisy określające podział dróg krajowych na drogi "wielkie ,średnie i boczne". Rada Administracyjna opracowała zarazem wstępne – niejako skrótowe – przepisy o charakterze technicznym i praktycznym, dotyczące budowy dróg[3]. Jak wynikało z formalnej deklaracji, postanowienie to wydano celem ułatwienia prowadzenia komunikacji w Królestwie Polskim. Innym postulatem stojącym za nowym ustawodawstwem była konieczność sprostania potrzebie istnienia takiego systemu komunikacji, który odpowiadały nie tylko uwarunkowaniom ekonomicznym, ale i odpowiadał społecznym oczekiwaniom (w oryginale: "wygodzie publicznej").Wreszcie postanowiono uregulować kwestie transportu lądowego biorąc pod uwagę potrzebę "ozdoby kraju"[4].

Ustaliwszy podział dróg na trakty wielkie, średnie oraz drogi boczne (art. 1-szy), określono przede wszystkim czym są te pierwsze. Otóż za drogi wielkie uznano wszystkie te ciągi komunikacyjne, które prowadziły z Warszawy do granicy Królestwa, ewentualnie trakty lądowe, które nie prowadząc przez samą stolicę, prowadziły od granicy do granicy kraju,

[1] Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zespól Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego (dalej: RA) 1/486.

[2] RA 2/50.

[3] RA 2/38.

[4] Namiestnik w Królestwie Polski Józef Zajączek w Radzie Stanu, Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych, 20 kwietnia 1816 roku, preambuła [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego (dalej: DUWM). 1817, 29 kwietnia. Nr 25. S. 281–282.

przechodząc jednocześnie przez kilka województw. Namiestnik Zajączek za takie trakty uznał drogi prowadzące z Warszawy do: Krakowa, Wrocławia, Poznania, Królewca, Grodna, Brześcia, Torunia i Gdańska, do Uściługa przez Lublin, do Lwowa. Oprócz tego za drogę pierwszego rzędu uważano tu połączenie z Krakowa do Brześcia przez Lublin (art. 2-gi).

Przez trakty średnie należało z kolei rozumieć wszystkie inne drogi prowadzące z Warszawy do miast wojewódzkich, oraz drogi służące połączeniu pomiędzy sobą miast o statusie stolicy województwa. Za inne szlaki komunikacyjne o statusie dróg średnich uznano także drogi łączące miasta wojewódzkie z miastami – stolicami obwodów oraz szlaki komunikujące ze sobą poszczególne miasta obwodowe (art. 3-ci). Pozostałe drogi automatycznie uzyskiwały status dróg bocznych (art. 5-ty).

Nowe prawo określało zarazem wstępnie standardową szerokość poszczególnych typów dróg, mających się budować w Królestwie Polskim. Na posiedzeniu Rady Administracyjnej w dniu 20 kwietnia 1816 roku zatwierdzono następujące rozwiązania w tym względzie. Otóż trakty główne (wielkie) miały posiadać szerokość 7 sążni, za wyjątkiem sytuacji ekstremalnych, gdzie nie można było wybudować drogi o takiej właśnie szerokości; drogi średnie posiadałyby szerokość 5 sążni; trakty boczne natomiast miały być zdecydowanie węższe – na 2 sążnie szerokości. Miary traktów głównych i średnich – zgodnie z ustawą z 20 kwietnia 1816 roku – miano dokonywać w milach, przy czym art. 6-ty nowego prawa jasno precyzował, iż polska mila urzędowa odpowiadała długości tzw. mili geograficznej, zgodnie z podziałem jednego stopnia równika na 15 takich właśnie mil. Długość mili polskiej ustalono zatem w roku 1816 na 12 456 łokci miary warszawskiej[5]. W przeliczeniu było to: 7417 metrów 586 tysięcznych.

Natomiast pierwsze formalne przepisy odnoszące się do wyszczególnienia zasad prac wykonywanych przy budowie i naprawie dróg zostały ustanowione przez Radę Administracyjną na posiedzeniu tej instytucji w dniu 15 maja 1816 roku[6]. W dalszej kolejności, po sporządzeniu przez KRSWiP dokładnego raportu w sprawie "wymiaru" głównych dróg/traktów Królestwa Polskiego, oraz po opracowaniu instrukcji dla wykorzystanych do określenia przebiegu tras komunikacyjnych "oficerów sztabu" Wojska Polskiego – ministerstwo spraw wewnętrznych złożyło te kluczowe materiały dla finalnej akceptacji przez namiestnika carskiego. W rezultacie, dnia 22 czerwca 1816 roku generał Józef Zajączek zaakceptował otrzymane raporty i propozycje oraz postanowił przekazać przedstawioną mu uprzednio dokumentację ponowie do Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, a to celem wydania dalszych poleceń w kwestii regulacji głównych traktów Królestwa. Tym razem sprawą miały się już zająć niższe szczeble władz cywilnych[7].

W konsekwencji miało się wkrótce okazać, iż w Królestwie Polskim brakuje odpowiedniej kardy fachowej, potrzebnej do prowadzenia budowy nowoczesnych jak na owe czasy dróg. Przy domniemanym zatem braku własnych fachowców najwyższej klasy, Rada

[5] W m. c.
[6] RA 2/91.
[7] RA 2/152.

Administracyjna postanawia 6 lipca 1816 roku sprowadzić z austriackiej Galicji przynajmniej jedną osobę w randze konduktora drogowego, a także kilka osób, które byłyby biegłe w sztuce budowy traktów komunikacyjnych[8]. Stąd można powiedzieć, iż w samych początkach budowy w Królestwie Polskim nowej sieci drogowej, posługiwano się też i wzorcami oraz przykładami wziętymi z terenów Rzeczypospolitej opanowanych w pierwszym i drugim rozbiorze przez Austriaków.

2. "Urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych" z 29 kwietnia 1817.

Dopiero jednak po wydaniu dnia 29 kwietnia 1817 roku przez Komisję Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji (jako załączenie do reskryptu nr 428) wstępnej i generalnie ogólnej instrukcji co do "/…/ uregulowania, naprawy i utrzymania dróg publicznych", opracowano w kraju niezwykle szczegółowe przepisy dotyczące wielu zagadnień związanych z rozlicznymi aspektami budowy dróg. Otóż Komisja Województwa Mazowieckiego, podpisanym przez swego przewodniczącego Rajmunda Rembielińskiego reskryptem z 29 kwietnia tejże samej daty o nr 11396, postanowiła wydać w tej mierze "wiecznie trwające przepisy". Przy opracowaniu nowego prawa, poza oparciem się o samą instrukcję ministerialną, pod uwagę brano tu również postanowienia namiestnika carskiego z dnia 20 kwietnia oraz 14 maja 1816 roku[9].

"Urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych" zastało podzielone na następujące części: a) "o ogólnych obowiązkach względem ułatwienia i utrzymywania dróg i komunikacji publicznych"; b) "o sposobie uregulowania dróg i traktów publicznych"; c) "o sposobach robienia i utrzymania dróg"; d) "o sposobie użycia robocizny i o dozorze nad drogami", f) "o przepisach policyjnych".

Pisząc w części pierwszej swojej instrukcji "o ogólnych obowiązkach względem ułatwienia i utrzymywania dróg i komunikacji publicznych" Komisja Województwa Mazowieckiego wyjaśniała na wstępie dlaczego wszyscy właściciele i posiadacze gruntów powinni partycypować z samej natury rzeczy w ogólnych pracach na rzecz ustanowienia i utrzymania generalnej sieci krajowego transportu. Argumentem zasadniczym okazywał się fakt, iż "/…/ wszelkie komunikacje tak lądowe jako i wodne do wzajemnego udogodnienia w towarzystwie żyjących ludzi należą". Zgodnie z opinią władz wojewódzkich, posesjonaci bowiem na mocy powszechnie obowiązującego ustawodawstwa byli zobowiązani do: a) przekazywania prywatnego gruntu z przeznaczeniem pod drogi o charakterze publicznym; b) stałego utrzymywania dróg, grobli, mostów, przewozów przez rzeki/jeziora, i innych podobnych urządzeń, służących do polepszenia możliwości transportowych kraju. Takie udostępnianie własnej ziemi, lub utrzymanie dróg lądowych, mostów, etc. wtedy jednak tylko okazywało się – według ustawodawcy przynajmniej – nieodzownym (w oryginale: "przez powszechne prawo /…/zniewolonym"), kiedy prowadziło do jak

[8] RA 3/2.

[9] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. S. 281. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396.

najprostszego (w sensie: w linii najbardziej prostej) skomunikowania poszczególnych osad, czy miast pomiędzy sobą. Owe "proste i bezpośrednie komunikacje" powinny były zatem być bezapelacyjnie budowanie i utrzymywane na koszt właścicieli i aktualnych posiadaczy ziemskich. Na poparcie tej tezy Mazowiecka Komisja Wojewódzka przypominała w dniu 29 kwietnia 1817 roku zresztą artykuł 3-ci postanowienia namiestnika carskiego z 14 maja 1816 roku (punkt 1-szy części 1-szej).

Uzasadniając potrzebę wprowadzenia powszechnego szarwarku, powołano się z kolei na art. 2-go postanowienia z 14 maja 1816 roku, argumentując, iż z powodu ustawicznego procesu degradacji sieci transportowej "/…/ ciężar naprawy i utrzymania prywatnemu właścicielowi byłby zbyt trudnym do zniesienia /…/". Skoro zaś drogi, a szczególnie te trakty, które prowadziły z jednego miasta do drugiego, niezwykle istotnie przyczyniały się do zwiększenia obrotów handlowych w kraju oraz do powiększenia zakresu częstotliwości ruchu komunikacyjnego, a tym samym do zwiększenia ogólnego dobrobytu, tym samym było oczywiste, iż posesjonaci gruntów przylegających do dróg (lub z których terenów drogi te "wykrojono") mogli spodziewać się proporcjonalnej partycypacji i pozostałej reszty mieszkańców Królestwa w poważnych utrudnieniach i obciążeniach, związanych tak z budową jak i z późniejszym utrzymaniem traktów (punkt 2-gi części 1-szej).

Podobnie i w odniesieniu do – wykonywanych dotychczas na traktach publicznych zgodnie ze stosownymi przepisami policyjnymi, obowiązującymi na drogach powszechnego dostępu – prac majstrów, oraz w zakresie dostarczania materiałów potrzebnych do wybudowania i napraw mostów oraz grobli, komisja wojewódzka widziała w kwietniu roku 1817 potrzebę zmian, a to zasadniczo z tego względu, iż zgodnie z obowiązującym prawem, do takich czynności i związanych z nimi wydatków był wyłącznie zobowiązany właściciel lokalnego gruntu. Uznawano przecież obecnie, iż takie rozwiązanie "zbyt było uciążającym" w szeregu wypadkach, szczególnie tam, gdzie okolice były biedne, lub występowały znaczne utrudnienia w wykonywaniu potrzebnych prac, czy to drogowo-budowlanych, czy to stricte drogowo-naprawczych. Po stwierdzeniu wystąpienia takich właśnie okoliczności nadzwyczajnych, rząd przyrzekał jednak obecnie udzielanie pomocy (materiałowej czy w pracach szarwarkowych), a to w nawiązaniu do art. 8-ego postanowienia namiestnika Zajączka z 14 maja 1816 roku (punkt 3-ci części 1-szej)[10].

Zgodnie z punktem 4-tym części pierwszej rozporządzenia komisji wojewódzkiej z 9 kwietnia 1817 roku, zwożenie furmankami materiałów potrzebnych do budowy/naprawy sieci transportowej oraz prowadzenie wszelkich prac o charakterze ręcznym zostało co do zasady powierzone "stowarzyszeniom gminnym". Liczba dostarczanych fur miała być obliczana według występującej w danej gminie wielkości włók ornych (folwarcznych, miejskich, czy wiejskich). Wielkość włók występujących w konkretnej gminie weryfikowano za pomocą katastrów obwodowych. Było ogólną zasadą, aby do uczestnictwa w zobowią-

[10] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 284–285.

zaniach szarwarkowych w równym stopniu przykładali się bezpośredni właściciele ziemi, oraz osiedleni na gruncie – na podstawie różnych praw i umów – chłopi "wszelkiego stanu".

Regułę tę zastosowano także w odniesieniu do dzierżawców "dóbr koronnych i narodowych", jako do osób które posiadały prawa, ale też i podlegały różnorodnym zobowiązaniom dominialnym. Dzierżawcy mieli zatem obowiązek odpowiednio wczesnego skontaktowania się w zakresie obciążeń szarwarkowych (corvée) z lokalną władzą o charakterze ekonomicznym. Z tym jednak zastrzeżeniem, iż podobne konsultacje w żadnym wypadku nie mogły ani umniejszyć ani opóźnić wykonywania prac związanych ze sprostaniem powszechnym "całemu krajowi wspólnym" obowiązkom. Stąd wynikała oczywistość pełnej podległości dzierżawców wydawanym w zakresie usługi corvée poleceniom obwodowej, czy wojewódzkiej władzy policyjnej. Celem np. dostarczenia drzewa potrzebnego do wybudowania mostów, czy ewentualnie wystawiania znaków drogowych, oraz dostarczania chrustu do wypełniania kolein drogowych, niezależnie od tego czy to właściciele czy to dzierżawcy, etc. musieli sami starać się we władzach ekonomicznych o stosowne asygnaty i wskazania; w innym wypadku groziła im egzekucja policyjna (a nawet wojskowa), do czego dochodzić jeszcze mogło możliwe obciążenie kosztami za wynajęcie przez komisarzy obwodowych (na osobisty rachunek dłużników) rzemieślników drogowych, oraz zakup potrzebnego materiału do budowy czy naprawy trakcji transportowej. W przypadku, gdy na jakimś obszarze nie została jeszcze przeprowadzona pełna regulacja włók ornych a tzw. "katastr rządowy" został tylko sporządzony doraźnie, tj. na cel wysiewu zboża, wówczas przy wyznaczaniu ilości pobierania z danego obszaru fur potrzebnych do prac szarwarkowych stosowano zasadę przeliczania pięciu korcy oziminy na jedną włókę magdeburską. Samo zaś dostarczanie robotników do prac ręcznych (czyli do tzw. szarwarku pieszego) miało obejmować wszystkie wpisane do gminnej księgi meldunkowej osoby od 15 do 50 roku życia włącznie. Pracę corvée wypadało odbyć albo osobiście (in personam) albo też dostarczając zastępstwo.

Od wykonywania obowiązku szarwarkowego nie wyłączała ani przynależność do jakiegokolwiek stanu społecznego, ani też do jakiegokolwiek wyznania. Wyjątki od tej reguły obejmowały zazwyczaj osoby zamieszkałe w danym momencie z przyczyny prowadzenia osobistych interesów na terenie obcej dla siebie gminy; ale nie prowadzące na konkretnym obszarze żadnej działalności gospodarczej. Poza tym wyłączeniem od corvée podlegali urzędnicy wszystkich stopni i rodzajów, oraz wszyscy sprawujący z jakiegokolwiek powodu obowiązki o charakterze publicznym (punkt 4-ty części 1-szej).

Generalnie w obrębie administracyjnym (w oryginale "siedliskowym") wsi, miasta czy osoby, odpowiedzialni za prawidłowe utrzymanie funkcjonujących tam dróg oraz przepraw byli tylko i wyłącznie: a) lokalni właściciele/posesjonaci; b) posiadacze czasowi/dzierżawcy; oraz c) ogół miejscowych mieszkańców. Musieli oni co do zasady utrzymywać drogi i przeprawy "bez niczyjej pomocy". Wyjątkiem były tu "/.../ wypadki nadzwyczajne, siły tychże mieszkańców przechodzące". Jak wspomniano uprzednio, a co podkreślano z naciskiem w artykule 5-tym części 1-szej instrukcji drogowej, trzymając się takiej właśnie zasady, obowiązkiem lokalnych urzędów administracyjnych miało być tylko i wyłącznie

dopilnowanie aby – zgodnie z opisanymi powyżej zasadami i "proporcjami" – poprawne utrzymywać przy użyciu miejscowej robocizny szarwarkowej tylko te drogi, czy "przeprawy boczne", które ułatwiały "prostą komunikację" pomiędzy miastami, wsiami czy osadami (punkt 5-ty części 1-szej).

Wobec też występowania w wybranych miejscach "uprzywilejowanych" opłat ogólnego grobelnego czy mostowego, ich beneficjenci (w oryg. "perceptorowie") zostali zobowiązani do utrzymywania tychże urządzeń użyteczności publicznej w dobrej kondycji oraz zgodzie z obowiązującymi przepisami policyjnymi. Ponownie podkreślano tu, iż trzeba było takie utrzymywanie mostów czy grobli prowadzić wyłącznie w oparciu o własne środki i własnym nakładem. Środki na ten cel miały zatem pochodzić z osobistej "intraty" beneficjentów. Podobnie i musieli oni utrzymywać w dobrym stanie brzegi rzek na wysokości promów/przewozu oraz same zjazdy do rzek. Do tej samej kategorii urządzeń przynoszących bezpośrednią korzyść swoim właścicielom (a zatem takich, gdzie nie trzeba było udzielać pomocy publicznej dla ich dalszego utrzymania, czy naprawy), punkt 6-ty rozporządzenia z 9 kwietnia 1817 roku zaliczał także mosty czy groble, położone w pobliżu młynów wodnych czy też przynoszących dochód stawów rybnych. Powyższe rozwiązanie nawiązywało zresztą bezpośrednio do art. 6-go ustawy podpisanej przez namiestnika carskiego dnia 14 maja 1816 roku (punkt 6-ty części 1-szej)[11].

Powyższe wprowadzenie o "ogólnych obowiązkach" w zakresie "ułatwienia i utrzymywania" sieci transportowej kraju zostało szczegółowo uzupełnione w części czwartej rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku, która nosiła nazwę "o sposobie użycia robocizny i o dozorze nad drogami". W jej punkcie pierwszym przypomniano przede wszystkim (w nawiązaniu do punktu czwartego części pierwszej tegoż prawa) o konieczności permanentnego "stowarzyszenia się" gmin i dominiów/posiadłości prywatnych w celu regulacji, budowy i utrzymania polskich dróg publicznych wszystkich rodzajów, w szczególności zaś tych, które prowadziły z jednego, najbliższego w danej okolicy miasta do drugiej miejscowości o charakterze miejskim. Owe "stowarzyszenia" planowano powoływać w oczywistym celu prawidłowej organizacji dostarczania pracy szarwarkowej, poprzez zaangażowanie osób odrabiających corvée pieszo, jak i poprzez dostarczanie fur, czyli tzw. szarwarku ciągłego. Dokładny rodzaj i charakter antycypowanych stowarzyszeń zależał od trudności i wielkości przewidywanego do wykonania na danym terenie zadania drogowego. W grę wchodziły takie czynniki weryfikacyjne, jak: a) stan dróg; b) ogólne uwarunkowania miejscowe; c) stopień uciążliwości utrzymania traktów, etc.

W owych stowarzyszeniach drogowych miały obowiązywać tzw. taryfy robocizny (czyli rozkład obowiązków szarwarkowych), opracowywane dla danego związku gmin i dominiów przez urzędującego lokalnie komisarza obwodowego. Sporządzony poprzez takiego komisarza rozkład prac musiał być jednocześnie opracowany według podziału na dziedziczne dobra szlacheckie oraz włości chłopskie; przy konieczności zaznaczenia w

[11] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 285–286.

odpowiednich rubrykach rozkładowych: a) ilości włók ornych, oraz b) wielkości populacji dla konkretnego, opisywanego miejsca. Taki rozkład (tabela) obciążeń szarwarkowych komisarz obwodowy sporządzał w trzech egzemplarzach.

Po zaakceptowaniu przez miejscową komisję wojewódzką, sporządzona przez komisarza obwodowego taryfa szarwarkowa miała służyć "/…/ raz na zawsze za regułę, podług której potrzebne fury i ręczni robotnicy od szczególnych kontrybuentów powoływani i kwitowani być mają" (punkt 1-szy części 4-tej).

Czas pracy robotników pieszych oraz okres przymusowego wynajmu fur na cele szarwarkowe nie mógł przekraczać jednorazowo łącznie trzech dni. Tak wyznaczony okres pracy przy obowiązkach corvée nie mógł być też krótszy niż wskazane trzy dni. Chodziło tu głównie o to, aby poprzez wykorzystywanie pracy szarwarkowej "/…/ rolnictwu nie działo się uszkodzenie". Przy powoływaniu konkretnych osób do odrabiania szarwarku z jednej i tej samej wsi czy folwarku trzymano się zasady ograniczenia takich wezwań jedynie do 1/3 obciążonej usługą corvée miejscowej populacji. Dopiero po kolejnym użyciu siły szarwarkowej ze wszystkich wyznaczonych miejsc zasiedlenia, można było pobrać w jednego i tego samego miejsca drugą, i w dalszej – tej samej kolejności – trzecią turę robotników i wozów. Tak skonstruowany pobór obciążenia szarwarkowego powinien był funkcjonować aż do momentu finalnego wykonania przewidzianej pracy czy zadania drogowego. Co do dominiów oraz folwarków zobowiązanych do dostarczania do prac drogowych, etc. fur, to tu istniała możliwość użycia – w zastępstwie własnych robotników i wozów – zamieszkałych na formalnie podległym im obszarze chłopów; z tym że w takim wypadku trzeba było potrącić te dniówki szarwarkowe z obowiązującej lokalnych chłopów pańszczyzny. Brak zastosowania się do tego rozporządzenia skutkował narzuceniem na właścicieli gruntowych (posesjonatów) czy wykonujących pracę chłopów lub mieszczan kary finansowej w wysokości podwójnej opłaty, jaką normalnie pobierano za najemną dniówkę sprzężajną (punkt 2-gi części 4-tej).

Robotnicy przybywający do prac szarwarkowych mieli być zaopatrzeni we wszystkie niezbędne do robót drogowych narzędzia. Listę takich narzędzi zapisywano zarazem w wykazie prac szarwarkowych dla danej lokalizacji, czyli w tzw. taryfie. Podobnie gdy lokalny posesjonat – jako osoba zobowiązana do wykopania rowu ściekowego/odwadniającego dla tej części drogi publicznej, która przechodziła przez jego posesję – dostarczał dobrze znającego prace "grabarskie" człowieka przeznaczonego właśnie do kopania rowów przydrożnych, ten ostatni robotnik musiał być zaopatrzony ("/…/wedle powszechnej reguły") w swoje własne sznury miernicze. Tym sposobem można było pokusić się o wykopanie dobrze oczyszczonych z ziemi, prostych rowów odwadniających, o ustalonej szerokości, oraz w pełni dostosowanych do lokalnego spadku wody (punkt 3-ci części 4-tej).

Każdy trakt publiczny, prowadzący z jednej lokalizacji miejskiej do drugiej miał być zarządzany generalnie przez tzw. dozorcę sekcyjnego, którego można też było potocznie nazywać: komisarzem (sekcyjnym). Wyboru takiej osoby miano dokonywać spośród wójtów i posesjonatów (w oryginale: "obywateli"), mieszkających w okolicach najbliższych od konkretnej drogi, oraz – co istotne – wykazujących się cechą "zamiłowania porządku". To

on stawał się z założenia "dyrektorem" w konkretnym miejscu ustanowionego projektu drogowego, i to on ogólnie nadzorował prowadzone tu prace, tak regulacyjne, jak budowlane oraz naprawcze, posługując się oczywiście przy wykonywaniu tych czynności wytycznymi rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku. Przy pojawieniu się niespodziewanych trudności w wykonywaniu swoich obowiązków, taki dozorca sekcyjny zwracał się o rozstrzygniecie do komisarza obwodowego (punkt 4-ty część 4-tej).

Dozorca sekcyjny otrzymywał pomoc w swoich ogólnych pracach nadzorczych nad wybranym odcinkiem traktu publicznego, w tym nad rozwożeniem spisów i nakazów pracy oraz egzekwowaniem od "nieposłusznych gmin" ich zobowiązań. Wsparcie takie nadchodziło ze strony oddelegowywanych tu do nakazanych zadań przez komisarzy obwodowych żandarmów. Jeśli pomoc ze strony żandarmerii okazywała się być nieskuteczną, i nie prowadziła do uspokojenia nastrojów, czy pełnego wykonywania przez odrabiających szarwark poleceń służbowych, wówczas komisja wojewódzka mogła wezwać do pomocy wojsko (punkt 5-ty części 4-tej).

Na początkowym etapie prac przy danym trakcie, tj. w momencie jego wyznaczania i uregulowania, komisarze sekcyjni otrzymali także do pomocy osoby biegłe w drogownictwie. Ich diety pokrywał rząd Królestwa Polskiego. Jak należy domniemywać, możliwe sowite uposażenie biegłych w założeniu zapobiegało temu, aby "/…/ żadna wymówka w przyzwoitym rzeczy wykonaniu nie mogła mieć miejsca". Obowiązkiem, pozostających zresztą pod stałym nadzorem komisarzy dozorców sekcyjnych biegłych było zatem możliwie najwcześniejsze konsultowanie wszelkich kwestii początkowych z biegłymi, szczególnie co do odpowiedniej regulacji, czy wytyczenia traktów (punkt 6-ty części 4-tej).

Także i dla komisarzy obwodowych przewidywano czynny udział nadzorczy w procesie naprawy dróg publicznych. Przede wszystkim ich obowiązkiem było dokonywanie regularnych objazdów obszaru prowadzonych prac i – generalnie – całego podległego im odcinka traktów publicznych. Rozwiązując napotkane problemy, pilnowali oni aby prowadzenie robót w drogownictwie odbywało się zgodnie z istniejącymi przepisami.

Po skończonej naprawie drogi, niezależnie od tego czy powyższe miało miejsce wiosną czy jesienią, komisarze sekcyjni byli zobowiązani do złożenia szczegółowego raportu w tej mierze. Takie sprawozdanie sporządzano i zakańczano w terminie czternastu dni od finalnej operacji drogowej. Opracowany przez dozorcę sekcyjnego raport zawierał następujące informacje: a) stan drogi przed podjęciem prac naprawczych; b) wyszczególnienie wykonanych robót; c) ilość spożytkowanych na dane prace (ze szczegółowym opisem poszczególnych zadań) dni szarwarku pieszego i ciągłego; d) ilość i lokalizacja użytego materiału; e) pozostałe do wykonania czynności naprawcze, przewidziane do realizacji w następnym okresie prac szarwarkowych.

Sporządzone w oparciu o powyższe dane sprawozdania dozorców sekcyjnych były następnie zestawiane w całość przez komisarza obwodowego również w ciągu czternastu dni od ich finalnego zebrania. Tak opracowany ogólny raport obwodowy musiał być zgodny z formalnie schematycznie ustalonym schematem (tabelarycznym), z tym, że – poza standardowymi informacjami – tu jeszcze komisarz obwodowy dołączał dane o kontroli

і надзорze конкретних доріг через поодиноких дозорців секційних. До того передавав він ще інформації про появу особливих труднощів у ремонті/будівництві обраних фрагментів доріг. Іншим елементом звіту комісара округового мала бути доданий до нього накреслений ситуаційний план доріг, що проходять через дану округу, з поділом трактів на їхні наступні секції. Такий план, складений землеміром (геодезистом), також мав бути ним офіційно посвідчений (пункт 8-й частини 4-ї)[12].

Постійний контроль стану даної ділянки дороги та нагляд за можливими дрібними пошкодженнями трактів і їхніх узбіч мали здійснювати особливо і головно війти, бурмістри та сільські старости, округа яких охоплювала території, якими проходила громадська дорога. Від них залежало, чи негайно буде відремонтовано виявлені пошкодження. За будь-яке ухилення від обов'язків такого типу війтам, бурмістрам чи старостам загрожувало адміністративне покарання (пункт 10-й частини 4-ї). Виконуючи це розпорядження, старости мали щосуботи оцінювати стан дороги/доріг, що проходять через землі, належні до їхніх сіл, а в наступному порядку вже наступного дня, тобто в неділю, подавати звіт війтам. Останні, своєю чергою, були зобов'язані – під особистою відповідальністю – вимагати від старост виконання обов'язків щодо дорожньо-верифікаційного нагляду. Ідентичні верифікаційні обов'язки, що й на старостах у селах, були покладені також на бурмістрів у містах, завданням яких тепер ставав нагляд за трактами, що проходять через землі, належні до керованих ними міст. Тут підкреслювалася необхідність оцінювання бурмістрами стану місцевих доріг і проведення можливого ремонту, особливо після кожної більшої зливи/повені (пункт 11-й частини 4-ї).

Перевіреним способом примусити урядників гмінних/бурмістрів виконувати їхні верифікаційно-ремонтні обов'язки в галузі місцевого дорожництва було зобов'язання місцевих дозорців секційних щомісячно, наприкінці кожного тридцятиденного періоду, об'їжджати всю підвідомчу їм ділянку. Оцінювання секційних частин трактів і доріг було пов'язане з виданням розпоряджень щодо ремонту «пошкоджень» у правильному функціонуванні дорожньої системи, відповідно до заявок старост, війтів і бурмістрів. Крім того, дозорці секційні мали обов'язок щомісяця інформувати округових комісарів про помічені недогляди, подаючи водночас клопотання про покарання винних (пункт 12-й частини 4-ї).

Цим, звісно, не обмежувався процес верифікації трактів. Так, 29 квітня 1817 р. Мазовецька воєводська комісія повідомила всіх зацікавлених осіб про необхідність використання інженера воєводського, що об'їжджає весь підвладний їй край, для проведення ґрунтовного та повного аналізу стану доріг. Воєводський інженер також мав періодично вказувати та визначати вимоги, що ведуть до необхідного ремонту місцевих трактів. Перегляд і ревізія доріг у воєводстві могли також здійснюватися головою та віцеголовою даної воєводської комісії. За таких обставин не могло

[12] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 294–296.

wić, iż niezwykle groźnie brzmiała zawarta w punkcie trzynastym rozporządzenia zapowiedź natychmiastowego obciążania "gmin stowarzyszonych" kosztami naprawy źle utrzymanych dróg publicznych. Takie rozwiązanie było dopuszczalne w wypadku stwierdzenia, że trakty powszechnego dostępu byłyby "/…/ niedbale przez kogokolwiek bądź utrzymywane". Wszyscy urzędnicy jakichkolwiek stopni służbowych winni zaniedbań nadzorczych mogli być pociągnięci "/…/ do przykładnej odpowiedzialności". Z drugiej strony wybitnie wyróżniający się w staraniach o utrzymanie dobrego stanu traktów publicznych administratorzy mogli liczyć na formalne nagrody i pochwały ze strony wyższych szczebli administracji państwowej (punkt 13-ty część 4-tej).

Niezwykle istotne jest to, iż według ustawodawców rozporządzenia z kwietnia roku 1817 "/…/ robota dróg według powszechnego doświadczenia najlepsza jest na wiosnę". Stąd skonkludowano pierwotnie, iż prace szarwarkowe powinny zasadniczo odbywać się pomiędzy 15 maja i 15 czerwca, kiedy najlepiej było użyć robotników (głównie rolnych) do wszelkich zadań okołodrogowych. Motywowane to było możliwie najmniejszą w tym czasie ingerencją w typowe prace rolne. Innym preferowanym okresem – ale już mniej dogodnym od czasu wiosennego – dobrym do przeprowadzenia naprawy dróg była wczesna jesień, a konkretnie październik. Przyjęto zresztą ogólną zasadę, iż wszystkie ważniejsze prace drogowe, jak np. usypywanie czy budowanie grobli, powinny być wykonywane na wiosnę. W okresie jesiennym natomiast trzeba było dokonywać w zasadzie tylko ewentualnych poprawek czy napraw, lub prowadzić mniej znaczące prace budowlane w drogownictwie. Jak jeszcze wspominali w tej części ustawy jej autorzy, natomiast termin sadzenia drzew regulował punkt czternasty trzeciej części niniejszej prawa (punkt 7-my części 4-tej)

Było znamienne, iż prawodawcy zakładali też możliwość znacznie wydłużonego, ponadstandardowego terminu prac, potrzebnych do przeprowadzenia pierwotnego uregulowania dróg publicznych, uznając przy tym oczywistość i jakby nieuniknioność zaistnienia podobnego rozwiązania w praktyce. Jednocześnie przypominano o konieczności takiego prostowania dróg, które nie niszczyłoby zbytnio "tegorocznych [tj. wiosny roku 1817] zasiewów". Pomimo troski o prace rolne i ich przyszły wynik, wskazywano zarazem na potrzebę jak najszybszego wytknięcia na gruncie granic modernizowanych traktów i tzw. przeorania ich linii (czyli wprowadzenia rodzaju limes). W takich newralgicznych miejscach mazowieckie władze wojewódzkie przewidywały jednak samo rozpoczęcie prac przy regulacji dróg dopiero po zbiorach zbóż. Punkt dziewiąty część czwartej rozporządzenia z 9 kwietnia 1817 roku wyraźnie ostrzegał przy tym o zakazie wysiewania na przyszłość zbożem miejsc oznaczonych pod przewidziane do konstrukcji drogi (punkt 9-ty części 4-tej)[13].

Oczywistym uzupełnieniem tego fragmentu ustawy kwietniowej, który mówił o usługach szarwarkowych i nadzorze nad pracami drogowymi była jej część piąta, która nosiła tytuł "o przepisach policyjnych". Najważniejszą z kolei rzeczą poruszoną w tym fragmencie nowego prawa wydaje się być dalsze, uzupełniające niejako odniesienie do kwestii

[13] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 296–298.

nakazowych prac drogowych. Punkt 14-ty części 5-tej reskryptu z końca kwietnia roku 1817 przypominał bowiem o fakcie budowy w niektórych wypadkach nowych trakcji komunikacyjnych nie po śladzie dawniej ukształtowanych dróg, ale niejako "na pniu". Powyższe zaś wiązało się z nieodzowną potrzebą zastosowania się niekiedy do tzw. okoliczności nadzwyczajnych, kiedy praktycznie ludność całego obwodu (powiatu), ewentualnie część lokalnej populacji musiałaby zostać użytą do uregulowania i uporządkowania nowobudowanej drogi. Aby móc prowadzić prace budowlane na tak szeroką skale, komisarze obwodowi musieli jednak pozyskiwać ze strony komisji wojewódzkiej specjalne upoważnienia. Takie formalne zlecenia na ogólne prace drogowo-budowlane zawierały co do zasady szczegółowe instrukcje, gdzie musiało się znaleźć zlecenie na wykonanie dodatkowego rozkładu obowiązku szarwarkowego ciągłego oraz pieszego, realizowanego przez "dostarczanych" na miejsce robót mieszkańców obwodu. Nawet jednak biorąc pod uwagę nadzwyczajne okoliczności powodujące te dodatkowe obciążenia, podczas ich wykonywania zawszę obowiązywały formalne przepisy co do "uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych" (punkt 14-ty części 5-tej).

W dalszej kolejności, ta część nowej ustawy, która mówiła o przepisach policyjnych zajęła się uregulowaniem rozmiarów wrót (w formie kołowrotów), stawianych przy drodze wjazdowej i wyjazdowej w prawie każdej miejscowości wiejskiej, głównie z powodu potrzeby "/…/ zabezpieczenia szkody w zbożu od inwentarza". Ustawodawcy domagali się bowiem aby przynajmniej owe bramy wjazdowe i wyjazdowe, stawiane przecież "w świetle" dróg publicznych, budować odpowiednio solidnie, oraz dobrze i głęboko umocowywać w ich fundamentach gruntowych. Minimalny rozmiar owych kołowrotów przewidywano na dwanaście stóp na drogach głównych i osiem stóp na drogach bocznych. Jak wskazano, ponieważ bramy wiejskie były oczywiście zlokalizowane na traktach i drogach, podróżujące nimi osoby zobowiązano nie tylko do ich samodzielnego otwierania (co było niejako naturalną koleją rzeczy), ale także i do ich zamykania, po przejeździe przez daną miejscowość. W przypadku gdy mieszkańcy jakieś wsi pragnęliby zabezpieczyć się bardziej pewnie przed powstaniem ewentualnych szkód spowodowanych przez wydostające się niekiedy przez wrota zwierzęta (szczególnie świnie), w takim wypadku rozporządzenie z 29 kwietnia 1817 roku, w punkcie pierwszym swojej części piątej sugerowało ustanowienie przy takich wrotach kołowrotowych osób stale je pilnujących. Taki odźwierny miał być poza tym człowiekiem "zdolnym". Obowiązkiem lokalnego sołtysa było dopilnowanie, aby zwyczajowo zbiegające się do otwierania przejeżdżającym kołowrotów wrotowych dzieci nie ulegały jakimkolwiek nieszczęśliwym wypadkom (punkt 1-szy części 5-tej). Wszystkie budowle czy urządzenia – a szczególnie nowe wiatraki – mogące stać się przyczyną przestraszenia idących drogą zwierząt pociągowych należało umiejscawiać co najmniej sto łokci od szlaku transportowego (punkt 5-ty części 5-tej).

Ustawa wskazywała następnie, iż należało uprzątnąć z powierzchni drogi publicznej wszystkie przedmioty hipotetycznie i w praktyce utrudniające ruch pieszy i kołowy, do których zasadniczo zaliczano: a) pnie; b) leżące na drodze luzem większe kamienie; c) wszelkie inne przeszkody (punkt 2-gi części 5-tej). W pobliżu zaś traktu drogowego pod

groźbą egzekwowania kar policyjnych zakazywano kopania dołów w poszukiwaniu gliny czy celem wydobycia piasku, jak też porzucania padłych zwierząt. Jednocześnie istniał nakaz jak najszybszego zasypania już wykopanych pobliskich dołów; gdyby to z jakichkolwiek względów okazało się niemożliwe, przynajmniej wymagano ich dokładnego ogrodzenia (punkt 3-ci części 5-tej). Osoby wykopujące w pobliżu drogi doły nie tylko zostały zobligowane do ich zasypania, ale i do zapłacenia kary w wysokości sześciu złp (punkt 11-ty części 5-tej).

Celem zabezpieczenia rowów odwadniających przed ich zasypywaniem czy samoistnym obsypywaniem się na skutek najeżdżania na "burty" drogi różnych pojazdów, lub prowadzenia drogą znacznych ciężarów, w kwietniu roku 1817 nakazano ustawienie z boków traktów, zlokalizowanych co najmniej dwie stopy od ich linii brzegowej, postawionych pionowo kamieni. Innym sugerowanym rozwiązaniem było wbijanie w tej samej odległości od rowów odwadniających osmalonych kołków drewnianych (punkt 4-ty części 5-tej). Rowy odwadniające były też prawnie chronione formalnym zakazem przeganiania przez nie zwierząt "/…/ z drogi na pole", za co groziła sześciozłotowa kara policyjna. Jednak dla umożliwienia poprawnego przepędzania zwierząt z dróg na pola i odwrotnie, rozporządzenie z kwietnia roku 1817 zobowiązywało urzędników gminnych do wybudowania specjalnych mostków ponad rowami przydrożnymi (punkt 8-my części 5-tej). Nie można też było jechać obok drogi. Każdy przekraczający w tym celu rów odwadniający podróżny, po złapaniu na tym procederze płacił opłatę karną w wysokości od sześciu do dwunastu złp (punkt 9-ty części 5-tej).

W punkcie szóstym ostrzegano posesjonatów przed niszczeniem drzewostanu przydrożnego podczas prowadzonych przez nich (a raczej przez zatrudnionych przez nich włościan) prac polowych. Podobne ostrzeżenie dotyczyło zakazu wyrzucania na drogę publiczną zbieranych z pól kamieni. Za te i podobne wykroczenia groziła kara o charakterze policyjnym: a) za wyrzucanie kamieni – sześć złp; b) za niszczenie czy łamanie drzew: trzydzieści złp. Dodatkowym zobowiązaniem była konieczność zebrania wyrzuconego na trakt materiału kamiennego oraz zasadzanie nowego drzewa w miejsce zniszczonego (punkt 6-ty części 5-tej). Karę policyjną w wysokości sześciu złp płaciło się również za: a) "przerywanie dróg"; b) niszczenie znaków drogowych. Innym wykroczeniem obciążonym taką samą penalizacją finansową było uszkodzenie rowów przydrożnych "/…/ nieostrożnym zawracaniem i zbliżaniem się do nich sprzężajem /…/", ewentualnie ich zasypywanie (punkt 7-my części 5-tej). Ze zniszczeniem specjalnie zasadzonego drzewa przydrożnego, uszkodzeniem drogowskazów czy niszczeniem barier mostowych wiązała się kara policyjna w wysokości kształtującej się na poziomie od sześciu do trzydziestu złp (punkt 10-ty).

Wyłapywanie osób przekraczających wszystkie wymienione powyżej zakazy należało – pod osobistą odpowiedzialnością – do wójtów, burmistrzów, jak i do ogółu urzędników gminnych. Nakładano na nich generalne zobowiązanie aby zachować "/…/ wszędzie miejscową baczność", przy czym w wypadku braku złapania faktycznych winowajców, to oni ponosili – przynajmniej w teorii – finansowe konsekwencje dostrzeżonych wykroczeń.

Co więcej, w zakresie swoich uprawnień, to właśnie burmistrze, wójtowie i pracownicy urzędu gminy musieli osądzać wykroczenia i ściągać należne z tego tytułu zobowiązania pieniężne, a nawet (wobec braku możliwości wpłaty zasądzonej kary) kierować winnych do obycia zastępczego pobytu w więzieniu policyjnym.

Przy założeniu oczywistości pozyskiwania konkretnej wiedzy o wykroczeniach poprzez informacje denuncjacyjne, rozporządzenie z 29 kwietnia 1817 roku zakładało potrzebę zachęcenia lokalnych mieszkańców do składania odpowiednich donosów w drodze przyznania im połowy z zasądzonych i pozyskanych kwot karnych. Druga połowa z opłat penalnych przechodziła jednak do kasy gminnej. Aby usprawnić i niejako zintensyfikować proces wyłapywania i skazywania osób przekraczających przepisy policyjne ustanowione w zakresie drogownictwa, nałożono na pracowników gminnych dodatkowy obowiązek comiesięcznego składnia raportów z ilości osądzonych i penalizowanych wykroczeń. Taki raport składano na ręce komisarza obwodowego, a za brak jego dostarczenia groziła kara rzędu sześciu złp. Kolejnym krokiem zmierzającym do utrzymywania pod stałą kontrolą władz wyższych (w tym wypadku: komisarza obwodowego) całego procesu karania osób naruszających przepisy porządkowe na traktach Królestwa, było nakazanie urzędnikom gminnym zapisywania w prowadzonych przez nich "policyjno-sądowniczych dziennikach służbowych" takich faktów, jak: a) nazwisko sprawcy; b) data wydarzenia; c) rodzaj "przestępstwa"; d) sposób jego ukarania; f) przeznaczenie pozyskanych funduszy penalnych (punkt 12-ty części 5-tej). Jednoczenie przewidywano możliwość dokonania zadośćuczynienia dla podróżnych, którzyby doznali wypadków, etc. z powodu złego stanu dróg publicznych. Otóż gmina na terenie której doszło do wypadku "/…/ szkodę podróżnemu wynagrodzić zobowiązaną /…/" zostawała. Znamienne było zarazem pociągniecie – oczywiście w zakresie adekwatnym do "winy pro publico" – do równoważnej kwocie zadośćuczynienia odpowiedzialności finansowej: a) komisarza obwodowego; b) burmistrza; c) wójta; c) sołtysa; d) ewentualnie urzędników gminnych (punkt 13-ty części 5-tej)[14].

Z punktu widzenia zastosowanych w budownictwie drogowym Królestwa Polskiego ery jego początków rozwiązań formalnych i technicznych najistotniejszą okazywała się być część druga rozporządzenia z końca kwietnia 1817 roku, która dotyczyła "sposobu uregulowania dróg i traków publicznych". W danych warunkach polityczno-prawnych, oraz przy zastosowaniu się autorów nowego prawa do zasady chronologii, oczywiście już punkt 1-szy tej części wprowadzanego właśnie ustawodawstwa nawiązywał do art. 1-go, 2-go, 3-go oraz 4-go ustawy namiestnika Zajączka z 20 kwietnia 1816 roku. Artykuły te wskazywały przecież, iż w Królestwie Polskim obowiązywał nadal podział traktów publicznych na trzy kategorie dróg: a) trakty główne; b) trakty średnie; c) drogi boczne. Nadto wskazując na art. 5-ty, 6-ty i 7-my wzmiankowanej powyżej ustawy z kwietnia roku 1816, punkt pierwszy części drugiej rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku przypominał komisarzom obwodowym o konieczności zastosowania się przez mających być przez nich prowadzo-

[14] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 298–300.

nymi uregulowaniami trakcji drogowej w Królestwie do tych wszystkich uprzednio już uchwalonych rozwiązań o charakterze formalnym. Ową regulację, czyli tzw. "prowadzenie traktów" komisarze obwodowi mieli realizować poza tym "podług mapy geograficznej", biorąc zarazem pod uwagę zmieniające się lokalizacje wybranych stacji pocztowych. Zmiany umiejscowienia tychże stacji pocztowych (a tym samym przebieg głównych traktów) miały zasadniczo zależeć od "dogodności miejscowej i podróżujących". Innym argumentem za ewentualną dozwoloną zamianą położenia stacji pocztowych była "zręczność w przesyłaniu pocztą ekspedycji rządowych". Opracowane przez komisarzy obwodowych przewartościowania lokalizacji stacji pocztowych i ustalanie nowego biegu traktów komunikacyjnych trzeba było w dalszej kolejności przedstawić do zatwierdzenia przez komisje wojewódzkie. Wnioski takie musiały być jednak poparte wyłożonym w sposób w pełni jasny i komunikatywny "dostatecznym udowodnieniem [ich] przyczyn gruntowych" (punkt 1-szy części 2-giej).

Z drugiej strony, przy wytyczaniu przez komisarzy obwodowych tzw. traktów wielkich i średnich (poza oczywiście zachowaniem niewzruszonej reguły utrzymania tzw. punktów pryncypalnych, oznaczonych w art. 2-gim ustawy z 20 kwietnia 1816 roku, tj. najczęściej miejsc początku/zakończenia traktu), obowiązywać miała tendencja do prowadzenia wytyczania dróg bitych w ten sposób, aby tzw. punkty pośrednie "/…/ ile możliwości przez miasta pomniejsze przechodziły". Takie rozwiązanie można jednak było przyjąć tylko i wyłącznie, "/…/ jeżeliby przez to nie było znacznego nadłożenia drogi dla podróżujących". Przy opracowywaniu nowej sieci transportowej komisarze obwodowi mieli jednocześnie zwracać uwagę i na istniejące już trakty-drogi gruntowe. Brano tu pod uwagę np. czy dotychczas użytkowane drogi boczne znajdowały się w dobrym stanie, a warunki podróży nimi odpowiadały z grubsza obowiązującym przepisom policyjnym. Innym czynnikiem weryfikacyjnym przydatności dawnych dróg dla ustanawianej właśnie całościowej sieci transportowej Królestwa było zapoznanie się z warunkami lokalnymi, np. pod kątem rodzaju gruntów, przez jakie dany trakt przechodził. Tu sprawdzano wpływ ziemi na stan drogi i warunki jej dobrego utrzymania w stanie przejezdności. (punkt 2-gi części 2-giej)[15].

Wprowadzano i potwierdzano niejako przy tym generalną zasadę, aby trakty publiczne prowadzące z jednego miasta do drugiego projektować – o ile to możliwe – w linii prostej "/…/ według mapy i geograficznego położenia". W dalszej dopiero kolejności wypadało poddać rozwadze w jakiej odległości od nowej proponowanej trasy drogi bitej znajdują się wsie i osady, położone wzdłuż dotychczasowej trasy. Najważniejszym celem było doprowadzenie do znacznego skrócenia faktycznego dystansu pomiędzy głównymi miastami, jednak tylko pod tym warunkiem, "/…/ jeżeli wielkie błota, góry, lub wąwozy, albo zbyt trudne dla ciężarów piaski i niskie grunta, takowemu sprostowaniu nie przeszkadzają". Wszystkie linie proste projektowanych nowych dróg, tak pomiędzy miastami, jak i między – stanowiącymi tzw. punkty pośrednie trasy – mniejszymi miejscowościami, miasteczkami czy

[15] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 287.

wsiami, musiały być projektowane biorąc w jednakowym stopniu pod uwagę wszystkie najważniejsze przeszkody (a zatem owe: góry, depresje czy inne zbyt głębokie niziny, błota i piaski oraz wąwozy) i możliwość ich ominięcia. Ze względu na te przeszkody i inne "okoliczności" wypadało zatem wprowadzać do jak najprostszej z założenia sieci transportowej i "pewne punkty załomków", czyli zakrętów trasy pod różnymi kątami. Te miejsca zmiany przebiegu trasy pod określonym kątem trzeba było oznaczyć "raz na zawsze", wprowadzając tym samym możliwość prostowania drogi (bitej) "/…/ od jednego do drugiego biegu traktu", czyli mówiąc wprost – deklarowano wprowadzanie ewentualnych zmian przebiegu tras komunikacyjnych w jak najbardziej symetryczny sposób.

Co do stojących w odosobnieniu przy dotychczasowych traktach karczem, uznano zasadniczo, że ich usytuowanie nie może wpływać na ustalanie możliwie prostego/liniowego przebiegu nowych traktów, czy też dodatkowego wprowadzania tzw. załomków, czyli zakrzywiania trasy dróg pod określonym kątem. Szczególnie zaś tu chodziło o te karczmy, które ustawodawcy uznawali za budynki, jakie "/…/ żadnej nie okazują w swej budowie trwałości", czy które nie zapewniały podróżnym żadnych znaczących wygód, ewentualnie które można było bez problemu przenieść z jednej lokalizacji na drugą (punkt 3-ci części 2-giej).

Wpisane do tzw. bezpośredniej sieci komunikacyjnej trakty drugiej klasy/drugiego rzędu również należało wytyczać z jednego punktu głównego do drugiego w możliwej do zaakceptowania linii prostej. Podobnie jednak jak w wypadku tzw. traktów głównych, należało w całym procesie ich wytyczania brać pod uwagę istnienie i występowanie takich samych przeszkód, które mogły zmusić wytyczających do wprowadzania wymuszonych załamań traktu bocznego.

Było zasada, iż samo wprowadzanie w sieci transportowej Królestwa Polskiego większych załamań traktowano jako wyższą konieczność, której należało unikać w każdy możliwy sposób. Najważniejszym zaleceniem było aby przynajmniej "/…/ przez grunt jednejże włości w prostej linii droga prowadzoną była". Trzeba było przy wytyczeniu traktu wybierać takie – zlokalizowane na granicy dwu posiadłości – punkty, aby można było z nich wyprowadzać drogi boczne, prowadzące do okolicznych wsi w ten sposób, aby dane dwie włości (szlacheckie) miały z tego tytułu jednakową korzyść, czy jednakowej wielkości udogodnienie. Z drugiej strony prawodawcy rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku nie widzieli potrzeby "/…/ namnażania dróg niepotrzebnych", które mogłyby tamować prawidłowy rozwój krajowego rolnictwa, przynosząc raczej z tytułu swego zbyt licznego powstawania "uszczerbek i szkodę". Aby osiągnąć ten cel, budowniczowie mieli wybierać w linii zaprojektowanej już drogi głównej/bitej najlepiej dostosowane do miejscowych uwarunkowań punkty, "/.../ od których drogi w różne strony rozchodzić się i /…./ wyprostowanymi być mają". Oczywistym było, iż przy wytyczaniu punktów stycznych głównych traktów bitych Królestwa, oraz wszystkich rodzajów dróg drugorzędnych, wypadało koniecznie stosować te same zasady transportowe i ekonomiczne.

Drogi służące posesjonatom szlacheckim czy innym właścicielom do komunikacji ze stanowiącymi ich własności polami i łąkami, rozporządzenie z kwietnia 1817 roku nazy-

вало tzw. “drogami ekonomicznymi”. Szlaki te, zasadniczo nie wykorzystywane przez podróżujących, zostały uznane za pozostające w pełnej dyspozycji lokalnych właścicieli, a ich utrzymanie i ewentualne polepszenie – jako kwestia w pełni prywatna – zupełnie zależne od ich woli (punkt 4-ty części 2-giej).

Zgodnie z punktem piątym części drugiej opisywanej ustawy, wszystkie dotychczasowe wskazania były jednoznacznym dowodem na zależność prawidłowego przeprowadzenia procesu wytyczania (i budowy) dróg bitych w Królestwie Polskim od lokalnych uwarunkowań, oraz od stosownego (w oryg. “rozsądnego”) postępowania odpowiedzialnych za całą procedurę urzędników państwowych. Sama odpowiedzialność instytucjonalna za uregulowanie dróg in situ począwszy od końca drugiego dziesięciolecia XIX wieku miała teraz wyglądać następująco. Otóż “w okręgu gmin stowarzyszonych” uregulowanie dróg bocznych przypadło w udziale komisarzom (lub inaczej: dozorcom) sekcyjnym, którzy mieli na domiar prawo swobodnego kontaktowania w powierzonych sobie zagadnieniach z lokalnym komisarzem obwodowym. Trakty publiczne, ich regulacja i budowa pozostawały zaś pod bezpośrednim nadzorem komisarzy obwodowych, którzy (wobec pojawienia się ewentualnych wątpliwości lub sytuacji o charakterze nagłym czy nieprzewidywalnym) mieli z kolei prawo kontaktować się z lokalną komisją wojewódzką. Przy domaganiu się opinii władz wojewódzkich, dany komisarz obwodowy miał obowiązek przedstawić podnoszoną kwestię bezstronnie i wieloaspektowo zarazem, dostarczając jednocześnie dołączony rysunek obrazujący sytuację na miejscu. Był on jednocześnie w pełni odpowiedzialny za rzetelność przekazywanych danych[16]. W wypadku pojawiania się nierozstrzygniętego sporu pomiędzy komisarzami obwodowymi o sąsiadującym ze sobą zakresie jurysdykcji terytorialnej, a mianowicie gdy dochodziło do sporu czy wątpliwości przy regulacji traktu prowadzącego z jednego do drugiego miasta i przecinającego jednocześnie granice obwodów, wówczas całą sprawę wypadało przedstawić do rozstrzygnięcia przez miejscową komisję wojewódzka. Przekazywana wówczas dokumentacja musiała oczywiście zawierać całość korespondencji prowadzonej w konkretnej sprawie pomiędzy obydwoma będącymi w sporze komisarzami obwodowymi (punkt 5-ty części 2-giej).

W wypadku znacznego zmniejszenia obszaru gruntów wybranej “osady” (miejsca osiedlenia [dla kolonisty]), dokonanego na skutek nowej regulacji traktów, lokalny właściciel dominialny czy posesjonat musiał zrekompensować danemu osadnikowi jego stratę materialną w formie zastępczego wynagrodzenia pieniężnego. Gdy zaś potrzeba wyrównania strat dotyczyła współwłaścicieli odbieranego na cele drogowe gruntu, obowiązkiem doprowadzenia do ich wzajemnego rozliczenia obciążono lokalnego komisarza obwodowego. Przy wyrównywaniu możliwych strat poprzez przekazanie innego gruntu, wchodziło zarazem pod uwagę ewentualne przekazanie poszkodowanym terenów, przez które przebiegał dotychczasowy trakt. Wobec pojawienia się sporów o

[16] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 287–288.

odszkodowania, w sprawę jednak musiała się włączyć miejscowa komisja wojewódzka (wchodząc tu w kompetencje dawnej rady prefekturalnej z czasów Księstwa Warszawskiego), informowana szczegółowo o konkretnych okolicznościach przez komisarza obwodowego, który też dostarczał naczelnemu organowi zajmującemu się sprawami bieżącymi województwa stosowną dokumentację (punkt 6-ty części 2-giej).

Pisząc o "sposobie uregulowania dróg i traków publicznych", ustawodawcy nie zapomnieli też w kwietniu roku 1817 o konieczności odpowiedniego oznaczenia wsi, miejscowości i miast, przez które miały przechodzić trakty publiczne. Na skraju bowiem tych "lokalizacji" wypadało najpierw zakopać w ziemi gładko oheblowane słupy drewniane. Ich grubość nie mogła być mniejsza niż 12 cali, a wysokość nad powierzchnię ziemi nie krótsza niż 4 łokcie, przy głębokości osadzenia słupa nie mniejszej niż 1½ łokcia (z czego wynikało, iż całkowita długość takiego słupa drogowego stanowiła co najmniej 5½ łokcia). Te drewniane wsporniki, zaokrąglone u góry i pomalowane przy pomocy farby olejnej w barwy narodowe (tj. biało-czerwone), zabezpieczano w warstwie dolnej przed gniciem za pomocą "dobrego osmalenia". Na tychże to słupach, w odległości ½ łokcia od góry zamieszczano wreszcie solidnie przybite tablice z nazwami miast lub wsi; do czego dochodziło jeszcze podanie nazwy obwodu lokalnego oraz gminy.

Na tej samej wysokości, tj. 3½ stopy nad ziemią zamieszczano horyzontalnie osadzone tzw. "wskazówki", o szerokości 6 cali i długości 2 łokci. Na owych drogowskazach zapisywano nazwy najbliższego od danej lokalizacji, leżącego na głównym trakcie miasta, oraz nazwę najbliższej wsi, przez którą konkretny trakt przechodził. Formalnie taki zapis brzmiał: "Do miasta (nazwa) mil (ilość) prze wieś (nazwa)". Wobec rozchodzenia się traktów w otwartej przestrzeni, i na rozstajach drogowych wystawiano oczywiście podobne drogowskazy (tyle, że bez tablic z nazwami miejscowości). Ilość wskazówek na slupie orientacyjnym uzależniona była od liczby rozchodzących się traktów. Jednocześnie na granicy każdej gminy czy obwodu osadzano w ziemi słupy o identycznej wielkości jak te, stosowane przy mocowaniu tablic z nazwami miejscowości, czy drogowskazów, tj. wystające 3½ stopy nad ziemią. Na drogowych słupach granicznych zamieszczano tablice z nazwami gminy/obwodu (punkt 7-my części 2-giej)[17].

W zasadzie można powiedzieć, iż właściwym sednem ustawy transportowej z 29 kwietnia 1817 roku była jej część trzecia, która odnosiła się do "sposobów robienia i utrzymywania dróg". W tym fragmencie rozporządzenia przede wszystkim formalnie potwierdzano, iż niezależnie od rodzaju traktu, zarówno drogi wielkie, średnie oraz boczne musiały mieć "szerokość prawem przepisaną", przy zachowaniu zasady okopania ich – po obu stronach – rowami, przeznaczonymi do spadku wody z ich powierzchni. Szerokość rowów odwadniających przewidziano na od czterech do sześciu stóp. Brzegi owych rowów miały posiadać co najmniej "jedną stopę spadzistości". Takie rozwiązanie z kolei zabezpieczało możliwość efektywnego działania, gdy "/…/ w miarę potrzeby [zaistniałaby koniecz-

[17] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 288–290.

ność] /…/ wyniesienia drogi ziemi, tak aby spód rowu co najmniej dwie stopy miał szerokości". Było zasadą, iż rowów odwadniających nie wliczano do całego wymiaru szerokości drogi. Zresztą sama szerokość traktów głównych Królestwa Polskiego też w tym czasie nie była constans. Tam bowiem, gdzie koszt budowy drogi głównej o standardowej szerokości okazywał się z takich lub innych powodów zbyt wysoki (np. na terenie nizinnym, gdzie trzeba było sypać groble/nasypy) można bowiem było nawet zwężyć drogę główną do szerokości standardowej drogi średniej (punkt 1-szy części 3-ciej).

Co do samej ziemi wydobywanej przy kopaniu rowów, rozporządzenie nakazywało nie tyle jej usuwanie na boki, co wysypywanie wykopanej masy ziemnej na środek budowanego traktu komunikacyjnego "/…/ aby droga była kabłąkowata i w środku czyli na grzbiecie przynajmniej 1½ stopy nad wysokość brzegów [była] wyniesioną/…/". Zasadniczym celem tak przyjętego sposobu postępowania było uniemożliwienie pozostawania na drodze wody opadowej, czy pośniegowej. Przy umiejscowieniu w trasie przeznaczonej do regulacji drogi jakiś znaczących pagórków, wypadało je przed ustanowieniem nowego traktu zniwelować. Oczywiście podobna zasada obowiązywała gdy zauważono występujące "w trasie" rekonstruowanej/budowanej drogi doły. Te z kolei trzeba było w pierwszej kolejności zasypać gruzem lub drobnymi kamieniami, a następnie wypełnić faszyną, którą należało ostatecznie silnie ubić. Dopiero po wykonaniu tak opisanych czynności niwelacyjnych można było przystąpić do kopania rowów i nasypać na środek drogi ziemię, aby tym sposobem sam trakt uczynić najwyższym w części centralnej i spadającym po bokach (punkt 2-gi części 3-ciej).

Ogólny dwustronny (tj. ze środka ku brzegom) spad drogi na obszarze jej lokalizacji o charakterze ilastym, błotnistym, czy ogólnie rzecz biorąc niskim, trzeba było wzmocnić przy użyciu faszyn i kamieni. Aby prawidłowo wykonać takie zabezpieczenia spadu bocznego traktu, najpierw po jednej i po drugiej stronie pochyłej powierzchni drogowej stawiano pionowo większe kamienie i silnie je ubijano. Dopiero po wykonaniu tej czynności, pomiędzy tak postawionymi dużymi kamieniami rozsypywano albo tłuczeń albo mniejsze kamienie, wyrównywano ewentualne nierówności i ubijano całą powierzchnię drogi.

Po przykryciu tak przygotowanej dolnej warstwy traktu niewielką ilością ziemi, kładziono na konstruowaną drogę odpowiednio przygotowaną faszynę, powiązaną w jednakowych wiązkach. Związana w snopki przy użyciu miękkich gałązek faszyna miała być spożytkowana w ten sposób, że "/…/ użyty do niej chrust w odwrotnym sposobie składać neleż[ało]". Snopki faszynowe układano obok siebie bardzo ściśle. W dalszym etapie budowy drogi tak ułożoną zesnopkowaną faszynę przykrywano solidną warstwą ziemi, którą ponownie ubijano. Przy tej czynności wystrzegano się aby na skutek zbyt znacznego przyciśnięcia faszyny w jednym miejscu, nie podnosiła się ona w drugim (właśnie aby zapobiec takiej niechcianej możliwości wiązano faszyny w snopki). W wypadku "przechodzenia" odnawianej/budowanej drogi przez okolice nizinne, i pojawiania się w związku z tym potrzeby lepszego zabezpieczenia traktu, rozporządzenie kwietniowe nakazywało ułożyć jeszcze kolejną warstwę faszyny (drugą – przykrywającą, już uprzednio rozłożoną pierwszą warstwę gałęzi). Przy kładzeniu kolejnej warstwy faszyny stosowano identyczne

zasady, jak przy rozprowadzaniu jej prymarnego poziomu, szczególnie zalecając przykrycie jej warstwą ziemi, "/…/ gdyż na powietrzu prędko niszczeje" (punkt 3-ci części 3-ciej). Wobec występowania niedostatecznej ilości, czy wręcz pełnego niedoboru materiału faszynowego lub kamiennego, ewentualnie wobec pojawiających się utrudnień w ich dostarczeniu w pobliże remontowanego/budowanego szlaku drogowego, istniała możliwość konstrukcji drogi przy użyciu tylko i wyłącznie jednego z nich, tj. albo z kamieni, albo z faszyn. Poza tym, można jeszcze było posiłkować się przy budowie/naprawie dróg gruzem budowlanym, czy nawet żużlem pozostałym po procesach hutniczych (punkt 4-ty części 3-ciej)[18].

Natomiast przy budowie traktów przechodzących przez lasy, zachowując obowiązujące standardy przede wszystkim zwracano uwagę na zachowanie potrzebnej szerokości dróg. Wystające w kierunku drogi gałęzie z drzew leśnych trzeba było zatem wyciąć od dołu na wysokość sześciu stóp. Obowiązywała na terenach leśnych zasada wykarczowywania w pasie drogi wszystkich pni oraz korzeni, a to dla zabezpieczenia pojazdów i podróżnych przed możliwymi urazami (punkt 16-ty części 3-ciej).

Nawiązując do problematyki budowy dróg na terenie "przykrych wąwozów i gór", zakładano konieczność przynajmniej takiego rozświetlenia ciągu komunikacyjnego, aby na wybudowanej w wąwozie drodze co najmniej było tak szeroko, aby mogły się tam minąć dwa przejeżdżające w różnych kierunkach pojazdy. Jedynie w najtrudniejszych wypadkach przewidywano możliwość zwężenia – na możliwie krótkim odcinku drogi – traktu do takiej tylko szerokości, iż mógłby przejechać nim tylko jeden pojazd. Tutaj uznawano za możliwe porobienie tzw. ustępów, czyli miejsc, gdzie jeden podróżny mógłby zjechać z ciągu komunikacyjnego i przepuścić drugiego. Ze względu na częste niszczenie dróg przechodzących przez wąwozy przez wiosenne wylewy wód, wypadało tak przygotować te trakty aby jak najmniej ucierpiały od takiego właśnie kataklizmu, czy nieszczęścia. Dlatego właśnie na tych obszarach należało budować ciągi komunikacyjne o szczególnie wypukłych kształtach ich powierzchni jezdnej. Na brzegach przechodzących przez wąwozy dróg trzeba było wykopywać "/…/ po brzegach chociaż pomniejsze rowki, aby niemi woda spływała". Ogólnie rzecz biorąc, na terenie górzystym budowane zgodnie z rozporządzeniem z kwietnia roku 1817 drogi w żadnym miejscu nie powinny były mieć zbyt dużego spadku nawierzchni jezdnej (w oryginale: "przykrej spadzistości"), którą można by uważać za niebezpieczną dla poruszających się pojazdów. Za dopuszczalny spadek nawierzchni drogi uznano przechył kierunku jazdy o wartości jednej stopy na pięć ich długości. Przy długim spadku ciągu komunikacyjnego, w odpowiednich odległościach od siebie trzeba było wybudować na drodze solidnie przymocowane do podstawy tzw. poprzeczne "waliki" (tj. bumpy), o szerokości u dołu rzędu trzech stóp. Powodem takiej supozycji była chęć zatrzymania raczej niż spowolnienia biegu rozpędzonego pojazdu (punkt 17-ty części 3-ciej)[19].

Przy budowie "/…/ w miejscach lgnących", tj. na terenie zasysającym powierzchnię gruntu, grobli (czy inaczej mówiąc nasypy ramp drogowych), nawożono na ich

[18] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 290–291.

[19] Ibid, s. 293–294.

powierzchnię gruby, ziarnisty piasek. Odpowiednia warstwa żwiru nie mogła mieć mniejszej grubości niż co najmniej jedną stopę. Aby odpowiednio zabezpieczyć trakt, dopiero po nawiezieniu wielkoziarnistego piachu można było w takich okolicach przystępować do właściwego, ostatecznego wyprofilowania samej drogi. Było bezdyskusyjnym, iż nasypy budowano tak, aby "/…/ nad najwyższe wezbranie zbiegającej wody wyniesionymi zawsze [one] były" (punkt 5-ty części 3-ciej). Tam gdzie groble było stosunkowo najniżej usypane trzeba było koniecznie wykopać tzw. "poprzeczne rowy". Ich szerokość zależała od zastanych warunków lokalnych, a głębokość obliczano zgodnie z obowiązującymi w ówczesnym Królestwie wymogami "nauki hydrotechnicznej" (dziedziny wiedzy, dotyczącej w tym wypadku niwelacji). Dodatkowo przy szczególnie nisko położonych groblach kopano wyjątkowo usilnie rowy boczne, celem zabezpieczenia prawidłowego odpływu wody z najniżej położonych części nasypu (punkt 6-ty części 3-ciej). Po wykopaniu poprzecznych w stosunku do światła drogi rowów odwadniających, pojawiała się bezwzględna potrzeba postawienia na nich mostów, które co do zasady umieszczano na samym środku grobli/nasypu. Szerokość takiego drogowego mostu/mostku nadkanałowego obliczano na minimum dwanaście stóp. W zależności od dostępności materiału, mosty te mogły być budowane bądź z drewna, bądź z materiału pozwalającego na ich wymurowanie, a czynnikiem decydującym była cena. Przy wyborze opcji "murowanej" podstawowym zmartwieniem majstrów stawało się wybudowanie odpowiednio mocnego, spojonego za pomocą wapna dobrej jakości, sklepienia podmostowego. Stąd prace przy budowie mostów nadkanałowych należało powierzać tylko i wyłącznie "rozsądnym i umiejętnym" rzemieślnikom (punkt 7-my części 3-ciej).

Wskazane powyżej, co najmniej dwunastostopowe w szerokości, prowadzone przez groble rowy porzeczne, na wysokości gdzie umiejscowiono nad nimi drewniane mosty, miały mieć wymurowane przy użyciu kamieni boki. Drugim możliwym do zastosowania (chociaż mniej solidnym) rozwiązaniem było zabezpieczenie znajdujących się pod mostem brzegów rowu przez ich dokładne "wydarniowanie". Przy zastosowaniu tej ostatniej metody, w bokach znajdującego się pod mostem kanału poprzecznego osadzano osmalone i dostatecznie grube pale drewniane, aby na nich następnie układać "na czop" bale. Ilość takich dobrze osadzonych bali, zajmujących całą szerokość boku rowu znajdującego się pod powierzchnią mostu, miała wynosić co najmniej trzy. Dopiero na tychże dużych belkach drewnianych należało odpowiednio równo i ściśle ze sobą układać znacznie mniejsze gabarytowo, ale nadal grube na co najmniej cztery cale belki. "Przywiercano" je w dalszej kolejności do głównych bali, celem uniknięcia unoszenia się ich do góry pod ciężarem osób, czy wozów/towarów przewożonych na mostach (punkt 8-my części 3-ciej). Inaczej trochę wygląda sytuacja, gdy lokalne warunki były trudniejsze od standardowych, tj. gdy rowy poprzeczne, zlokalizowane pod mostami musiały mieć jeszcze większą szerokość, lub gdy ich długość (ze względu na znaczną ilość przepływającej pod mostami wody) musiała być większa niż formalnie przewidziane dwanaście stóp. W takim wypadku istniała potrzeba wbicia pośrodku w dno rowu kilku ze sobą powiązanych solidnie bali, na której to podporze dopiero układano i przywiązywano do siebie belki mostu (punkt 9-ty części 3-ciej).

Co do zjazdów z mostów, to niezależnie od tego czy dany most był o większych czy mniejszych gabarytach, wypadło je wykonać w ten sposób aby "/…/ podniesione do nich "tryfty" [czyli: zjazdy i wjazdy] /…/ od wszelkich wypadków, jakie przykre z mostów zjazdy sprawują, podróżujących zabezpieczały". Celem upewnienia się że z wjazdów mostowych nie będzie osuwać się ziemia pod same mosty, na ich bokach ("burtach") trzeba było poumieszczać drewniane bale. Same wjazdy/zjazdy na most i z mostu brukowano przy użyciu drobnych kamieni. Innym sposobem ich utwardzenia było przynajmniej równe ułożenie i silne ubicie mniejszych kamieni na samym wjeździe do mostu, a następnie przesypanie tychże kamieni żwirem (punkt 10-ty części 3-ciej).

Mosty drogowe musiały posiadać zabezpieczenia boczne, czyli tzw. kobylice (najczęściej z desek) o wysokości nie mniejszej niż dwa łokcie. Słupki pionowe na których mocowano mostowe zabezpieczenie poziome (tzw. "słupki kobylicowe") musiały być dobrze umocowane w samej strukturze mostu, i przywiązane do belek z dwu stron. Kiedy takie właśnie umocowanie podstawy "burt bocznych" nie mogło być zastosowane, preferowano odmienne rozwiązanie. Otóż wówczas wbijano w ziemię, dobrze osmalone na końcach kołki "kobylicowe" na dwu przeciwległych końcach mostu. Sytuowano je co najmniej w odległości dwu stóp od brzegu rowu poprzecznego przez drogę, nad którym postawiono dany most. Właściwe osadzenie poręczy na słupkach nośnych odbywało się w ten sposób, że ich kąt umiejscowienia nich tychże słupkach kobylnicowych utrudniał gnicie drewna poręczowego z powodu wilgoci (głównie opadów atmosferycznych). Poprzeczki były jednocześnie osadzanie na słupkach "na czop". Ich standardowa grubość wynosiła przynajmniej sześć cali, gdzie chodziło tu o z każdą z czterech stron, obrobionej w formie kwadratu poprzeczki. Podobnie jak słupki kobylnicowe, także i poprzeczki musiały być malowane farbą olejną w kolory biały i czerwony, czyli w barwy narodowe (punkt 11-ty części 3-ciej). Zabezpieczenie mostu osadzonymi na słupach barierami drewnianymi nie stanowiło jedynego ich zastosowania. Podobnie i rozporządzenie z 9 kwietnia 1817 roku przewidywało odgrodzenie traktów za pomocą barier w tych miejscach, gdzie drogi przechodziły przez miejsca ogólnie uznana za niebezpieczne. Dotyczyło to sytuacji, gdy trakt prowadził w pobliżu jezior, stawów, rzek, większych strumieni, no i oczywiście przepaści (punkt 12-ty części 3-ciej).

Kwestia obsadzania drzewostanem traktów i grobli sypanych pod drogi także zaprzątała uwagę ustawodawców rozporządzenia z 29 kwietnia 1817 roku. To właśnie problem uchronienia zlokalizowanych na terenie nizinnym nasypów/grobli przed uszkodzeniem, szczególnie w postaci zerwania lub po prostu zepsucia przez wiosenny przybór wód prowokował – jako zasadnicze zagrożenie – do obsadzenia ich boków tzw. wysokimi krzewami. Takie obsadzenie (zaczynające się już od połowy wysokości bocznego rowu odwadniającego) realizować miano głównie przy zastosowaniu gęsto sadzonej "rokiciny i wierzbiny". Powyższe wysadzanie przewidywano bezwzględnie do wykonania w okresie wczesnowiosennym. Ustawodawcy jasno zresztą wskazywali, iż podstawowym celem obsadzania poboczy grobli wskazaną powyżej roślinnością było to "/…/ aby ta wodę naciskającą na groble wstrzymywała". W ogóle przecież pierwotnym i – jak się wydaje – podstawowym celem

obsadzania tras komunikacyjnych drzewami i krzewami była właśnie kwesta prawidłowego zabezpieczenia grobli przed podmywaniem, czy wymyciem (punkt 13-ty części 3-ciej).

Punkt czternasty tej części ustawy ogólnie nakazywał obsadzenie drzewami wszystkich traktów Królestwa o charakterze publicznym. Drzewa te miały być sadzone w odległości dwu stóp za rowami odwadniającymi, w odległości piętnastu stóp jedno od drugiego. Okres sadzenia drzew przydrożnych przewidziano na wiosnę, zaraz "/…/ za pierwszym rozmarznięciem ziemi", a jesienią po opadzie liści z drzewostanu. Do wysadzania brzegów dróg przewidywano przede wszystkim: a) lipy; b) wiązy; c) osiki; d) jarzębinę; f) brzozy; g) wierzby; h) topole; oraz i) "iwinę". Wszystkie te rodzaje drzewostanu miano wysadzać – o ile się dało – w liniach prostych, składających się z jednego gatunku drzewa. Inną możliwością było "regularne przeplatania" różnych gatunków drzewostanu. Czynności te wykonywano zarazem "/…/ dla sprawienia tym przyjemniejszego dla oka widoku".

Same czynności techniczne związane z sadzeniem drzew rozporządzenie z 9 kwietnia 1817 roku przedstawiało następująco. Dla odpowiedniego przygotowania miejsca dla systemu korzeniowego potrzebne było wykopanie dołu o średnicy i głębokości minimum trzech stóp. Doły przeznaczone do sadzenia drzew wiosną przygotowywano już w jesieni, i na odwrót. Powyższe miało na celu "/…/ aby wyrzuconą ziemię powietrze dobrze przyjęło i uprawiło". Sam środek wykopanego dołu powinien był znajdować się piętnaście cali od jego brzegu.

Niezależnie od tego jakie drzewo przewidziano do sadzenia, powinno ono było mieć nieuszkodzone korzenie i nie mniej niż cztery łokcie wysokości; wysadzanie mniejszych drzew, ewentualnie z uszkodzonym systemem korzeniowym uważano za nieefektywne. Przy partycypacji w procesie sadzenia drzewostanu przydrożnego potrzebne były – według ustawodawców – spore umiejętności. Otóż drzewo takie wypadało posadzić "uwinnie", tj. sprawnie i prawidłowo. Pierwszą zasadą było tu ochronienie korzeni świeżo zasadzanego drzewa przed ich wysuszeniem przez słońce lub powietrze, co znacząco utrudniłoby przyjęcie się danego drzewa do gruntu. Dolne gałęzie sadzonego drzewa wypadało jednocześnie usunąć co najmniej do wysokości trzech łokci nad ziemią; natomiast zbytnio rozrastające się gałęzie boczne trzeba było przyciąć ostrym narzędziem. Przy sadzeniu wierzby dobierano tylko proste, o jednakowej długości pręty; a przed ich zasadzeniem do gruntu, te końcówki, które miały znaleźć się w ziemi moczono przez tydzień czasu w wodzie.

Właściwe umiejscowienie drzewa w dole odbywało się w ten sposób, iż starano się zasadzić je na dokładnie na tej samej głębokości, na jakiej rosło ono pierwotnie. Było zrozumiałe, iż w terenie piaszczystym istniała potrzeba nieco głębszego zasadzania nowych drzew przydrożnych, oraz obsypywania jego korzeni przywiezioną ziemią "lepszego gatunku". Szczegółowy opis tej czynności mówił, iż calem prawidłowego umieszczenia systemu korzeniowego w przywiezionej, lepszej ziemi wypadało korzenie nowosadzonego drzewa "/…/ obsypując letko ziemią natrząsać [i] jeżeli jest woda w bliskości, takową zlewać". Systematycznie też trzeba było ubijać nasypywaną w ten sposób ziemię, aby drzewo "/…/ przyzwoicie umocowanym zostało". Zabezpieczenie od możliwego przewrócenia się, złamania, czy znacznego "przechyłu" nowej sadzonki polegało na tym, że osadzono

przy niej na krzyż dwa kołki o wysokości ok. półtora łokcia. Utrudnienie jakiegokolwiek uszkodzenia kory zasadzanego drzewa polegało zaś na obłożeniu jej (oraz kołków wspomagających) mchem, a następnie na powiązaniu sadzonki i wsporników "rokitową skręconą wicią". Zewnętrzna warstwa tego "zestawu" składała się ze zwykłej darni, którą okładano drzewko, już zabezpieczone mchem i wsparte kołkami (punkt 14-ty części 3-ciej).

Tzw. szkółki drzew przewidzianych do nasadzania jako przydrożne (w oryginale: "zapasne szkółki") rozporządzenie chciało lokalizować w tzw. "zapolach", będących własnością prywatnych posesjonatów, na gruncie których przechodził trakt, który zamierzano wysadzić drzewami. Na terenie większych posesji właściciele zostali zatem zobowiązani do wyodrębnienia ogrodzonych placów, gdzie zdecydowano się plantować potrzebne sadzonki. Tutaj ustawodawca doradzał posesjonatom, iż najlepiej i najłatwiej zarazem byłoby zasadzać w ogrodach "zapasnych" te gatunki drzew, które można wyhodować "/…/ z narżniętych gałęzi i rózeg", wymieniając jednocześnie wierzby i topole saskie, jako te gatunki, które najłatwiej się w polskich warunkach przyjmują. Samo zasadzenie drzewek i późniejsze prowadzenie szkółki leśnej musiało przy tym odbywać się według zwykłych zasad, obowiązujących w ogrodnictwie; tj. żądano aby: a) przy pierwotnym zasadzaniu pędów, zwracać uwagę na to czy są one proste; b) po przyjęciu się sadzonek podcinać czy wycinać ich dolne gałęzie. Powyższe miało spowodować szybszy wzrost materiału szkolnego. Sadzonki mogły być z takiego specjalnego ogrodu pobierane do ich wysadzania na poboczach dróg nie wcześniej, niż kiedy osiągnęły one pożądaną wysokość i ukorzenienie (punkt 15-ty części 3-ciej)[20].

3. Zakończenie

Należy pamiętać, iż ów tak ważny dla polskiego drogownictwa rok 1817 obfitował i w inne znaczące ważne na polu ustawodawstwa okołodrogowego wydarzenia. I tak, już na początku lata roku 1817 wypracowano zasady składania raportów z przeprowadzonych już prac w drogownictwie polskim robót. Po przesłaniu bowiem przez prezesa Komisji Województwa Krakowskiego dla namiestnika carskiego generała Józefa Zajączka sprawozdania ze stanu prac drogowych prowadzonych w podległym mu województwie na tzw. trakcie krakowskim, Rada Administracyjna postanowiła na sesji w dniu 21 czerwca 1817 roku rozesłać go do innych komisji wojewódzkim, celem zastosowania się do opracowanych tu rozwiązań także przez pozostałe komisje wojewódzkie w Królestwie[21]. Podobnie dnia 5 lipca roku 1817 polecono na forum Rady Administracyjnej Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji przeprowadzić ocenę aktualnego stanu dróg w kraju. Ministerstwo to zostało zobligowane wówczas – dość zaskakująco – do zbierania danych o stanie dróg za pośrednictwem Dyrekcji Generalnej Poczt. Poza ogólnym opisem traktów w – przesyłanych co miesiąc – raportach, trzeba było jeszcze wyraźnie wskazać na niezbędnie wyma-

[20] DUWM. 1817, 29 kwietnia. Nr 25. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396, s. 291–294.
[21] RA 4/384.

gające napraw odcinki trakcji drogowej[22]. Wreszcie dnia 6 grudnia 1817 roku Rada Administracyjna nakazała poszczególnym prezesom komisji wojewódzkich przeprowadzenie rewizji/lustracji, znajdujących się na terenie dóbr narodowych dróg, grobli i mostów (oraz karczem)[23].

Co więcej, po kilku latach miało się okazać, iż w dniu 22 września 1825 roku Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wydała reskrypt nr 63722/7612, w którym przedstawiła "zasady do robienia drogi i ulic z tłuczonych kamieni podług Mac Adama, czyli tak zwane Macademizowanie"[24]. Rozporządzenie to wprowadzało nowe rozwiązania w zakresie budowy przynajmniej głównych traktów w Królestwie Polskim.

Wydarzenia te nie zmieniają jednak w niczym tego podstawowego faktu, iż opracowane przez Komisję Województwa Mazowieckiego niezwykle szczegółowe "urządzenie względem uregulowania dróg i naprawy traktów publicznych" z 29 kwietnia 1817 roku, może być z cała pewnością traktowane jako pierwsza ustawa tak dokładnie i wieloaspektowo analizująca w ustawodawstwie Królestwa Polskiego zagadnienia transportowe. Dlatego też autor niniejszego artykułu uważa, iż rozporządzenie to można nazwać prawdziwą matką wszystkich polskich ustaw drogowych XIX wieku.

Bibliografia

1. Archiwum Główne Akt Dawnych w Warszawie, zespól Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego, syg. 1, 2, 3, 4, 5.

2. Komisja Województwa Mazowieckiego, Wydział Administracyjny, reskrypt z 29 kwietnia 1817 roku, nr 11396 [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego nr 25 z 29 kwietnia 1817 roku.

3. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, Zasady do robienia drogi i ulic z tłuczonych kamieni podług Mac Adama, czyli tak zwane Macademizowanie, [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego, nr 502 z 10 października 1825 roku.

4. Namiestnik w Królestwie Polski Józef Zajączek w Radzie Stanu, Postanowienie dotyczące podziału dróg na trakty wielkie, średnie i drogi boczne oraz wymiarów takowych, 20 kwietnia 1816 roku, preambuła [w:] Dziennik Urzędowy Województwa Mazowieckiego, nr 25 z 29 kwietnia 1817 roku.

[22] RA 5/12.

[23] RA 5/254.

[24] Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji, Zasady do robienia drogi i ulic z tłuczonych kamieni podług Mac Adama, czyli tak zwane Macademizowanie, [w:] DUWM. 1825, 10 października. Nr 502. S. 951–954.