



TADEUSZ SUWARA

tsuwara@wp.pl

Drogi Królestwa Polskiego „Kongresowego”

Trudne początki

W tym roku przypada 200 rocznica utworzenia administracji drogowej w Polsce. Uczyniono to w początkach

funkcjonowania Królestwa Polskiego zwanego również Królestwem Kongresowym.

Na przełomie XVIII i XIX wieku Europa była terenem wojen napoleońskich i nie służyła rozwojowi gospodarczemu ani infrastruktury. Na mocy Traktatu z Tylży w 1807 roku utworzono przez Cesarza Francuzów Napoleona I i Cara Rosji Aleksandra I Księstwo Warszawskie. Księstwo było częściowo zależne od Francji. Po klęsce Napoleona w Europie na Kongresie Wiedeńskim dokonano podziału Księstwa Warszawskiego na:

- Wielkie Księstwo Poznańskie włączone do Królestwa Pruskiego,
- Wolne miasto Kraków z przyległymi okolicami, oraz
- Królestwo Polskie zwane też Królestwem Kongresowym, w którym królem polskim miał być każdorazowo Car Rosji.

Poza granicami Królestwa pozostały znaczące dla Polski miasta: Poznań, Toruń, Białystok, Wilno, Lwów i Kraków.

W latach 1815–1832 Królestwo Polskie posiadało własną konstytucję, Sejm, wojsko, monetę i szkolnictwo, a czynności urzędowe odbywały się w języku polskim. Polskę łączyły z Rosją – osoba monarchy oraz polityka zagraniczna, należąca do prerogatyw królewskich. W 1832 roku król Mikołaj I Romanow zniósł konstytucję Królestwa zastępując ją Statutem Organicznym, który likwidował Sejm i samodzielną armię, wzmacniając związek Królestwa z Cesarstwem przy zachowaniu autonomii administracyjnej, przywrócił urząd namiestnika sprawującego władzę cywilną i wojskową.

W latach 1816–1837 Królestwo Polskie podzielone było na 8 województw i 77 powiatów. Funkcjonowały następujące województwa:

- augustowskie z siedzibą w Suwałkach,
- kaliskie,
- krakowskie z siedzibą w Miechowie a następnie w Kielcach,
- lubelskie,
- mazowieckie z siedzibą w Warszawie,
- płockie,
- podlaskie z siedzibą w Siedlcach,
- sandomierskie z siedzibą w Radomiu.

Mimo ograniczonej suwerenności, intensywnie rozwijały się instytucje państwowe i publiczne, a także infrastruktura gospodarcza, w tym drogowa. Przedstawicielem cara był urzędujący na stałe Namiestnik, rolę ministerstw pełniły komisje rządowe. Sprawy drogowe należały do Komisji

Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji, a w szczególności do jej Wydziału Przemysłu i Kunsztów.

Na początku wszystkie drogi w kraju były gruntowe. Na czele administracji drogowej stali Inżynierowie wojewódzcy, którzy mieli do pomocy konduktorów. Już w 1816 roku wydano kilka postanowień dotyczących dróg. Między innymi, wprowadzono podział dróg publicznych na trakty wielkie, średnie i drogi poboczne. Trakty wielkie prowadziły z Warszawy do granic Królestwa a trakty średnie łączyły miasta wojewódzkie ze sobą i z Warszawą. Ustalono, że szerokość traktów wielkich wynosi 12,5 m, traktów średnich ok. 9,0 m, a dróg pobocznych nie powinna być mniejsza niż 3,5 m. Określono także zobowiązania gmin i obywateli do utrzymania dróg w ramach tzw. szarwarków.

W 1817 roku przy Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji utworzono Radę Ogólną Budownictwa, Mostownictwa, Dróg i Spławów zwaną potocznie Radą Budowniczą pod przewodnictwem Stanisława Staszica. Rada rozpatrywała projekty i kosztorysy wszystkich robót, w tym robót drogowych i mostowych, zajmowała się też ulicami, brukami miejskimi, materiałami drogowymi i rzemieślnikami wykonującymi te roboty. Rada opiniowała zarządzenia i mianowania na wyższe stanowiska w organizacji drogowej. Przepisy powołujące Radę potwierdziły istnienie stanowisk inżynierów wojewódzkich i podległych im konduktorów.

W 1917 roku rozpoczęły się starania o zbudowanie sieci dróg bitych (twardych) i podjęto decyzję rozpoczęcia utwardzania najważniejszych traktów w kraju. Roboty miały rozpocząć się wiosną 1818 roku, ogłoszono nawet przetargi na dostawę żwiru i kamienia, ale plan nie powiódł się, głównie z braku odpowiednich fachowców do budowy. Uznano, że wzorem innych krajów należy utworzyć administrację drogową.

W 1817 r. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji wydała Instrukcję dla komisji wojewódzkich dotyczącą organizacji robót na drogach publicznych zawierającą trzy rozdziały: pierwszy dotyczył szarwarków jako potencjalnej siły roboczej przy budowie dróg, drugi przepisów robót technicznych, a trzeci przepisów policyjnych związanych z budową dróg, w tym zapewnienia bezpieczeństwa. Interesujące z inżynierskiego punktu widzenia są przepisy techniczne. Warto zacytować fragment tych przepisów, aby uświadomić sobie, jaka była wtedy dbałość o stan techniczny dróg i jaki był poziom techniki drogowej.

„Trakty wielkie i średnie, stosownie do postanowienia z dn. 20 kwietnia roku zeszłego, winny być rozszerzone, wyjąwszy już gotowe, rowami opatrzone, które do ostatecznego urządzenia traktów w szerokości swej dotychczasowej pozostać mogą.

Trakty wielkie i średnie opatrzone mają być z dwóch stron rowami stosownie do położenia, do gatunku ziemi i spadku



Rys. 1. Mapa pocztowa Królestwa Polskiego [2]

wody, szerokimi i głębokimi. Przecież dolna szerokość rowu ma być na łokieć jeden, rozłożystość zaś boków do gatunku ziemi zastosowana będzie. Zapobiegając aby jeżdżeniem nad rowami tych nie zawalano, należy gdzie są duże kamienie połowe, takowe osadzać w miernych odległościach nad rowami wzdłuż drogi. Rowy nie wchodzą w szerokość traktów, postanowieniem oznaczoną.

Droga powinna być obłąkowata w miarę szerokości swojej, najmniej do półtojej stopy w grzbiecie podwyższona dla łatwiejszego ścieku wód i wysychania drogi. Ziemię z rowów nie na brzegi, lecz na środek drogi wyrzucać i podług potrzeby wypukłość równać należy. Nigdy zaś nie należy zostawiać drogi w środku żłobowatej, wklęsłej, wszelkiego ścieku i spadku wody pozbawionej.

W miejscach płaskich i błotnistych, przede wszystkim odchód wodom zapewnić potrzeba. Do tego wszędzie boczne rowy tak zniwelowane być powinny, aby nigdy w nich nie mogło być stojącej wody. Przeto koniecznie odchód z nich wodom gdzie potrzeba, przez boczne grunta zapewniony być musi.” [1]

Jak wynika z powyższego opisu, nawet najważniejsze drogi w kraju były drogami gruntowymi. Zadbano o uformowanie i odwodnienie korpusu drogowego, ale nie było mowy o zagęszczeniu gruntu. Nie mówiło się o eliminowaniu gruntu roślinnego, wszystko jak popadło szło na drogę. Umacniano jedynie drogi na groblach, ale jakie to było umocnienie dowiadujemy się z dalszej części instrukcji.

„Robiąc groblę lub tratwę, grunt na najwyższy stan wody podnieść należy, ziemię zaś na faszynę z drobnego chrustu, a nie na chrust nie wiążący, sypać trzeba. Faszyna powinna zakładać grunt stały, wszędzie równo umocowany. Przeto spodnią warstwę należy grubymi i cienkimi końcami na przemian ułożyć. Ileby zaś grzbiet drogi jeszcze umocowania potrzebował (na co w rzeczywistości zważać trzeba), druga warstwa faszyny na grzbiecie dana być może.

Faszynę należy dobrze ziemią okryć, gdyż na powietrzu prędko niszczy się. Na ziemi usypać piaskiem jak najgrubszym, a najlepiej, gdzie się znajduje, żwirem 12 cali grubo” [1].

Taki sposób konstruowania korpusów dróg miało i ma nawet obecnie negatywne konsekwencje. Wiele dróg otrzymało nawierzchnie twarde nie zważając na grunty zalegające w podłożu. Przy przebudowie dróg mamy dylemat, czy rozbić stare nasypy i budować je od nowa, czy nie zwracać na to uwagi, czy projektować wzmocnienia zabezpieczające przed wpływem niewłaściwego gruntu.

Zdarza się, że budując infrastrukturę podziemną napotyka się na warstwy wzmocnione faszyną na nawodnionym podłożu.

Administracja drogowa

Z zagranicy przychodziły informacje o budowie traktów z nawierzchnią bitą. Komisja Rządowa Spraw Wewnętrznych i Policji uznała, że w rozproszony organizacji nie da się wyszkolić fachowców ani uruchomić programu budowy dróg bitych. Organizacja drogowa powinna być jednolita pod światłym kierownictwem i dysponować odpowiednim potencjałem kadrowym i technicznym. W miejsce komisji wojewódzkich i niewydolnych urzędników, którzy korzystali prawie wyłącznie z siły fizycznej i transportu konnego w ramach szarwarków, postanowiono utworzyć odrębną, specjalistyczną instytucję.

W 1819 roku utworzono Dyрекcję Jeneralną Dróg i Mostów. Ponieważ w kraju nie było odpowiednich osób, ściągnięto z Galicji Franciszka Ksawerego Christianiego i nominowano go na stanowisko dyrektora jeneralnego dróg i mostów Królestwa Polskiego. Nominację podpisał namiestnik królewski generał Józef Zajaczek. Christiani miał duże doświadczenie z budowania dróg bitych w Galicji. Był nie tylko dobrym fachowcem, ale również sprawnym organizatorem i organizacja nowej instytucji nastąpiła nadzwyczaj szybko. Christiani urodził się w 1772 roku w Dukli na Podkarpaciu. W 1792 roku rozpoczął prace w austriackiej dyrekcji dróg, gdzie doszedł do stanowiska zastępcy dyrektora budowy dróg.

Okazało się, że była to trafna decyzja. Prace przy organi-



Fot. 2. Portret Franciszka Ksawerego Christianiego [2]

zacji i budowie dróg nabrały tempa. Zaczęto budować trakty z nawierzchnią z rozdrobnionego kamienia w dwóch lub trzech warstwach, a także z kamienia polnego. Nie znano wówczas walców drogowych, więc ubijano warstwy przy pomocy ręcznych ubijaków. Dyrekcja Jeneralna podlegała bezpośrednio Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych. Posiadała jednak dużą niezależność w działaniu, miała własną nieruchomości i biuro przy ulicy Franciszkańskiej 1797 w Warszawie. Christiani na swojego zastępcę mianował J. Hińcza a na sekretarza jeneralnego A. T. Chłędowskiego. Obaj byli dobrymi fachowcami i sprawnymi organizatorami. Christiani dbał o dobre stosunki z Komisją. Ważny był stały kontakt w sprawach gospodarczych, finansowych a nawet politycznych, a przecież wtedy nie było telefonów.

Na początku zadbano o materiały do szkolenia kadry, w latach 1819 i 1820 napisano i wydano kilka publikacji a między innymi:

„Prawidła do ułożenia i sprawdzania Anszlajów (kosztorysów) na budować się mające drogi bite, groble, mosty itp.” [1]

„Przepisy względem odrabiania szarwarków zatwierdzone przez Komisję Spraw Wewnętrznych i Policji”, „Wzory do instrukcji systemu rachunkowego tak szarwarku in natura, jako i funduszów szarwarkowych” [1]

„Początkowa nauka praktyczna dla konduktorów drogowych dla ogólnego systemu budowy i instrukcji dla drogownictwa w Królestwie Polskim, z litografowanym planem i skalą robót przez Dyrekcję Jeneralną Dróg i Mostów” [1].

Starano się pozyskać jak najlepszą kadrę dla organizacji drogowej. 20 stycznia 1820 roku ogłoszono konkurs na stanowiska kierownicze, tj. inżynierów drogowych, adiunktów inżynierów i konduktorów. Jakie stawiano wymagania kandydatom?

„Na Inżynierów drogowych. Konkurenci winni posiadać znajomość matematyki, a w szczególności geometrii teore-

tycznej i praktycznej, znajomość mechaniki, statyki i hydrostatyki, hydrauliki, budownictwa cywilnego, zdejmowania map, rysunków, rachunków wyższej matematyki i manipulacji. Prócz tego mają się wywieść świadectwem praktyki w budownictwie drogowym i moralności”[1].

„Na adiunktów Inżynierów. Ta posada wymaga tegoż samego, co powyższa, a jedynie większa zasługa i praktyka czyni różnicę. Są bowiem Adiunkci zastępcami Inżynierów, w czasie ich niebytności, lub w przypadkach ich fizycznej niemocy”[1].

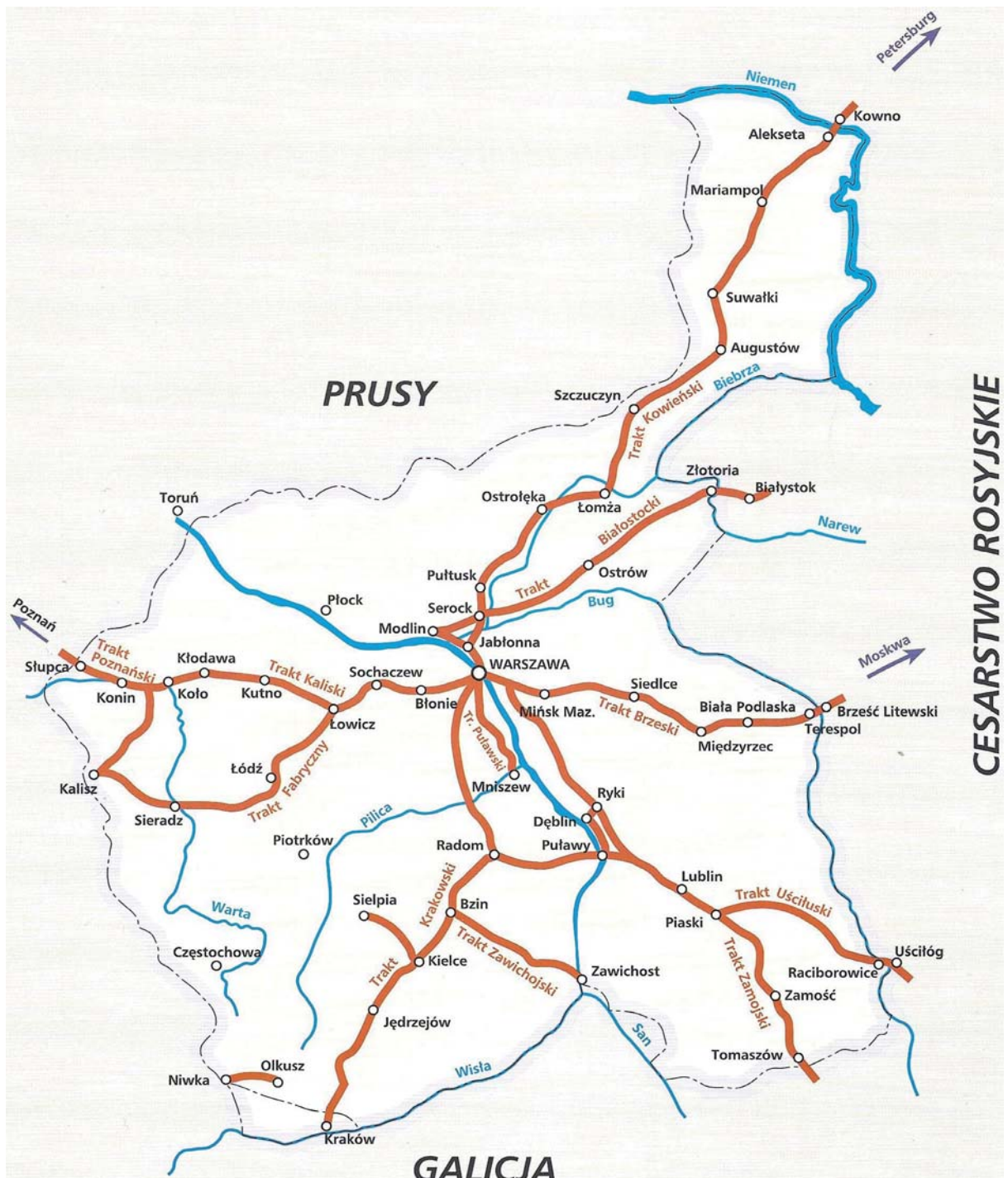
„Na Konduktorów. Konkurenci powinni się wywieść przynajmniej znajomością geometrii praktycznej, budowy dróg i manipulacji”[1].

Zaskoczeniem dla Czytelnika mogą być nie tylko konkur-

sy, ale powszechność przetargów na roboty drogowe i usługi. Na uwagę zasługuje prosty opis przedmiotu zamówienia. Oto przykład ogłoszenia przetargu z 30 lipca 1819 roku.

- „Dyrekcja Jeneralna Dróg i Mostów – ogłasza przetarg na:
- 1) Wykonanie rowów po obu stronach drogi, sążni 4000 (1 sążeń = 2,13 m przyp. autora) i splantowanie ziemi z rowów wykopanej.
 - 2) Dostawę 6400 kóp darniny, i odarniowanie 4000 sążni kwadratowych.
 - 3) Uzbieranie i zwiezenie 334 sążni kubicznych kamieni.
 - 4) Rozbicie 334 sążni kamieni.
 - 5) Ugruntowanie, czyli brukowanie drogi kamieniami na 6000 sążni kwadratowych.
 - 6) Odkrycie, arfowanie i dostawa 834 sążnie kubiczne żwiru,

Rys. 3. Schemat podstawowej sieci drogowej Królestwa Polskiego [2]



niemniej zagrabienie i porównanie drogi na 10000 sążni kwadratowych.”[1].

W 1820 roku zrobiono stosunkowo niewiele na traktach drogowych a działania skupiono na ulicach w Warszawie, gdzie zbiegały się trakty. Budowano między innymi ulice: Szucha, Królewska, Aleje Jerozolimskie, Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat, Aleje Ujazdowskie, Czerniakowską. Stan ulic był opłakany, nierówności, koleiny, nieschnące błoto, brak chodników. Do realizacji i kierowania robotami Dyrekcja Jeneralna Dróg i Mostów powołała tzw. „rzemieślniczą kompanię” liczącą 25 osób. Osoby te otrzymały pozyskaną w ramach przetargu odzież „spencerki, spodnie sukienne i buty”[1].

W tym samym czasie, Urząd Muncypalny m. stołecznego Warszawy ogłosił przetargi na porządkowanie ulic, oświetlenie, a także usuwanie niewysychającego błota oraz budowę kanalizacji w centrum Starego Miasta. Zakazano jazdy końmi, powozami i sankami po chodnikach dla pieszych, ograniczono prędkość pojazdów, nakazano ściśle przestrzeganie prawostronnego ruchu itp.

W 1821 roku Dyrekcja Jeneralna Dróg i Mostów otrzymała nową siedzibę przy ul. Nowy Świat 1269 wyposażoną w stajnię dla kilku koni i wozownię. Posiadanie własnych środków transportu w postaci pojazdów konnych, jedyne wówczas środka transportu, umożliwiała kontrolę robót na całej sieci drogowej. Ponadto pod koniec 1821 roku zaliczona została do korpusu królewskiego i zmieniono jej nazwę na Dyrekcję Jeneralną Królewskiego Korpusu Inżynierów Dróg i Mostów. To spowodowało podwyższenie prestiżu tej organizacji.

Podczas budowy Traktu Krakowskiego Christiani przejął od Skarbu Państwa w dzierżawę folwark i wieś Orońsko usytuowaną przy trakcie między Radomiem a Szydłowcem a w 1834 roku małżonkowie Christiani pozyskali nieruchomości na własność. Ciekawostką jest, że Christiani spowodował przeniesienie wsi z terenu bagiennego na teren wyższy przy trakcie, a na niskim terenie zorganizowano park istniejący do dziś. Christiani zmarł w 1842 roku.

Sieć drogowa

Jak wspomniano, sieć drogowa składała się z traktów wielkich, traktów średnich i dróg pobocznych. Do najważniejszych traktów można zaliczyć:

- Trakt Kowieński (Petersburski) z Warszawy przez Łomżę i Suwałki do Kowna, leżącego tuż za granicą Królestwa,
- Trakt Białostocki z Modlina przez Serock i Ostrów Maz. do Białegostoku leżącego za granicą Królestwa,
- Trakt Brzeski z Warszawy przez Siedlce i Białą Podlaską do Brześcia leżącego tuż za granicą Królestwa,
- Trakt Uściłuski, później Lubelski, przez Lublin do Raciborowic przed granicą rosyjską,
- Trakt Krakowski przez Radom i Kielce do Krakowa,
- Trakt Kaliski z Warszawy przez Sochaczew, Kutno, Koło do Kalisza,
- Trakt Fabryczny z Łowicza przez Łódź do Kalisza.

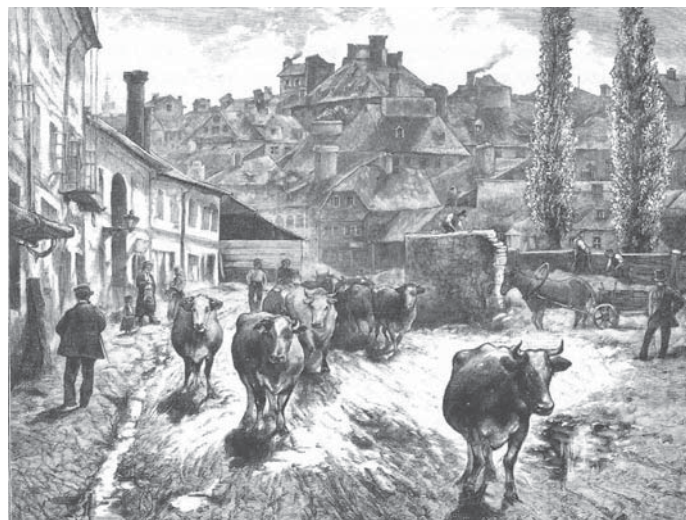
Nawierzchnie drogowe

Jak wspomniano wcześniej, na początku istnienia Królestwa Polskiego nie było dróg twardych, a jedynie grun-

towe. Aby pojazdy nie tonęły w błocie, po obu stronach drogi kopano rowy i podnoszono korpus drogowy. W miastach sytuacja była gorsza, na ulicach tworzyło się błoto, wspomagane ściekami komunalnymi oraz odchodami koni i bydła, które nigdy nie wysychało (rys. 4).

W miastach budowano ulice brukowe z kamienia polnego rozbijanego na mniejsze kawałki. Przy jezdniach sytuowano kamienne chodniki podniesione w stosunku do poziomu jezdni (rys. 5). Ścieki w środku jezdni lub przy krawężnikach ułatwiały odprowadzenie wody. Postęp techniczny miał również gorsze strony. Powozy na żelaznych obręczach i podkute konie powodowały hałas trudny do zniesienia w otoczeniu ulicy.

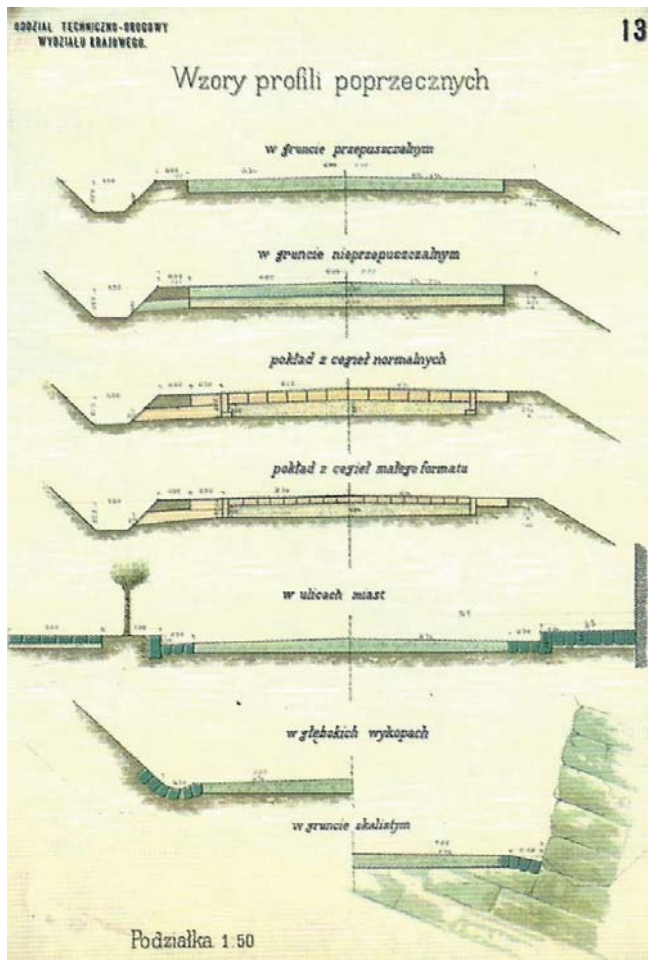
Szkocki inżynier J. L. McAdam w 1816 roku opublikował swój wynalazek budowy dróg o nawierzchni twardej składającej się z dolnej warstwy kruszywa grubego i górnej warstwy kruszywa drobnego odpowiednio uformowanych i zagęszczonych. Wynalazek szybko rozprzestrzenił się i nawierzchnie nazwane na cześć wynalazcy makadama- mi gremialnie budowano w krajach Europy Zachodniej. Do



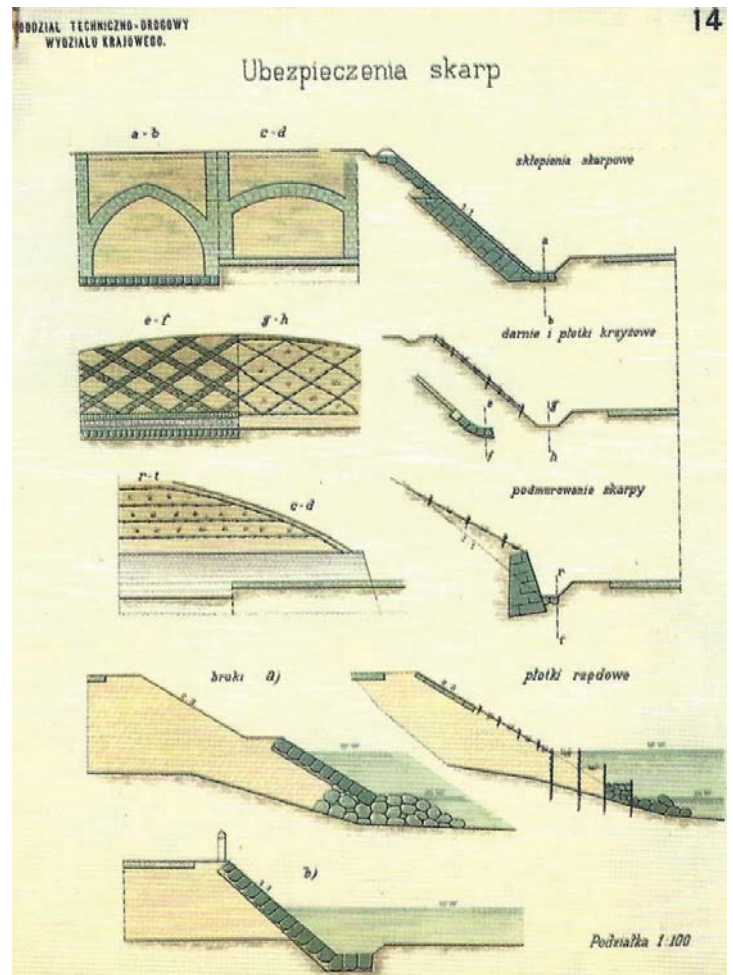
Rys. 4. Ulica Rybaki w Warszawie. Rys. A. Gierymski („Kłosa” nr 815 z lutego 1881 r.) [1]



Rys. 5. Ulica Smocza w Warszawie z nową nawierzchnią z kamienia z wydzielonymi chodnikami. E. Perle („Kłosa” z 1886 r.) [1]



Rys. 6. Rysunki konstrukcyjne dróg [2]



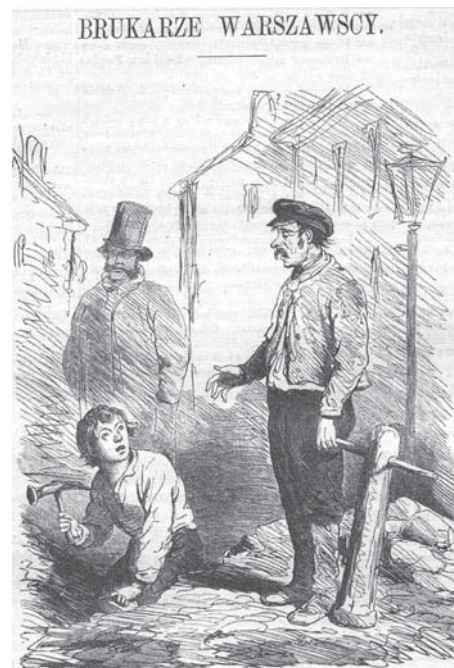
Rys. 7. Rysunki umocnienia skarp [2]

Królestwa Polskiego technologię nawierzchni makadamowych wprowadzono po utworzeniu Dyrekcji Jeneralnej Dróg i Mostów, a drogi z taką nawierzchnią oraz nawierzchnią brukową nazywane były drogami bitymi. Na rys. 6 pokazano konstrukcje dróg z tego okresu na rys. 7 konstrukcje umocnienia skarp.

Na traktach stosowano nawierzchnie makadamowe a na ulicach miast brukowe. Do układania bruku potrzebni byli wykwalifikowani brukarze. Należało odpowiednio uformować podłoże, kamienie dobierać i układać je tak, aby nie było między nimi luzów a następnie ubijać ubijakiem ręcznym nazywanym tarankiem. Na rys. 8 pokazano nieco satyryczny obrazek z brukowania ulicy w Warszawie.

Finansowane

Koszty materiałów drogowych pokrywało państwo, ale początkowo siła robocza do budowy dróg pochodziła wyłącznie z szarwarków, czyli obowiązkowej pracy mieszkańców na rzecz dróg publicznych. Stanowiły one dużą uciążliwość, zwłaszcza że mieszkańcy wsi zobowiązani byli do świadczenia prac na rzecz dworu i plebanii (pańszczyzna). Ponadto ich praca darmowa i niewykwalifikowana była mało efektywna. Z drugiej strony powodowało to



Rys. 8. Brukarze warszawscy. Szkic H. Pilliatiego („Kiosy” nr 43 z 25 kwietnia 1865 r.) [1]

liczne protesty mieszkańców, których echa dochodziły do władz w Warszawie i Petersburgu. W rezultacie od początku 1821 roku zlikwidowano obowiązek szarwarku do budowy

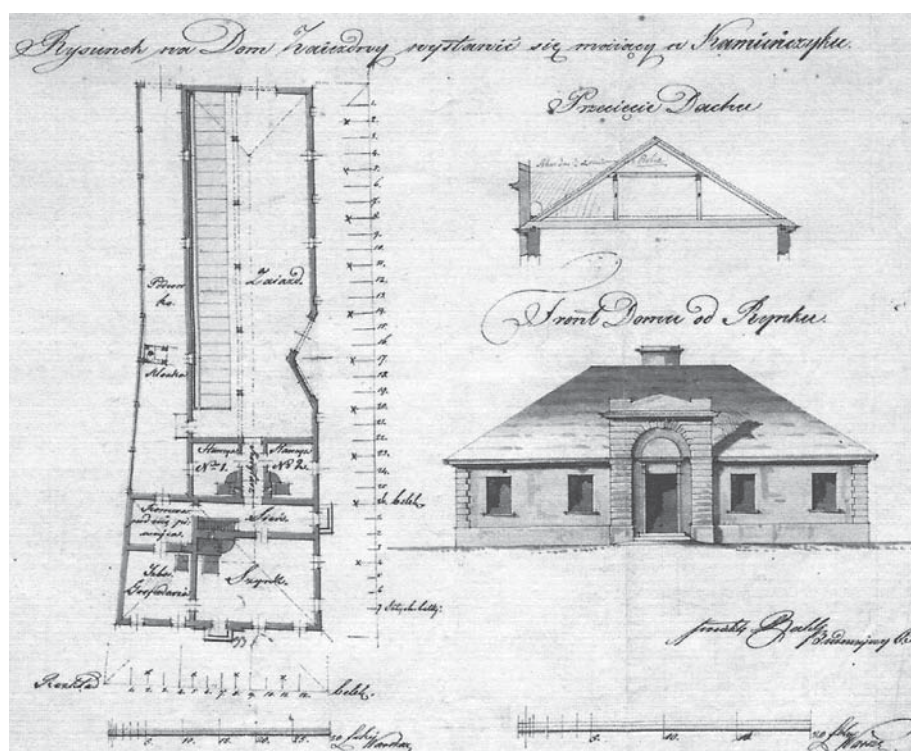


Rys. 9. „Wjazd do miasteczka” W. Pomianowski, W. Brochocki, rycina z 1882 r. [2]

dróg, zamieniając go na podatek skarbowy, wyliczany na podstawie ograniczanego do czterech dni w roku szarwarku.

W 1920 roku uchwalono prawo wywłaszczenia terenów oraz do bezpłatnego wybierania żwiru na budowę dróg z terenów prywatnych. Po wybraniu żwiru teren zwracano właścicielowi. W tym samym roku wprowadzono myto, czyli opłatę drogową z korzystanie z dróg bitych. Drogi podzielono na stacje o długości około dwóch mil (1 mila = 7467 m przyp. autora) i na granicy stacji ustawiono zapory do pobierania myta. Myto wynosiło dwa grosze za jedna milę od konia lub wołu zaprzęzonego lub luźnego oraz krowę. Od mniejszego zwierzęcia, jak owce, świnię, cielęta myto wynosiło jeden grosz za milę. Opłatę pobierano za całą stację niezależnie od przebytego odcinka. Dodatkowo pobierano myto mostowe, które wynosiło od dwóch do pięciu groszy od konia lub wołu w zaprzęgu. W 1822 roku podniesiono myto od konia i wołu w zaprzęgu do trzech groszy, nie zmieniając pozostałych. Przy drogach w miejscach poboru opłat budowano dróżniczówki, czyli domki dla konduktorów i strażników, jak również zajazdy.

Intensywna budowa traktów bitych wymagała większego finansowania. W 1829 roku zmieniono sposób finansowa-



Rys. 10. Projekt domu zajezdnego [2]

nia. Utworzony w 1828 roku Bank Polski pożyczył Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji 14 milionów złotych na 16 lat na budowę traktów bitych, które Komisja miała spłacić z funduszu szarwarkowego. Techniczną obsługę, w tym wykonywanie projektów i kosztorysów, zapewniała Dyrekcja

Jeneralna Drogi i Mostów a finansową, w tym przetargi, Bank Polski. Taki system pozwolił na wybudowanie w ciągu pięciu lat kilku najważniejszych traktów.

Po powstaniu listopadowym

Podczas powstania listopadowego budowa dróg została zatrzymana. Co więcej wyrażono zgodę na niszczenie dróg a zwłaszcza mostów, ze względów strategicznych. Po upadku powstania listopadowego Królestwo Polskie zostało włączone w skład imperium rosyjskiego. Zmieniono administrację publiczną, zamiast w o j e w ó d z t w wprowadzono gubernie a z Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji wydzielono Policję i nazwano Komisją Spraw Wewnętrznych, D u c h o w n y c h i Oświecenia Publicznego.

Zlikwidowano Dyрекcję Jeneralną Korpusu Królewskiego Inżynierów Dróg i Mostów i na jej miejsce utworzono Dyрекcję Komunikacji Lądowych i Wodnych oraz ograniczono jej prestiż i formę działania. Nie pełniła jak poprzednia roli inwestora, ale działała jako wykonawca robót na zlecenie komisji wojewódzkich spraw wewnętrznych lub Banku Polskiego. Nadal prawie nie wykonywano robót drogowych.

Dopiero w 1832 roku rozpoczęły się działania inwestycyjne. Bank Polski wznowił finansowanie budowy dróg. Jak wynikało ze sprawozdań Banku Polskiego w 1833 roku kontynuowano roboty na traktach we wschodniej części kraju. W 1834 roku zakończono budowę Traktu Białostockiego i Fabrycznego, zaawansowano budowy innych traktów

Tabela 1. Drogi wybudowane w latach 1819–1849 według schematu na rys. 3 [2]

Rok*	Nazwa traktu	Od – do	Km	Lata budowy poszczególnych odcinków
1822	Drogi podwarszawskie		11,8	1820-1822 Powązkowska, Wilanowska, Modlińska, Marymoncka itp.
1823	Brzeski	Warszawa – Terespol	190,1	1819-1823
1829	Kowieński (Petersburski)	Warszawa – Kowno	398,8	1820-1829
1829	Kaliski	Warszawa – Kalisz	246,4	1820-1829
1829	Poznański	Kościelec – Słupca nad granicą pruską	54,8	1820-1829
1834	Sielpski	Kielce – Sielpia	36,9	1828-1824
1835	Fabryczny	Łowicz – Kalisz	71,8	1822-1828 Opatówek – Kalisz 1833-1835 Łowicz – Opatówek
1835	Zakroczymski	Warszawa – Kazuń	27,7	1818-1822 Warszawa – Młociny 1834-1835 Młociny – Kazuń
1835	Modliński	Jabłonna – Nowy Dwór	16,7	1833-1835
1835	Radzyński	Warszawa – Radzymin	20,5	1833-1855
1835	Białostocki	Modlin – Złotoria nad granicą Cesarstwa	180,2	1823-1825 Złotoria – granica 1834-1835 Modlin – Złotoria
1836	Zawiślański, później Uściłuski, później Lubelski	Miłosna przez Lublin do Raciborowic, granica Cesarstwa	242,9	1825-1828 Kurów – Markuszów 1833-1836 Miłosna – Kurów 1833-1836 Markuszów – Raciborowice
1836	Krakowski	Warszawa – Michałowice nad granicą Rzeczypospolitej Krakowskiej	285,7	1819-1830 Warszawa – Sękocin 1819-1830 Kielce – Białogon 1819-1830 Widoma – Michałowice 1833-1836 Sękocin – Kielce 1833-1836 Białogon – Widoma
1836	Lubelski, ostatecznie Puławski	Warszawa – Mniszew	51,2	1819-1823 Warszawa – Piaseczno 1819-1823 Konary – Mniszew 1833-1836 Piaseczno – Konary
1837	Lubelsko-Radomski	Radom – Kurów	72,5	1820-1824 Kurów – Puławy 1834-1837 Radom – Puławy
1838	Królewiecki	Mariampol – Kibarty nad granicą pruską	42,2	1834-1838
1843	Olkuski	Olkusz – Niwka	36,1	1833-1843
1845	Zamojski	Piaski przez Zamość do granicy galicyjskiej	103,0	1834-1845
1846	Zawichojski	Bzin (obecnie Skarżysko Kam. Zawichost nad Wisłą	93,7	1841-1846
1849	Dębliński	Moszczanka – twierdza Dęblin	20,4	1842-1849
		Razem	2203,4	

* rok oddania całości do użytku

Uwaga! W tabeli mogą się pojawiać drobne nieścisłości, ze względu na błędy w oryginale [2] (przyp. autora).

w tym Traktu Krakowskiego. Do 1849 roku zakończono budowę sieci podstawowej dróg.

Hossa na budowę dróg bitych trwała prawie do końca lat czterdziestych. Kiedy w Europie pojawiła się nowa możliwość podróżowania i przewożenia towarów w postaci kolei, władze carskie postanowiły ograniczyć wydatki na drogi i budować linie kolejowe.

Bibliografia

- [1] Jerzy Krauze: *Z nad Kamiennej. O budowie traktów bitych w Królestwie Polskim ze szczególnym uwzględnieniem drogi Warszawa – Kraków*. Biblioteka Skarżyska Kamiennej 2012.
- [2] *Szlaki, trakty, autostrady. 190 lat centralnej administracji drogowej*. Generalna Dyрекcja Dróg Krajowych i Autostrad. Warszawa 2009