Wiadomości

2019-01-09

200 lat od Dyrekcji Jeneralnej Dróg i Mostów do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad



W 1819 r., w czasach Królestwa Polskiego, powołano do życia Dyrekcję Jeneralną Dróg i Mostów, pierwszy polski organ zajmujący się budową, utrzymaniem i administracją traktów w Polsce. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad chce przypomnieć tamte czasy i człowieka, któremu zawdzięczamy rozwój polskiego drogownictwa. Dlatego też w bieżącym roku będziemy podkreślać rocznicę 200 lat Centralnej Administracji Drogowej.

Pierwszym Dyrektorem Jeneralnym Dróg i Mostów został Franciszek Ksawery Christiani. Urodzony 4 listopada 1772 r. w Dukli na Podkarpaciu, służył krótko w armii austriackiej, a w wieku 20 lat rozpoczął pracę w austriackiej dyrekcji dróg, w której dosłużył się stanowiska zastępcy dyrektora. Christiani okazał się bardzo sprawnym organizatorem i dobrym inżynierem. W pierwszym roku działalności Dyrekcji Jeneralnej Dróg i Mostów wydał „Prawidła do ułożenia i sprawdzania Anszlayów (kosztorysów) na budować się mające drogi bite, groble, mosty itp.”. W 1820 r. opracował: „Przepisy względem odrabiania szarawarków zatwierdzone przez Komisję Spraw Wewnętrznych i Policji”, „Wzory do instrukcji systematu rachunkowego tak szarwarku in natura, jako i funduszów szarwarkowych”, a także podręcznik budowy dróg bitych „Początkowa nauka praktyczna dla konduktorów drogowych z ogólnego systemu budowy i instrukcji dla drogownictwa w Królestwie Polskim, z litografowanym planem i skalą robót przez Jeneralną Dyrekcję Dróg i Mostów”. Dyrekcja w 1820 r. miała 18 inżynierów, a trzy lata później 21 inżynierów, 4 nadkonduktorów, 14 konduktorów, 6 elewów oraz kompanię rzemieślniczą składającą się z 30 osób.

Wciąż jeździmy po wytyczonych 200 lat temu traktach

Christianiemu zawdzięczamy zmiany w przebiegu niektórych traktów, które do dziś stanowią jedne z głównych szlaków w Polsce. Trakt Krakowski, który biegł przez Nowe Miasto, Końskie i Żarnowiec poprowadził przez Radom, Kielce i Jędrzejów. Trakt Lubelski, od wieków prowadzący od Warszawy lewym brzegiem Wisły przez Górę Kalwarię, Kozienice i Puławy przerzucił na wschód od Wisły. Nowy przebieg rozpoczynał się w okolicy Miłosnej pod Warszawą, gdzie rozdzielał się z Traktem Brzeskim i dalej prowadził przez Garwolin, Ryki, Kurów do Lublina. Początkowo określano nową drogę do Lublina Traktem Zawiślańskim, ale potem przyjęła się nazwa Uściłuski od miasta Uściług, leżącego na granicy z Cesarstwem.
Nawierzchnię Traktu Brzeskiego (o długości blisko 190 km) utwardzono jako pierwszą w Królestwie w latach 1819-1823, a na upamiętnienie tego ustawiono dwa takie same żeliwne pomniki w kształcie obelisków. Jeden na Grochowie (powstał z inicjatywy Stanisława Staszica, odsłonięto go 21 maja 1825 r.) drugi w Terespolu (odsłonięto 10 listopada 1825 r.). Oba stoją do dziś pozbawione herbów Królestwa Polskiego, napisu „Z WOLI ALEXANDRA I" oraz rewersu medalu (usunięto je w 1918 r. po odzyskaniu niepodległości). Warszawski obelisk za sprawą poszerzania ulicy Grochowskiej w latach 1962-1964 przestawiono na nowe miejsce.

Koszty jak zwykle odgrywały dużą rolę

Przebieg Traktu Brzeskiego pokrywa się z dzisiejszym ciągiem DK2. Nawierzchnię zbudowano w systemie opracowanym przez francuskiego inż. Pierre'a-Mari-Jérôme'a Trésagueta. Budowa polegała na ułożeniu dolnej warstwy z dużych bloków kamienia o wysokości 8 cali (ok. 20 cm), ustawionych pionowo, a na nich kamienia łamanego o grubości 2 cali (ok. 5 cm) i na wierzchu drobnych kamyków tworzących warstwę grubości 1 cala (ok. 2,5 cm). Taki sposób budowania okazał się jednak kosztowny. Minister Tadeusz Mostowski, prezydujący Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych Królestwa Polskiego, składając w maju 1830 r. sprawozdanie na sesji sejmowej podał, że w latach 1824-1828 wydano na budowę nowych dróg 9 363 079 zł, a na ich utrzymanie 2 512 468 zł. Koszt budowy nowej drogi przy systemie Trésagueta wynosił 24 267 zł, a gdy w 1826 r. zaczęto stosować system MacAdama, spadł do 13 480 zł. System opracowany przez Szkockiego inż. Johna Loudona MacAdama opierał się na rezygnacji z warstwy dużych kamieni przy zapewnieniu sprawnego odwodnienia konstrukcji. Układano 8 calową (ok. 20 cm) warstwę kamieni o rozmiarze 2-3 cali (ok. 5-7,5 cm) ubijaną przez ruch pojazdów (w późniejszym czasie z wykorzystaniem walców parowych), a na to calową warstwę drobnych kamieni, które miały wypełnić przestrzeń pomiędzy grubszymi kamieniami dając równą nawierzchni drogi.
By sprawnie budować drogi bite, nie wystarczał już szarwark, czyli przymusowa praca ludności wiejskiej na rzecz budowy dróg i mostów, który w kolejnych latach zmniejszano. W 1819 r. ludność zamieszkała na obszarze trzech mil (ok. 22,3 km) od drogi, zamiast 10 dni rocznie, miała obowiązek odpracować 2 mniej. Szarwark przewidywał dniówki piesze i wozowe, a obowiązywał ludność włościańską i majątki ziemskie. Za czasów Christianiego szarwark zmniejszono do 6 dni rocznie, z tym że 4 zamieniono na opłatę pieniężną, a 2 dni w naturze przeznaczono na roboty przy drogach lokalnych w odległości 1 mili od miejsca zamieszkania. Na budowę dróg trafiały także dochody z myta drogowego. W 1821 r. pobierano 2 gr za milę od konia lub wołu zaprzężonego lub luźnego oraz krowę. Od mniejszego bydła opłata wynosiła 1 gr/m. Myto mostowe wynosiło od 2 do 5 gr od konia lub wołu w zaprzęgu w zależności od długości mostu. W 1822 r. Franciszek Ksawery Drucki-Lubecki, minister przychodów i skarbu, podniósł myto drogowe od konia i wołu w zaprzęgu do 3 gr/m. To jednak nie wystarczało i w 1829 r. zmieniono tryb finansowania budowy dróg bitych. Bank Polski pożyczył Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji 14 mln zł na 5% na 16 lat, które komisja miała spłacać z funduszu szarwarkowego. To pozwoliło przyspieszyć budowę dróg.
Po Trakcie Brzeskim wybudowano Trakt Kalisko-Poznański i Trakt Kowieński. W 1830 r. ruszyły prace przy Trakcie Krakowskim, Wołyńsko-Śląskim (z Puław do Radomia i dalej do Piotrkowa i Widawy ale ostatecznie doprowadzono tylko do Radomia) oraz Uściłuskim (w latach 1820-1824 połączono drogą bitą Puławy z Kurowem, w latach 1825-1828 utwardzono odcinek pomiędzy Kurowem i Markuszowem, a w 1836 r. ukończono prace na odcinku do Lublina i Raciborowic. Budowę traktu bitego pomiędzy Piaskami i Zamościem przeprowadzono pomiędzy lipcem (sic!) 1834 r.

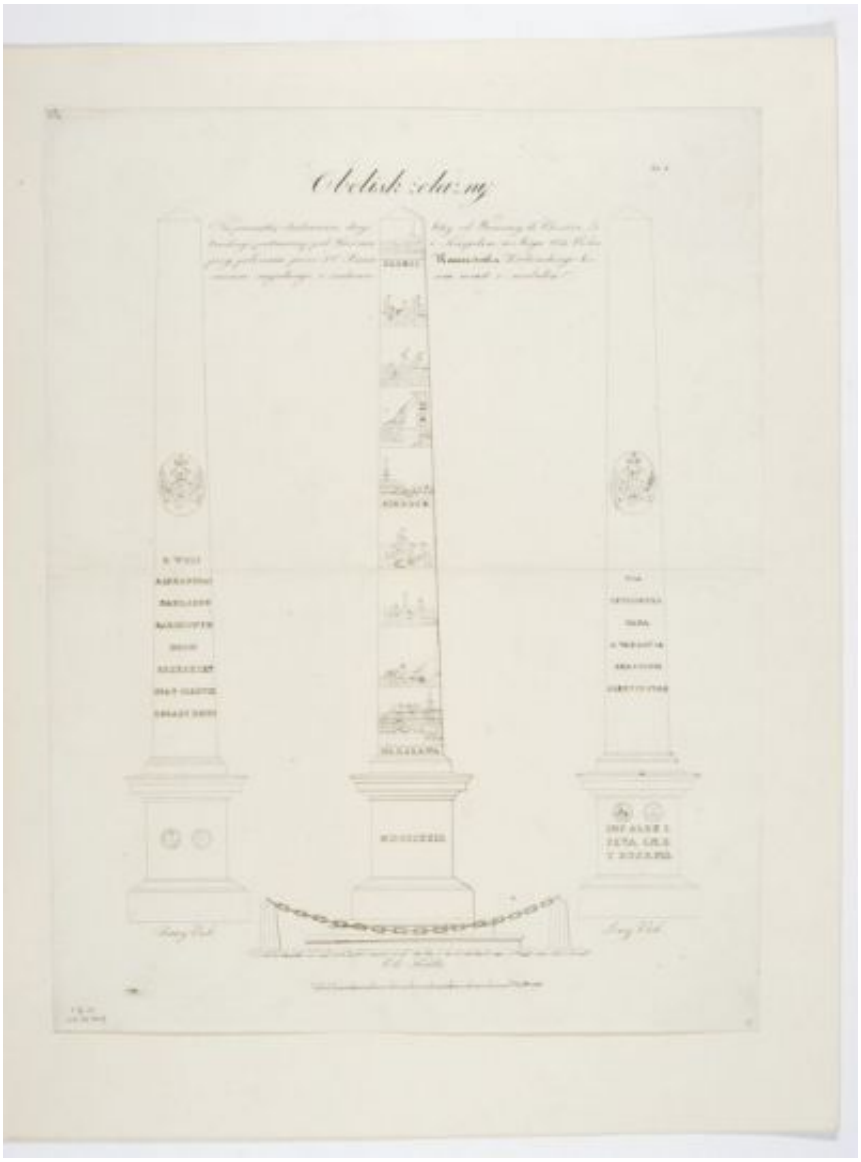
200-lecie tradycji utrzymywania dróg

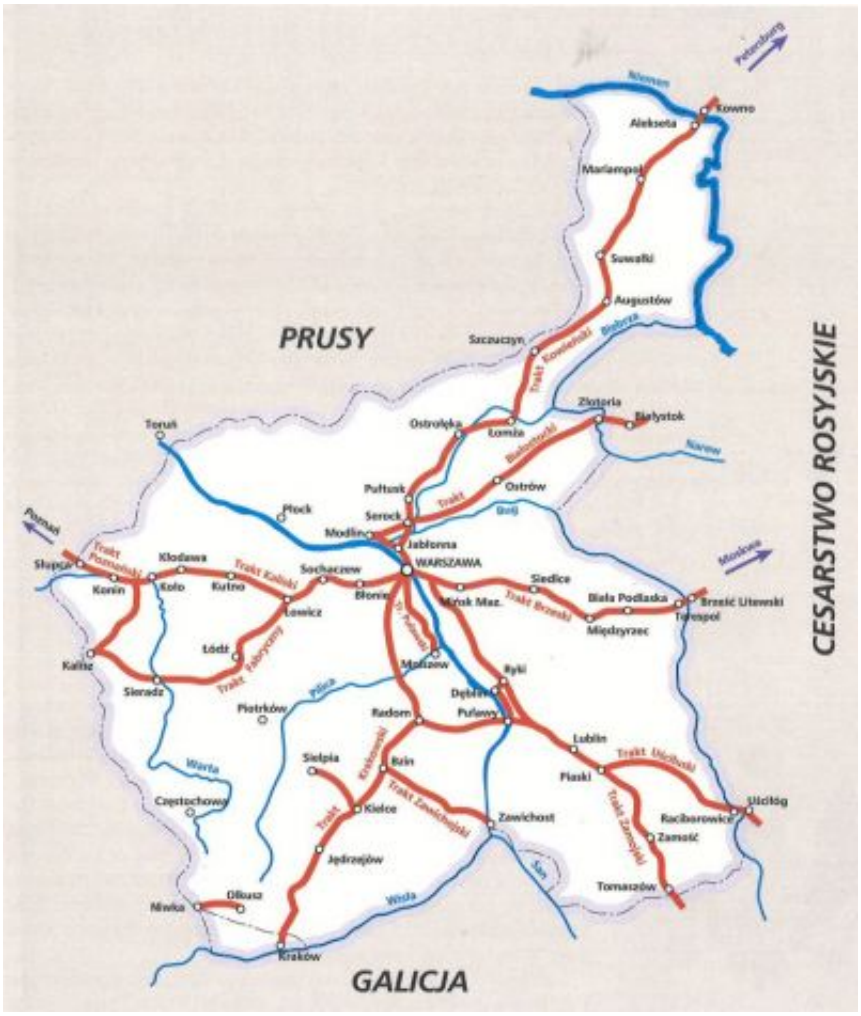
Dbano nie tylko o budowę dróg ale również o ich otoczenie jak i siedziby dla konduktorów i strażników. Przy drogach sadzono drzewa owocowe, powstawały dróżniczówki, domki do poboru myta jak i koszary drogowe. Opracowano plany karczm wraz z kosztorysami ich budowy. Christiani zmarł 7 czerwca 1842 r. (pochowany jest na Powązkach), cztery lata później polska administracja drogowa została włączona do rosyjskiego systemu i podporządkowana Głównemu Zarządowi Komunikacji i Budowli Publicznych w Petersburgu.

Na kilka, od 1862-1867 Zarząd Okręgu Komunikacji w Warszawie wyłączony został spod kompetencji Petersburga stając się Zarządem Komunikacji Królestwa Polskiego podporządkowanym bezpośrednio namiestnikowi Królestwa Polskiego. Warto odnotować, że w tym okresie Warszawa zyskała pierwszy stalowy most na Wiśle. Jego budowa ruszyła w 1859 r. i chociaż oficjalnie obiekt ukończony w 1864 r. nazwano Aleksandryjskim to w pamięci zapisał się jako most Kierbedzia od nazwiska jego budowniczego, Stanisława (inżyniera wykształconego w Petersburgu i paryskiej Szkole Dróg i Mostów).

Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - GDDKiA

- 
-


Obelisk shewing


PRUSY
CESARSTWO ROSYJSKIE
GALICJA
Petersburg
Kowno
Aleksota
Mariampol
Suwałki
Augustów
Szczuczyn
Trakt Kowieński
Biebrza
Złotoria
Białystok
Toruń
Ostrołęka
Łomża
Narew
Pułtusk
Ostrów
Trakt
Płock
Serock
Bug
Modlin
Jabłonna
Pomorze
Trakt Pomorski
Kłodawa
Słupca
Konin
Koło
Kutno
Trakt Kaliski
Sochaczew
WARSZAWA
Siedlce
Moskwa
Mińsk Maz.
Trakt Brzeski
Biała Podlaska
Brześć Litewski
Terespol
Międzyrzec
Łowicz
Błonie
Trakt Fabryczny
Łódź
Kalisz
Sieradz
Piotrków
Pilica
Mszczonów
Ryki
Dęblin
Puławy
Radom
Lublin
Trakt Ulicki
Piaski
Warta
Sielpia
Ruiń
Kozienicki
Trakt Zawichojski
Kielce
Częstochowa
Zawichost
Racibórowice
Ulicług
Trakt Zamojski
Zamość
Jędrzejów
San
Tomaszów
Dłouszy
Niwka
Wisła
Kraków

-


KARTA POCZTOWA
Królestwa
POLSKIEGO
CESARSTWO AUSTRYJACKIE



- 
MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO
STEFANA STARZYŃSKIEGO
W STOPIĄTĄ ROCZNICĘ POWSTANIA LISTOPADOWEGO
MDCCCXXXIII.



Źródło:
http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/id-200-lat-od-dyrekcji-jeneralnej-drog-i-mostow-do-generalnej-dyrekcji-drog-krajowych-i-autostrad