

70.
S. IV
P. 3.

ROSPRAWA

o

116. 15 34.

Trytwach czyli Drogach publicznych
tak starożytnych jak nowych.

323

C Z Y T A N A

Na Posiedzeniu Publiczném
Towarzystwa Naukowego
przy Uniwersytecie Jagiellońskim
w Roku 1820,

P R Z E Z

FELIXA RADWAŃSKIEGO

FILOZOFII DOKTORA, WYŚLUGONEGO W UNIWERSYTECIE
WSPOMNIONYM PROFESSORA, SENATORA DOŻYWOTNEGO
RZECZYPOSPOLITEY KRAKOWSKIEY, KAWALERA ORDERU S.
STANISŁAWA, III. KLASY.

Nr. LN W.
A 1944

*Biblioteka
Manuskryptów*

W KRAKOWIE W DRUKARNI UNIWERSYTETU

R. 1823.

R O S P R A W A

O Trytwach Publicznych tak starożytnych
jak nowych.

Henryk Gautier Budowniczy i Inspektor Trytew Francuskich w dziele swoim, *Traité de la construction des chemins* w Paryżu w roku 1721 wydaném, mianowicie w przedmowie, żali się w swym czasie, że znajdując wiele dzieł budowniczych i starożytnych i nowych, nie naszedł w nich ani historyi dróg, owych olbrzymich zakładów w Azji, Europie i Afryce, ani sposobu ich budowania. Pierwszy podług niego uczony Mikołaj Bergier Adwokat przy prezydyalnój Stolicy w *Reims* spisał historyą wielkich gościńców Państwa Rzymskiego a razem ich piękności.

Podkrywane gdzie niegdzie drogi Rzymskie we Francyi, pokazały w ich rozbiéraniu moc i kunszt, o iakich dzisiejsze Rządy Europy, przez wzgląd na niezmierne nakłady, ani myśleć nie mogą. Łatwiej było zdobywcom wielkiéj części świata



świata i zwycięzcom mocarzów, użyć ujarzmionych ludów do pracowania koło ich trytew za nikczemną żywność, a skarby zabrane obracać na przepychy i nieuchronne wydatki; niżeli dzisiejszym ucivilizowanym Rządóm coś podobnego przedsiębrać, które lubo widzą ich nieuchronną potrzebę, chęci atoli najlepsze muszą miarkować uwągami, żeby ludom nie sprawiły ucisku.

Lubo nie pierwsi Rzymianie zaczęli budować trytwy, bo ich Persowie, Kartagińczykowie i za dzikich długo miani Amerykanie w tém wyprzedzili; atoli nikt w mnoŝtwie tych dróg kunsztownych nie przewyższył Rzymian, w mocy zaś budowania nikt nie dorównał.

Zaięci rozprzestrzenianiem zaborów, żadnego środka ku temu celowi dążącego nie opuścili, między innemi zaś, drogi wygodne były im nich naygłówniejszym. Maiąc do czynienia z narodami zamieszkującemi niebotyczne Alpy i Pirenee, które krok za krokiem nie wielką siłą naypotężniejszym

źniejszym pułkom Rzymskim nie pokonany częstokroć dawały odpór; musieli Rzymianie całego użyć przemysłu na ich zwalczenie i skończyć na tém, iż naytwardsze łamali skały, lub je na wylot z wielką utratą czasu przekuwali.

Pierwszy August Cezar przedsięwziął to śmiałe dzieło, który nie przestając na momentalném odpędzeniu goralów Alpejskich, iednym oddziałom woyska kazał kruszyć skały, a drugim zasłaniać kruszących od napadani. Uważał ten wielki władca skutek szczęśliwy tégo przedsięwzięcia, jak dzisieysi Panujący uważają zdobycze twierdz nayważniejszych nieprzyacielskich. Jakóż te harde ze swéy nie podległości narody w tedy dopiéro uległy władzy Rzymian i poddały się zupełnie, kiedy ich przepaściste ustronia były porządnie przekrojone drogami, i od kąd półki Rzymskie bez żadney już obawy do Gallii przechodzić mogły.

Jakkolwiek bądź, ci zdobywcy, opanowawszy Wielką Brytannię, w górach Szkockich taki znowu znaleźli opór, iż na koniec woleli się od Goralów Szkockich potężnym jak Chińczykowie od Tatarów oddzielić murem, niżeli się kusić o dalsze ciągnięcie trytew i o nowe zabory.

Do takiego zaś ci pogromcy świata przyszli ogromu dróg publicznych, iż poczynając od samych brzegów nad Oceanem zachodniéy Europy i Afryki poprowadzili je aż w śród Azyi w długości 1500 do 1600 mil. Nie przestali oni na iedném ich paśmie; mieli takowych i podobnie długich dwadzieścia i pięć. Dawali im imiona woyskowych (*militares*), konsularnych, pretoryalnych, królewskich (bo takie były ieszcze za Tarkwiniuszów budowane), grobel publicznych (*aggerum publicorum*); niektóre nosiły nazwiska założycielów iak *Via-Appia*, *Trojana*, i p. Od samego Rzymu poczynają się tych trytew 25. i nazywały się: *Via Appia*, *Campana*, *Valeria*, *Cassia*, *Tiburtina*, *Latina*, *Prenestina*,
Lauren-

Laurentia, Ostiensis, Collatina, Labicana, Cimina, Flaminia, Ardeatina, Gallicana, Tiberina, Setina, Portuensis, Cornelia, Laticulensis, Nomentana, Quinctia, Pretoriana, Claudia, Salaria, Emilia, Triumphalis, Aurelia. Te daléy dzieliły się na rozmaite inne, których wyliczanie w tém miejscu byłoby zadługiém.

Chociaż te drogi były początkowo budowane w widoku obrotów i pochodów wojskowych, atoli potém służyły równie do handlu iak do opatrowania we wszelką żywność potężného i niezmiernie zaludnioného miasta. Mówi bowiem Seneka „Zwa-
 „żajcie to miasto, w którém ciżba najszer-
 „szemi drogami snuje się bez ustanku, w
 „którém spożywa się cokolwiek we wszy-
 „stkich ziemiach rolnictwo chodzie.“

Z pomocą tych dróg udzielał łatwo Senat swoich rozkazów nayodleglejszym krainom Państwa. August ustanowił pierwszy na ten cel poczty, wymyślone przed Narodzeniem Pańskim na lat 500 przez Cyrusa w Persyi, a woyska Rzymskie u-
 cho-

chodziły codziennie po 20 mil: Rzymskich (pół trzeciéy naszéy), iak świadczy Wegecyusz:
 „Woyskowym pochodem 20000. kroków w
 „pięciu godzinach w lecie ma być tylko
 „odbytych.”

Słusznie Senat wyrokował stawianie
 Łuków tryumfalnych ku czci owych, któ-
 rzy nowe trytwy budować rozkazowali. O-
 trzymał ich dwa August za poprawienie
 Flamińskiéy, ieden Wespazyan, a trzy
 Trajan.

Dzielono te drogi dla oznaczenia ich
 długości na mile, wytknięte słupami oso-
 bnego wzoru, z których piérwszy był po-
 stawionym w śród Rzymu i dano mu imię
Milliarii Aurei. Cajus Grachus najpier-
 wszy podzielił gościńce Rzymskie na mile.
 Rozróżniali Rzymianie swe trytwy na kró-
 lewskie, poboczne i prywatne, (in *Vias Re-*
gias, Vicinales et privatas). Piérwsze, któ-
 re i woyskowych nosiły imię, przechodziły
 całe Państwo w szerz i wzdłuż kilkokro-
 tnie; drugie schodząc się z piérwszemi
 łączyły znakomite miasta; ostatnie węższe
 od

od pierwszych i drugich schodziły się poprzek z pierwszymi, łącząc pośrednie miasta i miasteczka.

Rozmaitość wateł do budowania trytew, sposób ich wiązaniá, żeby były najtrwalszemi, były u Rzymián nadzwyczajne. I tak w drodze przez Galię Belgicką prowadzonéy do Reims znalazł Bergier :

1e Na samém dnie warstewkę na cał tylko grubą gatunku mieszaniny czyli kitu murarskiego z piásku i wápna.

2re Warstwę na 10 całów grubą kamieni obszérnych i płáskich, które stanowią gatunek muru zwiázanego mieszaniá nader twardá, w którym kamienie były iedne na drugich układane.

3cie Następowála inná warstwa muru na 8 całów grubá, złożoná z kamieni blíska okrągłych, pomiészanych z kawałkami cegły, tak zwiázaných, że náylepszy robotnik nie mógł wiécéy wyłamać w godzinie, tylko ile mógł unieść.

4te. Szła nad poprzedzającą inną warstwa z gatunku kitu białawego, bardzo twardego, podobnego do krédy tłustéy.

5te. Na koniec znajdowała się warstwa krzemieńca na 6 calów grubé.

Grubość całej budowy wynosiła 3 stopy.

W innéy drodze którą tenże Bergier o pół mili od Reims, idąc ku Chalons, otworzyć rozkazał, znalazł niejakié od układu pierwszéy odmiany. Drzeń *Nucleus* przezeń zwany, w pierwszéy był trzecią warstwą, w téy drugą, w pierwszéy zaś drugą warstwa była w drugiéy trzecią, którey dał imię *Rudus* rumowiec; w pozostałych warstwach były te same węgla, wyjąwszy że w składzie, kamieni blisko okrągłych, gruzów ceglanych nie znalazł.

Trzecią trytwa, którą otworzył idąc z Reims do Mouzon, była w miejscu swégo wszczepienia na 20 stóp po nad oboczne grunta wyniesioną, a w n.éy pierwszy zakład *Statumen*, z szerokich płaskich na sobie podwójnie kładzionych na kit ułożonych kamieni, dziesięć calów wysoki, i zno-

wu warstwę bez żadnej murarskiej mieszanki z podobnie płaskich kamieni na sucho na 11 cali ułożonych: z kąd Autor mniema, że te obie warstwy za jeden zakład podwójny *Statumen duplex* brać można. Zaraz nad tą następował drzeń z ziemi czerwonej 4 do 5 cali gruby mocno ubity; ten pokryty był rumowcem na 10. cali grubym, z okrągłych leknych kamieni z gatunku kwarców takich jak i wierzchnia warstwa, ale drobniejszych, bo nie przechodzących wielkości orzecha laskowego, a nawet tak po wielkiej części drobnych jak pestki wiśniowe. Ten zwir znalazł tak mocno kitem związany, iż, jak się wyżej rzekło, z największą trudnością przychodziło go łamać. Wieńczyła na koniec tę budowę ostatnia warstwa grzbietowa (*summum dorsum*), która przeciw zwyczajowi Rzymian gdzieindziej z grubszych daleko kamieni niżeli rumowiec składała się i była na 6. cali grubą. Ta więc droga w całej swej grubości miała $3\frac{1}{2}$ stopy. Pokrywa trytwy, czyli pojezdna warstwa, bywała albo z ka-

mieni albo ze zwirow. Zwirowé pokrycie bywało pospolitszém, kamienne iednak iest dawnieyszé, bo w náypierwszý z dróg Rzymskich *Appiyskiéy* zwyczajnie użyté, w którýy podług Missona, kamienie różný wielkości siwe i czerwónawe [10 do 12 caliów grube tak były twarde, że ledwo na nich postrzegać się dáwały kół ślady, czego i ja sám jeżdżąc poniey w roku 1786 dać mogę świadectwo; z tych naywiększe kamienie mają po 2. stopy szerokości, i tak są doskonale spajane, że prawie iest rzeczą niepodobną końcem miecza między nie przeniknąć.

Gautier o którym na samym wstępie wspomniałem, piérwszy systematyczny pisarz nauki budowania trytew, widział wiele wyłamów drogi Rzymskiey w bliskości miasta Langres w Szampanii w kierunku ku *Dijon*, z nadzwyczajnemi, iak się wyrażá, ostrożnościami budowaney, zdiął iéy przez rózny w miejscu swięzo przez siebie wyłamaném, a następujące znalazł-

szy

szy w niéy pokłady, swoje nam przesłał postrzeżenia.

1^{ód} Droga o którój mowa, prowadzoná była samym grzbietem góry, celem unikaniá przecinaniá przez parye.

2^{re} Wątlá, z których się składała, dlá zachowaniá ich trwałości, były układane w wykopie 3 stopy głębokim, z kąd ziemiá wydobytá służyła, jak się zdaie, na wysypanie obocznych trytew ziemnych, jakie dziś przy szrodkowéy murowanéy robią pospolicie we Francyi, albo jak w wielu krajach zakładają drogi *letniemi* zwane.

3^{cie} Na dnie tego wykopu dał się widzieć bruk z kamieni układanych na płask ale nieco ukośnie, był na 8 calów wysoki, i ten był zasadą trytwy, *Statumen*.

4^{te} Na téy zasadzie ułożono i utłoczono narzucony kamień w całéy szerokości drogi, nie grubszy iak kurze jaje, wysoko od 2 do 3 stóp.

5^{te} Szerokość trytwy była na 3 części podzieloną, tak, iż średnią mogły się wygodnie dwa wozy miiąć, i ten przestwór zna-
lázł

lazł P. Gautier znacznie wygłębiony, co wyjeźdzeniu przypisał. Ta szrodkowá pojezdna droga była od obocznych płazami kamiennemi, na $\frac{1}{2}$ do 2 stóp głęboko ułożonemi, nad 4 do 6 cali nie grubsze mi, odosobnioná.

6te Dwie oboczne drogi, przy szrodkowéy głównej podobnie i z podobnych watek układane, służyły niezaprzeczenie dla podróżujących konno lub pieszo; bo przy iadących wierzchem mógł kto inny wygodnie iść piechotą.

7me Co najmocniéy zastanawiało P. Gautier, to zaiste że w bliskości téy trytwy nie widział ani żadnej łamni, ani podobieństwa znalezienia owego drobnego kamienia, ani rzeki, któraby go staczała, wyjąwszy gdyby pod ziemią znajdowała się jaka warstwa zwirowá, którą ówczasowi mogli wyśleźć i z dołów wydobywać.

Żaden z budowniczych Rzymskich nie opisał nam sposobu budowania tych tryte w starożytnych, prócz iednego Witruwiusza, który mówiąc o rumowaniu (de ruderatione)

ne) bruków w księdze VII. Rozdziale I. wypisał się, jak zakładano bruks Rzymskie, które prawdziwie były mieyskimi trytwa-
mi. Jego podanie zupełnie iest zgodné z tém
co znalazł w rozbiorze dróg Rzymskich
Bergier i Gautier.

Słowa Witruwiusza są : „Naprzód zacznę
„ od rumowania, które początkiem iest tyn-
„ kowania, żeby staranniey i przezorniey
„ trwałości zaradzić. Jeżeli przeto na pozio-
„ mie má się dawać rudowanie, należy rozwá-
„ żyć, czyli grunt iest wszędzie twardym,
„ i na tedy się wyrówná; po czém się zapro-
„ wadzi w zasadę rumowanie: przeciwnie,
„ gdyby mieysce było w części lub całkowi-
„ cie poruszané, winno się forszowaniem
„ pilnie zmocnić. W forszowaniu zaś zwázać
„ należy, aby forszty olszowe nie były mię-
„ szane z dębowemi, bo dębowe jak tylko
„ naydą wilgocia, pacząc się, robią w pod-
„ kładach szpary: a kiedy olszyny zabraknie,
„ dębowych użyć należy z tą ostrożnością, iż
„ bycieńsze były przelupowane; im bowiem
„ staną się węższemi, tém lepiéy. po przybi-
„ ciu

„ ciu gwoździami trzymać się będą: má zaś
 „ bydz każda w końcu przybiiana dwiema
 „ gwoździami, żeby iéy rogi pacząc się nie
 „ mogły się podnosić. Nie ma tu mowy o
 „ jodlinie ani buczynie lub grabinie, bo ta-
 „ kowe żadnéy nie obiecują trwałości. Do-
 „ konawozy tégo drewnianého podestła-
 „ nia, jeżeli iest na podoręczu paproć, te-
 „ dy się na niém rozścielá, jeżeli nie, te-
 „ dy się użyje słomy, celem ochronieniá
 „ drzewa od przystępu w' pna, które ie psuie.
 „ Następnie daie się zasada nie z mniejszych
 „ jak garszc może objąć kamieni; tę założyw-
 „ szy i równo rozciągnąwszy, idzie z porząd-
 „ ku rumowanie, które, jeżeli będzie nowe,
 „ tedy do trzech części domieszá się czwárta
 „ część wápna; jeżeli ze starych murów, tedy
 „ nie mniéy jak do trzech części dwie wá-
 „ pna: po c_N ém zaprowadzi się rum fasulca-
 „ mi drewnianemi przez pewny oddział ludzi
 „ mocno ubijany, tak, iżby po ukończeniu té-
 „ go utłócenia grubość rumowania doszła
 „ calów 9. Nastąpi drdzeń ze skorup, który
 „ się składa z mieszániny w 3 częściach
 skorup

„ skorup i iednéy wápna , ta zaś wárstwa nie
 „ má bydz cieższá nad calów 6. Na tym
 „ drdzeniu zakładaia się pod linią i szród-
 „ wagę bruki lub posadzki, czyli one są zkwa-
 „ dratów czyli ze stósowanych figur; a kie-
 „ dy się już to wszystko wykona i powiérz-
 „ chniá będzie porządnie ułożoną, wygładzi
 „ się na koniec tak, żeby w kształtach tarcz,
 „ troykątów, kwadratów lub sześciokątów,
 „ żadne zadzierżystości widziéc się nie dały,
 „ ale zupełnie w swoich właściwych pokaza-
 „ ły się postaciach., Mówi ten Budowniczy
 Augusta w dalszym ciągu Rozdziału o po-
 sadzkach z Mozaiki, o terassach, ale to,
 iako bardziéy rzeczy o którém mówię obce,
 opuszczám.

Podzielono te piękne drogi, jak wyżéy
 powiedziálem, na mile; ozdabiano je więc
 słupami, które każdego zawiadomiały,
 w jakiém się od stolicy Państwa znajduie od-
 ległości; dla większém przyiemności upię-
 kniano ich okolice niezliczonemi pomnika-
 mi, grobowcami, świątyniami, domami
 gościnnemi i pysznemi mieszkańiami wiey-
 skiemi

skiem i bogatych Rzymskich obywatelów, w ozdobne ogrody opatrzonemi. Nie zapomniano stawiać przy nich w pewnych odległościach domów celnych, gdzie opłatę drogową od podróżniących odbierano, a nawet i pocztowych, gdzie pociągi przepręgano albo luki wojskowe stawiano.

Ze wszystkich miejsc, jakie się Rzymianom najtrudniejszemi zdawały w budowaniu i zakładaniu trytew, najmocniéj ich zatrudniały przebiłania skał Appeninu. Imperator Wespazyan całéj przyłożył usilności do przekucia jednéj tylko skały na drodze Flamińskiéj. To przebicie było w ów czas dla wszystkich ludów dziwówiskiem, nie było iednak dłuższém nad stóp 1000.— Kiedy ieden prywatny Rzymianin w bliskości Neapolu, na drodze dzisiáy do Pozzolo (dawnego Puteolum) i Kumei, ochraniając podróżnych od przebywania góry nader przykréj, Pozylipein zwanéj, zrobił drogę poziomą na przestrzał, dłuższą niż powyższą Wespazyana najmniey sześć razy. O téj drodze Seneka za swoich czasów jako już od dawna istniejącéj wspomina.

Nie same góry czyniły Rzymianom trudność w prostowaniu ich trytew, bagna niekiedy rozległe stawały im na przeszkodzie. I tak w bliskości samego Rzymu Błota Pontyńskie między Albano i Terracina zmuszały w początkach drogę Appiyską prowadzić kręto po górach, co ją na mil kilkanaście dłuższą czyniło. Imperator Trajan potrafił znieść tę zawadę, kiedy śródkiem trzęsawic i bagien zrobił trytwę naydoskonalszą, długą na mil blisko 16 Włoskich. Założył on z wielkimi trudnościami posadę na wzór innych Rzymskich gościńców, wybrukował ją całą, opatrzył w mosty i przepusty; obok niéy zrobił kanał spławny, jak świadczy Strabon w ks: V. Geografii, i jak każdego miejscowość przekonywá, kiedy tę drogę przymuloną po zatkaniu przepustów błotami, od czasu najazdów hord barbarzyńskich zupełnie prawie zapomnianą, Pius VI monarchicznym nakładem odkrył i nieskażytelną w swéy pierwótnéy budowie znalazł i światu pokazał.

Mówi o niéy w przywiedzioném miejscu. „Blisko zaś Terraciny iadącemu do Rzymu daie się widziéć kanał przy drodze Appiyskiéy, który w wielu miejscach i bagniste i rzeczne wody wypełniają. Tym kanałem spław najmocniéy odbywá się nocą, tak, iż kto przy wieczornéy zorzy wsiádł na statek, ten z wschodzącém słońcem całą Appiyską drogę na boku zostawił.“ Skracając rzecz, nie wspominaám tu o drogach Rzymskich przez Galliá Narbońską, Celtyyską i Belgická prowadzonych, równie jak przez Hiszpaniá, Portugalliá, nie mniéy jak o czterech głównych trytwach, których nieskażytełność do tąd się widziéć daie w dáwnéy Wielkiéy Bytanni dzisiáy Anglii.

Nizeli przystąpię do epoki zakładaniá trytew w Europie, wypáda mi ieszcze przeýść przez inne części świata, i zastanowié się, co przed Rzymianámi, lub tam, gdzie ich panowanie nie dosięgnęło, w tym widoku porobiono.

Persyi, którój winni iesześmy piérwsze poczt zaprowadzenie, jak świadczy

Xenofon,

Xenofon, szczyła się w dawnych wiekach dobrze założonemi głównemi gościńcami. Herodot opisuje nam ieden, który od Sardes do Stolicy Suza prowadził. Były koło niego Królewskie gościnne domy i austerie, miał w swęy długości Stacyi III., a ta (ujeżdżając po mil 5 dziennie) potrzebowała do całego ięy przebycia dni 90.

Józef Żydowin, prócz drogi, o której Historya Święta w 4. księdze Moyżesza w wierszu 21. 22. u Moabitów wspomina, opisuje gościniec, jaki Salomon przez Królestwo Izraela zrobić roskazał.

Grecy, mimo wielkich swych wiadomości w nauce Rządu i Policyi, nic nam nie podali o swoich drogach. Rzymianie dopiero trytwy w tych krajach porządne zakładali. Kartagińcykowie, lud przemyślny, długo z Rzymianami o pierwszeństwo walczący, prócz dróg w swoim kraju, pierwszym jest porządnego bruków układania wynalazcą.

W Chinach rościagała się od dawnych wieków i dotąd się rościaga troskliwość

Rządu



Rządu, jak było u Rzymián, na drogi publiczne, tak, iż powszechnie są bezpieczne, schludne i wygodne. Utrzymowani są ciągle publicznym nakładem ludzie, którzy je jak najporządniej równają. Są często kroc brukowane, mianowicie w południowych krainach, tém bardziej że tam koni i powozów mało używają. Są one pospolicie szerokie: że zaś grunt w Chinach iest zwyczajnie lekki, niebawnie po dészczach wysychają. Porobili Chińcykowie trytwy przez naywyższe góry i skały, które miejscami na wylot poprzebiiali, szczyty gór poznosili, a doliny groblami popodwyższali. W wielu krainach drogi bywają otoczone wielkimi z drzew ulicami, a niekiedy ścianami na 8 stóp wysokimi, dla wstrzymowania podróżnych od zbaczania na uprawne role, obmurowane, z pozostawianemi otworami tam tylko, gdzie poboczne lub krzyżowe drogi nieuchronnie tego wymágają.

Otaczają te trytwy miejsca spoczynkowe nader wygodnie urządzone na zimę i la-

to,

to, do których zakładania ubiegają się najczęściej oddaleni od Dworu Mandarynowie, przez co sobie przywiązanie ludu iedną. Są jeszcze obok tych dróg liczne Świątynie czyli Pagody, przy których spoczynek na nogę samym tylko Mandarynom służy wyłącznie; wielu z nich pobożnie gościnnych utrzymuje na swym koszcie ludzi, którzy ubogim podróżnym darmo dają napój herbaty w lecie, a w zimie gotowaną z imbierem wodę, nie wymagając od podróżnych, tylko aby nie zapominali imion swych dobroczyńców.

Dla większej wygody podróżujących po Chinach, wydrukowano książki służące za przewodników podróży lądem i wodą od Pekinu na wszystkie strony Państwa.

Peruwiańskie drogi dawne, które za późno Hiszpanie po ich złośliwem zburzeniu odnowili, wyrównywały najpiękniejszym Rzymskim gościńcom. Zastali Hiszpanie u tych napastowanych przez siebie narodów, które dzikimi mianowali, dwie główne trasy, każdą na 500. mil długą, przez dawnych Inkassów założone, od Cusco do Quinto pro-

Po Rzymianach nayıpiérwszy Karól Wielki, mężny dáwnych przesądów niszczy-
ciel, a razem mądry prawodawca, przywie-
dzone do upadku dáwne Rzymskie trytwy,
przez Gallie i Niemcy prowadzone, odnowić
roskazał, czégo kiedy razem wszystkiego
przedsięwziąć nie mógł, częściami wy-
konywać polcił. Po nim dopiéro Filip
August, co było po śmierci piérwszego
przerwaném, odświeżył; i w roku 1184
nie tylko stolicę Państwa Paryż wybruko-
wał, ale we wszystkich krainách popsute
drogi publiczne poprawić roskazał; a celem
dopełnienia tak wáżného dzieła; mnóstwo
urzędników drogowych pomianował. Kie-
dy iednak mianowani nieodpowiedzieli
wspaniałym tego Monarchy zamiarom;
kiedy ich opłata stała się ciężárem Na-
rodu, na tedy dalszey poprawy dróg po-
przestano.

Jan Sarrazin, niegdys Drożny Wielki
Francyi, podał nám przepisy tych urzę-
dów w Roku 1262 do zachowania nadane;
ale że takowi urzędnicy więcéy mieli ni-

wadzące. W epoce ich dobrego bytu, podług świadectwa Augustyna Zarata w Traktacie o podbiciu Peru, były drzewami obsadzone i mocnymi pod murowane ścianami po pod którymi rowy odbierały ściekającą z nich wodę. Tych tryteń szerokość miała kroków 25, były zaś brukowane kamieniami wielkości w wielu miejscach po 10 stóp w kwadrat. Obok tych dróg, w końcu każdej dziennéj podróży, były zamki dla wygody Inkassów, a nawet dla wypoczynku podróżnych wspaniale budowane i w wszelkie wygody opatrzone.

Przejdźmy z kolei bliższe nam czasy, w których iżełi Panujący nie doszli w przepychu i trwałości budowania Rzymskich gościńców, dorównali im podobno w mnożeniu, a przewyższyli w sposobie prowadzenia ich węzownie po nayprzykrszejszych górach Alpejskich i Pirenejskich, a nawet chociaż nie tak wyniosłych, ale równie przepaścistych w Alzacyi, Lotaryngii, Bawaryi, Austryi i Szkocyi.

żeli pospolitę dobro korzyści, zostawały tak rzeczy w nieładzie aż do panowania Henryka IV. w Roku 1599. kiedy postanowił wielkim urzędnikiem drogowym sławnego swego Ministra Sully. Wszelako zniewolony bronić mieczem zdobytego własnego Państwa, musiał przerwać widoki poprawy Trytew Francuskich. Ludwik XIII. z Ryszeliem a XIVty z Mazarynim dopełnili życzeń Henryka IV.—Ludwik XIV. tak daleko posunął swych dróg roboty, jak daleko i nauki i zdobycia na obcych i sama potęga Francyi wzrosła. Jednakże jako Wojownik najwyższy zajmował się odnawianiem, poprawą i zakładaniem dróg wojskowych; bo mając do czynienia z Państwem Niemieckim i Hollandyą, nie spuszczał z uwagi trzech linii twierdz, które przystęp do szrodka Francyi zasłaniały, a opatrowania i w rynsztunki i w żywność wymagały; dla tego za panowania tego Monarchy najwyższy w tę stronę całą zwrócono usilność. Jedna jeszcze trytwa przez Orlean ku Lionowi idącã

jako

jako nayhandlowniejszą zaięła szczególniéy troskliwość Rządu Francuskiego.

Lubo Autorowie Encyklopedyi Berlińskiej wiele nám wiernych podali doniesień o Historyi Trytew Francuskich; ciężko pojąć, dla czégo wyniosłszy bardzo słusznie pod niebiosa roboty dróg publicznych przez całą Lotaryngią w ostatnim wieku, kiedy wiedzieli że iéy udziałnym Panem był Stanisław Leszczyński Król Polski, a Teść Ludwika XV., i że iemu samemu należy się sława z rozpoczętych i dokonanych tych wiekopomnych zakładów, zataili przecieź przed światem Imię tego panującego w ów czas w Lotaryngii i Barze Polaka.

Mówi Encyklopedya o tych drogach co następuje :

„ Dziwną jest rzeczą, że w ustąpieniu Francyi w Roku 1735. Xięstwie Lotaryngii; wielką liczbę prętów dobrze zrobionych trytew znaleziono, a daléy ieden Xiąże (tu się godziło przynamniéy Imię Stanisława przypomnieć) daleko

„więcý zrobił, niżeli naypotężniejsi
 „Królowie, mimo gliniastego, który ro-
 „boty tamował i uciążał, gruntu: czégo-
 „by się nie mogło było wykonać, gdy-
 „by się było na wielki zapas wapiennych
 „kamieni nie natrafiło. Chciano tu są-
 „siadujących Francuzów wyprzedzić, i
 „tak daleko roboty posuniono, że teraz
 „prawie od każdégo miasta do drugiégo
 „nayprzyjemniejszemi trytwami kamien-
 „nemi przejeżdżać można; chociaż rze-
 „telnie włościanie w ów czas wiele ucier-
 „pieli, kiedy prócz Królewskich gościń-
 „ców wiele poprzecznych utrzymywać
 „byli przymuszeni.

„Między temi drogami, droga od Metz
 „ku Paryżowi w sposobie wężowym przez
 „bardzo wysoką górę idącá, z względu iéy
 „nadzwyczajnéy szerokości i bardzo u-
 „miarkowaného podnoszenia się przed wszy-
 „stkiemi má pierwszeństwo. Wniéy zawroty
 „są náymocniéy rozszerzane, po których
 „bryki tak w górę jak na dół, jak gdy-
 „by po równi, wyjeżdżać i zjeżdżać mo-

„gą. Jakkolwiek bądź; założenie téy dro-
 „gi daleko mniéy kosztuie, niżeli try-
 „twy przy Toul od iednego wierzchołka
 „góry do drugiego przez wypełnienie mię-
 „dzy niemi bardzo głębokiéy doliny i
 „wysypanie niepospolicie wysokiéy gro-
 „bli trytwianéy. Bo każdemu wiadomo,
 „że kiedy z tąd na obie strony má swój
 „odchód woda, nie masz tam żadnego
 „mostu, co iest dowodem jawnym, że
 „we Francyi żadnych nie żałują nakładów
 „na robienie dróg pięknych, prostych,
 „równych i wysokich, i że na nie wy-
 „biéraią miejsca naydogodnieysze.”

Jeszcze ráz muszę w tém miejscu
 powtórzyć, że ten przykład nie Francu-
 zom, ale Polakowi przypisać należy.

W innych krainach Francyi, jak w Szam-
 panii, Delfinacie, Franche-comté, częścia-
 mi tylko porobiono trytwy; w Bretanii zaś
 i Langwedoku, bez mieszaniá się prawie
 Rządu, sami obywatele swém staraniem
 takowe i bardzo piękne i kosztowne po-
 budowali. Bordeaux potężnie handlowé
 mia-

miasto nie było przecięż przed panowaniem Napoleona z Paryżem żadną trytywą połączone. Normandyá i Pikardyá zupełnie były bez dróg robionych.

Od Paryża na wszystkie strony Państwa Francuskiego poprowadzono przepyszne trytwy w odległość dalszą nad mil 10., pokryto ich szrodek głázami w kostkę obcinanemi w sposób bruku Paryskiego; obok nich idą szerokie ławy a raczej drogi letnie z ziemi niczém nie pokryté, za temi dopiero prowadzone są rowy głębokie pięknemi w wielu miejscach owocowemi poobsadzone drzewami. Cała tych gościńców posada groblowá tak jest urządzoną, iż bruk szrodkowy ma 34 stóp szerokości, a ławy po stóp 15; temi w czasie posuszy wolą furmani jeździć, końcem oszczędzenia wozów i podków, unikając bardzo gładkiego nieco pochyłego bruku, z którego wozy zwyczajnie dwókołowe obładowane łatwo się ześlizgać mogą.

Alzacya jakkolwiek jest krajem równinnym, iadąc jednak ku Lotaryngii od Colmar aż do Landawy jest wielkimi górami *Vauge* zwanemi otoczona. Dolinami idą równolegle do Renu przez wszystkie prawie miasta nayporządnieysze trytwy, a między niemi naypięknieyszą od Strazburga do *Fort Louis*. Nic jednak nie wyrównywa czarowniczemu że tak powiem gościńcowi, który po między cuda liczyćby należało, a który ku Zabern w górę prowadzi. Mila drogi w naywiększą wysokość tak jest budowana, że naywiększe ciężary bez naymnieyszego niebezpieczeństwa, bądź w górę, bądź na dół są przewożone, tam, gdzie dawniey z narażaniem na utratę życia i ludzi i bydła ledwie się można było z Francyi do Alzacyi zbliżyć. Zawroty węzownicy tak są na téy górze budowane, że objeżdżając niemi miasteczko Zabern daie się widzieć po wiele kroć, raz z prawéy drugi raz z lewéy strony, a czasami i w tyle. Podnoszenie się zaś drogi jest tak umiar-

kowa-

kowané, iż na Francuski sążeń ledwie dwa całe podwyższaniá rachować można. Długość drogi węzowéy má sążni 1825., szerokość stóp 30; przepustów pod nią sklepionych iest główniejszych 17. Zakład iéy wynosił 2,000,000 Franków, a utrzymanie roczne nie kosztuje 500 liwrów.

Podobne węzownice w wielu miejscach Francyi porobiono, jak przy Metz i Berfort. W Flandryi począwszy od Isle (Ryssel) aż do Ypru, Dunkierki, Mons, Ath, Maubege, Charle Roy i Fillipeville, gdzie niegdyś Cezar August ledwie ziemne groble przez bagna sypać potrafił, jeździ się teraz z upodobaniem naydoskonalszemi trytwami, tak, iż oprócz wymienionych od Tangres do Mastrychtu, Kolonii, Reims, Soisson, Amiens, Mardyku, Gandawy i Utrechtu, samemi się dobrze urządzonemi przejeżdżá trytwami. —

Wszystkie tu wymienione drogi, przez kilka lat początkowéy wé Francyi rewolucyi zupełnie prawie zapomniane, były bardzo bliskiemu całkowitégo swégo zniszczenia; Napoleon dopiéro za swégo panowania, nie tylko je odnowić i poprawić rozkazał, ale nowe pozakładał i przywiódł do skutku.

We Włoszech, mimo tak potężnych staro-Rzymskich zakładów, mimo, że nie zostawało tylko je w dobrym bycie utrzymować, mało gdzie można dobrą jeździć drogą, prócz w Lombardyi Austryackiéy: nie przeto iednak należy powszechnie sądzić o obojętności Xiążąt na wszystkie trytwy. — Pius VI., jak już nadmienilem, odkrył wielkim nakładem drogę Appijską między Albano i Terraciną, przez co opuszczając drogę dawną górną, skróciła się podróż do Neapolu. Wiktor Amadeusz Król Sardyński i Xiąże Piemontu i Sabaudy, więcéy dokazał niżeli Rzymianie, w drodze ku Chamberi od graniczącego z Francyą miasta Pont Bauvoisin; bo piérwsi prze-

przestali na przebicju skał, a w wycho-
dzie na przepaść, machinami tylko spu-
szczali swe woyska, kiedy Wiktor, ká-
zawszy skałę zlámac aż do szczytu, ka-
mieniem z niéy wyłámanym wymuro-
wał wężownicę niezmiernéy wysokości,
tak iednak wygodną i bezpieczną, iż bez
obawy można nią wyjeżdżać i spuszczać
się iak po wężownicy Zabernskiéy.

Usiłowania Napoleona i dla téy wa-
żnéy części Europy były nadzwyczajne.
A chociaż iego, jako wodza, zajmowały kom-
munikacye krajów w widokach wojennych,
jednakże i handel i stosunki sasiedzkie
były przez to bardzo ułatwianemi. Try-
twy przez Mont Senis, Simplon, górę Go-
tarda, zostaną na zawsze pomnikami iego
sławy.

W Szwaycaryi, lubo jest wiele czą-
stkowych trytew, nie przyszedł przecięż
ten kráy do połączenia niemi stolic kan-
tonów.

Hiszpania nie może się szczycić wielu swojemi kunsztownemi drogami, tak nieuchronnemi w popędzie handlu w wielu tak ważnych i szukanych od obcych do fabryk nieuchronnych iéy płodach. Jedna tylko w roku 1749. przez Ferdynanda VI. iest z przepychem założoną, tak, iż 5. pojazdów miiąć się potrafią. Służy ona niejako do połączenia Staréy z Nową Kastylyi; nie iest dłuższą nad 8400. sążni, szeroką iest na 35 stóp i ciągnie się przez dwa pasma gór. Prowadzi razem do letnich Królewskich zámków El-Pedro, Eskuryálu i San: Ildefonso. Ten sám Król roskázál zacząć drugą od Madrytu do Aranjuez siedm mil długą, przeznaczył on na każdą milę 3,000,000. reałów. Ciągną teráz tę drogę ku Kadyxowi. Miasto Kadyx má piękną drogę do Caraca; z Villa Franca do Panadez iest dobrá droga kunsztowná, wielkím nakładem przez skały budowaná, i po nad głębokie przepaście prowadzoná. Nad niektórymi mostami, które łączą góry, dziwić się słuszenie

sznie należy, co dowodzi jak wiele może dowcip Hiszpański, kiedy się na co odważy.

Portugallia, chociaż bogatą, chociaż co do watek niczego iéy nie brakuje, nie prawie w tym gatunku gospodarstwa krajowego nie przedsięwzięła.

Wszyscy się na to zgadzają, że *Anglia* w przepychu i piękności budowania dróg kamiennych przechodzi wszystkie kraje Europejskie. Służyły Anglikom za wzory wielkich gościńców cztery główne trytwy zostawione im przez Rzymian, których długość wynosiła mil 400. Uznali oni naprzód nieuchronną potrzebę utrzymania ich w dobrym stanie, późniéy przy wzmagającym się handlu i pomnżaniu się fabryk i rękodzieł zachęcili się do zakładania nowych, które corocznie pomnżają.

Tam nawet, dokąd potęga Rzymian niedosięgnęła, w Szkocyi północnéy, w roku 1726. rozpoczęto budowanie trytew i przez lát 11. nad niemi bez przerwy pra-

cowano,

cowano, tak dalece, że teraz wynoszą mil Angielskich 250. a naszych 83¹/₃.

Hollandya przekrojoná, iak żáden kráy, kanálami spławnemi, które iéy służą za gościńce, ogołoconá z wszelkich wátel do robienií trytew zdatnych, mimo przemożnego handlu a przeto i bogactw, mało potrafiła dokázać w tym przedmiocie, iednakże bruki w iéy miastach są przepyszne.

Brabancya, chociaż pospolicie má niskie swych gruntów położenia, przewyższyła iednak wszelkie trudności i piękne poobsadzone drzewami pozakładała drogi. Winien ten kráy Maryi Teressie te poznoszone jakokolwiek z początku wielkie do pokonaniá trudności, które iednak szczęśliwy skutek w roku 1766. uwieńczył.

W Niemczech Państwa Austryackie, w ogóle uwážane, szczycą się i náywygodnieyszemi i najpięknieyszemi trytwami w porównaniu z resztą Europy, iednę podobno Angliá wyiáwszy. Poczynaią się główne gościńce od Wiednia na wszystkie

strony

strony Manarchii ; *iedna* do Tryestu w długości mil 60 , *drugá* do Lincu mil 24 , *trzeciá* przez Iglawę do Pragi mil 44 , a *czwártá* przez Prezburg do Węgier. Józef II. poprowadził *piątą* nową od Wiednia przez Morawę , Szląsk , Galicyą a nawet i Bukowinę , długą najmniéy na mil 140 , która dla części dawnéy Polski będzie zawsze niezatartym pomnikiem do wdzięczności. Można po tych doskonale urządzonych drogach bez zmordowania sprzężajów po mil 12. dziennie ujeżdżać. Karol VI. z widoku handlu założył drogę od Karlsstadt do Fiume , która dotąd nosi imię Karolińskiéy. Na téy drodze górę *Petsch* w długości 400. sążni wysadzono prochami. *Jozefińska* droga , która od wolnégo Królewskiégo miasta Seín (Zesig) nad morzem i od Carlobago , przez góry *Grofse Kappelle* zwane prowadzi do Karlsstadt , nie iest dłuższą nad mil 4 , iest iednak iedną z najpięknieyszych w Europie , w końcu każdéy mili iest znak miłowy z biálego marmuru w kompas słoneczny

neczny opatrzony, a co dwie mile postawiono ostrosłup wysoki z podobnego marmuru równie z kompasem. Po obu stronach trytwy urządzono płynącą wodę poodróżującym ku wygodzie, nad to wodozbiór dla napawania koni. Znaki milowe i ostrosłupy są lipami otaczane, które przechodniów spoczywających, swym cieniem ochładzają.

Rząd Austriacki niczego nie oszczędza w zakładaniu wielu pobocznych gościńców prawie corocznie; między temi Maylatską drogę od Dukli ku Prezburgowi idącą przez Węgry, równie inne liczne do miast Cyrkularnych, a nawet i od głównych trytew przez najwyższe góry, albo są już poprowadzone jak od Andrychowa przez wysoko grzbiecisty Kocierz na Żywiec ku Jabłonce, albo nowo w Galicyi od Sańdeczów przez Nowy Targ i od Myślenic przez Jordanów ku Węgierskim granicom nakazane do założenia.

Co widzimy bliżéy w Galicyi, to samo corocznie dzieie się w innych dziedzi-
cznych krajach Austryakich.

Po Austryi w Niemczech, żaden z pa-
nujących nie usiłował więcéy w zakłada-
niu dróg kunsztowych przedsiębrać, jak
Król Bawaryi. Maiącego Państwa wszy-
stkich trytew gotowych do 2050 mil dłu-
gości, znalazły się w czasie wojny przed
1805. rokiem tak zepsute, iż ieździć po
nich, a tém bardziéy przeprowadzać dziá-
ła, było prawie niepodobieństwem. Za-
wołany w służbę Króla Bawarskiego zau-
fanie uzyskawszy Monarchy Karol Fryde-
ryk Wiebeking, mąż i uczoney i w prakty-
czne wiadomości, równie co się tyczy bu-
dowania dróg kunsztowych iak stawiania
nayıpięknieyszych a razem náytrwalszych
mostów, opatrzoney, zaiął się z całą usilno-
ścią równie przebudowaniem zepsutych
iak i murowaniem nowych trytew. Ja-
kóż przez trzy nie zupełne lata 1500.
mil z gruntu zepsutych do náylep-
szego przywiódł stanu, przeszło 40 mil

nowych náywięcéy w gorzystych okolicach wybudował, rowów drogowych wykopał mil 2400. Wystawił 8. głównych mostów, przestawił wiele set małych od 30 do 80 stóp długich, i przepustów, nieráchuiąc w to dziewięciu głównych popraw przydrógowych po nad rzekami grobel, niekiedy do 20 stóp wysokich.

Nie odmáwiam já sprawiedliwości innym władzcom Niemieckim, ani zaprzeczam chęci i nakładów na robienie náylepszych trytew, jednakże wspomnioné dwa Rządy zasługują jak mi się zdaje w sprawie téy publiczney wygody na pierwszeństwo.

Wszakże w Xięstwie Brandeburgsko-Anszpaskiem od Roku 1762. Chrystian Fryderyk w ów czas panujący wyłożył na budowę trytew 820,000. Złotych Ryńskich. Pomnik w postaci ostrosłupa wystawiony przypomina ten czyn wspaniały w napisie: *Munimentum in hasce vias regias ab Optimo Principe Christ. Frid. Car. Alexandro, non tributo subdit. sed propria pecunia exstructas Anno 1773.*

Miasto Frankfort, iako od d'awn'a szrodkow'é handlu Niemieckiego, pozak'ładało w r'óżne strony swojego okr'ęgu bardzo wygodne i pi'ękne trytwy.

Stany Hannowerskie przeznaczai'ą od wielu lat rocznie po 24000. Talar'ów na popraw'ę dr'óg w swoim kraju; jak'ó'ż od Hannoveru ku Brunswikowi i Zell wybudowano porz'ądne trytwy.

W kr'ólestwie dzisi'ay Saskiém, mimo że handel jest wszródzebrany w Lipsku, mimo że gotowe s'ą wsz'ędzie w'ąt'a do robieni'ą dr'óg naylepszych, pospolicie iednak nie s'ą do pochw'alan'i'ą; w'ąskość bowiem dr'óg tam za'łożonych, z'łé w'ężowanie i mni'ey starann'é ich utrzymowanie ka'żdego biie w oczy.

W Rossyi Katarzyna II. pyszn'ą drog'ę od Petersburga do Carski'ego Sie'ła ka'zała Genera'łowi Bauer za'łożyć. W ca'łym prawie Pa'ństwie Rossyyskiém, gdzie trytwy kamieniem lub zwirem wysłanemi by'dź nie mog'ą, wynadgr'adz'ą si'ę brak budowy i poprawy dr'óg publicznych ich sz'ero-

szérokością; ta bowiem pozwala w największym, jak tam bywa, pędzie mijać się bez obawy kilku obok siebie pojazdom w biegu, przez co cała wspomniona pojezdny drogi szerokość, chociaż niczym twardym nie wysypana, ochrania ją od wyjeżdżania kolei.

Przykro mi, iako Polákowi, przyznać, iż w Polsce nic w względzie dróg publicznych przywieść nie mogę, coby mogło pochlebiać mojej rodzinnéj ziemi. Kto jednak zastanowić się zechce nad nieszczęśliwym iéy politycznym bytem blisko przez trzy wieki, kto sobie pomyśli że Rządu podobnego jak w ościennych krajach nie było, a skarb był zawsze ubogim, ten łatwo u siebie wymówi Polaków.

Jednakże, jak tylko Rząd się ustalił, jak tylko Monarcha dziś panujący, przejęty dobrém i pomyślnością kraju, rozwałzył nieuchronną potrzebę trytew, tak dla rolnictwa, fabryk, handlu, jak dla widoków w obronie kraju wojennych, natych-

To wszystko wykonano w Okręgu. A w mieście i przedmieściach, tam nawet, gdzie albo żadnych nie było bruków, albo od sta i więcej lat niebyły poprawiane, wszędzie prawie nowe z chodnikami porobiono; trytwy zaś tak w koło miasta jak ku wioskom i gościńcom publicznym stykającym się z liniami Stolicy, nąyporzadnieysze porobiono. Któż po tylu dowodach usiłowań potrafi odmówić Senatowi Rządzącemu W. M. Krakowa sprawiedliwości, że tego potrafił w pięciu latach dokazać, gdybym nawet nie wspomniął o wybudowaniu do 1000, blisko sążni kanałów ochłodstwa tak w koło miasta jak po ulicach?

Pozwalam sobie tu oddać publiczne świadectwo obywatelom naszego Okręgu, którzy równie patryotycznemi kierowanymi powodami usiłowania Rządu gorliwie wspierają, tak w chętném dostarczaniu szarwarków, jak w bezinteresowném, ustępowaniu iżyznych nawet swych grun-

gruntów dla zaprowadzenia prostych trytew, nieuchronnych.

I takimi są JJ.WW. Rejent koronny Badeni Dziedzic Branic, J.W. Badenia Wojewodzina Dziedziczka Czerwonego Prądnika Hrabia Józef Wodzicki Dziedzic Kościelnik, z przyległościami, Hrabłowie Szembekowie Dziedzice Poręby Oblaszek i Kościelca, Hrabia Kryspin Żelénski Dziedzic Liszek i Piekar z przyległościami, Florkiewicz Dziedzic Młoszowy z przyległościami. —

Wystawiwszy stań trytew i starożytnych i nowych, nie zostaje mi tylko krótko tu przywieść korzyście, jakie Rządy narodów ucywilizowanych z nich otrzymują, bądź w widokach administracyjnych, bądź w zabezpieczeniu wczesném kraju od napaści nieprzyjacielskich. Dla czego chcąc to dać poznać, przestaje na przytoczeniu wyjątku z Rozdziału I. dzieła o budowaniu dróg publicznych przez uczonego Wiebeking; słowa jego są :

„Korzyście jakie z dobrze utrzymanych trytew dla wszystkich ucywilizowanych krajów spływają, nigdy więcéy w ca-

„ley swéy obszerności niebyły tak powsze-
 „ chnie uznane, jak za naszych czasów.
 „ Kiedy wszelkiego gatunku powołania z
 „ natężoną dzielnością zaczęły bydz w pope-
 „ dzie, kiedy podróżowanie stało się i po-
 „ trzebą i modą, a taktyka potrzebująca
 „ dział licznych, równie jak ciężkie wozy;
 „ dla ochrony się od panującý dróży-
 „ zny zaprowadzone, z wąskimi dzwonami,
 „ drogi zwyczajne wkrótce niszczą. To
 „ rozwážywszy, możnáz zaprzeczyć, żeby
 „ gruntownie budowane trytwy nie miały
 „ bydz do nayważniejszych publicznych za-
 „ kładów liczone? Tym czasem są one nie
 „ tylko wážnym pomocnym szrodkiem do
 „ wskrzeszenia handlu i rzemiosł, ale jeszcze
 „ są przyczyną pomnieyszenia ceny piér-
 „ wszych i nieuchronnych potrzeb życia;
 „ kiedy nakłady na przewóz nie są nadto
 „ wysokie. Przykładaią się dobre gościńce
 „ do podnoszenia się rolnictwa, częścią
 „ przez ułatwienie zbywania ziemiopłodów
 „ i drzewa tak budowlaného potrzebizna-
 wého,

„wégo iak opáłowégo, częścią że w czasach
 „rozdrożów w krajach, gdzie nie masz try-
 „tew, używaná większá liczba bydlat, tu
 „do uprawy roli iest zwróconá, a z tąd pa-
 „szá zbyteczná dlá krów mlekoedaynych
 „korzystniéy może byđz przeznaczoná. Na
 „koniec drogi dobre ułatwiaią prowadze-
 „nie wojny za granicá i bronienie kraju
 „własnego, bo pomagaią do przewożenia
 „z náywiększá oszczędnością potrzeb wo-
 „jennych, bo bez nich pochody woysk
 „i prowadzenie ryszunków, równie jak
 „i żywności, są strudniane: przeciwnie, przy
 „dobrym ich stanie rolnik i mieszkanieć
 „miasteczek nie doznaie nadzwyczajnego
 „ucisku.“

„Nie náleży się przeto dziwić, że
 „przezorne Rzády na poprawę gościńców
 „nieuchronnych kosztów nie odmáwiaią,
 „przez co stawiaią sobie pómniki, i zmu-
 „szaią podróżujących, na samym wstępie
 „w ich granice, do wyrokowania o trwaią-
 „cych urządzeniach. Z tego względu Panu-
 „iący;

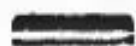
„iący, którzy się wzięli do budowań
„trytew, jako przedmiotu wartaiącego ich
„usiłowań, zostawili po swym zgonie
„zakłady, które poźną potomność z wdzię-
„cznością długo wspominać będzie.“

„Stan komunikacyi kraju, jest ieszcze
„niezaprzeczoném znamieniem, z którego
„o obrotach i dobrém mieszkańców mieniu
„sądzić się godzi, i o jakich Rząd wyraźnie
„stanowi, a to w náypóźniejsze czasy.
„Dla czego ów Rząd, który o rzekach mo-
„gących służyć do spławu, o kanałach,
„równie jak o trytwach i mostach żadné-
„go nie má staraniá, sám na siebie wy-
„daie wyrok, że nie zná zasad gospodar-
„stwa krajowégo. Albowiem tam tylko na
„szrodkach do uskuteczniania dzieł podo-
„bnych zabraknie, gdzie żadného nie ma
„finansowégo systemu, albo gdzie na śmie-
„szoty, dziecinne zakłady i niepotrzebne
„woyny, na próżnującą tłuszczą bezpo-
„trzebnych urzędników pieniądze trwonią;
„gdzie nie zwážaiąc albo przez połowę tyl-
ko

„ ko ufaiąc ludziom z prawdziwym talen-
 „ tem , z sercem poczciwém , z pracowito-
 „ ścią i z gruntownemi wiadomościami ,
 „ zasłużoną im zatrzymują nadgrodeę ; gdzie
 „ interessa kraju są w zawikłaniu , gdzie u-
 „ rządzone pensye dla urzędników nikcze-
 „ mne , które rzádko gdzie bywają miarko-
 „ wane drożyzną potrzeb pierwszych ; sło-
 „ wem , gdzie to wszystko tam uie náyży-
 „ tecznieysze przedsięwzięcia. We wszyst-
 „ kich przeto ucywilizowanych i dobrze rzą-
 „ dzonych krajach będą drogi budowane ,
 „ mosty wygodne i ze smakiem stawiane. “
 Łatwo to każdy obeymie , kto rozwáży ,
 że dzieła publiczne cechują ducha , smak
 i dążenia Rządu , i wiekopomną pamiątkę
 w sławie równie Panujących jak ich do-
 brych Ministrów utrzymują.

Dla tego to Perykles , Salomon , Ju-
 lius Cezar , August , Karol W. , Henryk
 IV. Ludwik XIV. ; ia dodam Kazimierz W.
 Jagiełło , Zygmuntowie , i Piotr W. , Kata-
 rzyzna , Józef II. , Fryderyk II. ; Kolbert ,
 Sully ,

085299



Sully, Mazaryni, Turgot, na trwalszą sobie zasłużyli sławę, że więcéy budowli użytecznych założyli, niżeli mnostwo ich poprzedników.

Co zaś za naszych czasów w różnych krajach zrobiono? nikomu nie tajno: opisanie tego zostawmy naszym następcom.

