

Aleg. 108.

Sprawozdanie mniejszości komisji drogowej

o wniosku p. Męcińskiego, w sprawie reformy obowiązującej ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Jednomyślną była opinia komisji drogowej, że ustawy trwające długi szereg lat, a dotykające najżywotniejszych interesów ludności, nie powinny ulegać radykalnym zmianom, odbiegającym daleko od istniejących stosunków i dawno wżytych zwyczajów, ale w stopniowej reformie należy usuwać braki i niedogodności, które z biegiem czasu ze zmienionymi warunkami życia, z ciąglem postępem, w każdej niemal ustawie powstać muszą.

Do takich ustaw, w pierwszym rzędzie zaliczyć należy ustawę drogową z 18. Sierpnia 1866. roku. Ustawa drogowa jest wypływem długotrwałego zwyczaju, a pomimo silnej i uzasadnionej krytyki przetrwała w erze konstytucyjnej lat 18.

O to dawne prawo, oparte na długim zwyczaju, rozbijały się dotąd wszystkie usiłowania do reformy.

Nie da się zaprzeczyć, że przewodnia myśl obowiązującej ustawy, wpływała z uwzględnienia istniejących w kraju naszym stosunków.

W kraju niezamożnym, a więcej od wszystkich innych przeciążonym podatkami, w kraju opłacającym dotąd wysoki dodatek indemnizacyjny, szukano przedewszystkiem za takimi źródłami pokrycia potrzeb drogowych, któreby usuwały konieczność zwiększenia dodatków do podatków. Obfite źródło pracy i naturalne bogactwo materiału drewnianego miały pokryć potrzeby dróg gminnych, rozciągających się na przestrzeni blisko 30.000 kilometrów i obejmujących około 53.000 mostów rozmaitych rozmiarów.

Twórcy ustawy z 1866. roku sięgnęli tem śmielej do obfitego zasobu pracy, że w naszym ubogim kraju nie mającym rozwiniętej przemysłu, w kraju niemal wyłącznie rolniczym, robocizna była i jest często wartością niezamienną.

Pomimo tej zdrowej myśli przewodniej występowały coraz jaskrawiej braki obowiązującej ustawy.

Nierówność rozkładu objawiająca się przedewszystkiem pod względem obowiązków nałożonych na obszary dworskie, musiała z biegiem czasu, z rozwojem stosunków i z wzrastającą potrzebą ulepszonych komunikacyi, coraz dotkliwiej być odczuta. Łatwą i uzasadnioną była krytyka obowiązującej ustawy, ale dążenia do reformy natrafiały zawsze na nieprzezwyicieżone trudności z powodu społecznych, ekonomicznych, a jeszcze bardziej, z powodu administracyjnych stosunków kraju naszego.

Jednomyślną była opinia komisyi, że w reformie ustawy drogowej wzgląd na zachowanie harmonii społecznej powinien być myślą przewodnią, że w zmianie istniejącego rozkładu ciężarów, na tej tylko podstawie, należy dążyć do sprawiedliwszego wymiaru, mając ciągle na oku, zarówno stosunki ekonomiczne i administracyjne kraju, jak i potrzebę podniesienia i ulepszenia komunikacyi niższego rzędu, które w kraju naszym tak przeważne zajmują miejsce.

Mimo wspólności dążeń, mimo jednomyślnie uznanej potrzeby reformy obowiązującej ustawy drogowej, różnią się stanowczo wnioski większości od wniosków mniejszości komisyi.

Większość komisyi dąży przedewszystkiem do wytworzenia jednolitej podstawy rozkładu ciężarów drogowych, opartej na prestacyi osobistej od domów w gminach wiejskich, a od rodzin na obszarach dworskich i w gminach miejskich, obok prestacyi przypadającej od podatku.

Dzień roboczy stanowić ma jednostkę prestacyi zarówno od domów i rodzin, jak od podatku, a zarządowi drogowemu przysłużyć będzie prawo, w razie uznanej przez niego potrzeby, zmienić prestacyę od podatku na jej wartość pieniężną. Prostą już i konieczną konsekwencyą tej myśli przewodniej jest zniesienie obowiązku obszaru dworskiego pod względem dostarczania potrzebnego do budowy i utrzymania dróg gminnych materiału drewnianego. Dalszem, a równie koniecznem następstwem jest rozszerzenie zakresu działania lokalnych zarządów drogowych, które dotąd były przeważnie organem nadzorującym, a w przyszłości jako ciało obradujące i uchwalające, wykonywać mają nader ważne prawo zmiany robocizny przypadającej od podatku na jej wartość pieniężną, a jako ciało wykonawcze administrować funduszami z takiej zmiany pochodzącymi.

Mniejszość komisyi uznając całą doniosłość jednolitej podstawy rozkładu ciężarów drogowych, znoszącej różnicę między obszarem dworskim a gminą, sądzi jednak, że ta jednolitość podstawy nie zawsze prowadzi do odpowiedniego i usprawiedliwionego rozkładu ciężarów i że przyczynić się może zarówno do wielkich trudności wykonywania, jak i do wzbudzenia licznych niechęci.

Projekt większości utwierdza mniejszość komisyi w tem przekonaniu, bo stawiając wysoko zasadę jednolitości podstawy rozkładu ciężarów drogowych, mającej znieść różnicę między gminą a obszarem dworskim, przyjmuje jednak — zapewne ze względów słuszności — podstawy odmienne w gminie wiejskiej dom, na obszarze dworskim rodzinę.

Mniejszość komisyi powodowana tym samym względem słuszności, a mając zarówno na oku stosunki społeczne i administracyjne kraju naszego, zbliża się bardziej do obowiązującej dziś ustawy, opartej na długoletnim zwyczaju, i sądzi, że obniżając, a raczej precyzując obowiązek robocizny z możliwych 6 dni od domu i rodziny na obowiązkowe 4 dnie, należy pójść podobną drogą pod względem ciężających obecnie na obszarach dworskich powinności, złagodzić rażącą niesprawiedliwość dzisiejszego rozkładu, ale nie znosić w całości obowiązków istniejących.

Mniejszość komisyi sądzi, że normując obowiązki obszarów dworskich pod względem potrzebnego do dróg gminnych materiału, do maksymalnej miary 5% dodatków do podatków, usunie bez przeciążenia rażącą niesprawiedliwość dzisiejszego rozkładu. Wniosek mniejszości usuwa zarazem wszelką wątpliwość pod względem dostawy materiału, z powodu, że ten nowy

ciężar nałożony wyłącznie na obszary dworskie, które wspólnie z gminami do prestacyi w robociznie powołane być mają, niczem już nie dałby się usprawiedliwić.

Mniejszość komisji zdaje sobie sprawę z zadania jakie w myśl jej wniosków przypadnie radom powiatowym pod względem oznaczenia tych obszarów dworskich, w których przeciętna wartość materiału drewnianego do utrzymania dróg gminnych przewyższa 5% dodatków do podatków bezpośrednich, sądzi jednak, że preliminarze drogowe porównane z wykazami podatkowymi, obok gruntownej znajomości stosunków lokalnych, której radom powiatowym zaprzeczyć nie można, będą stanowić dostateczne podstawy ocenienia.

Zarówno względy społeczne, jak administracyjne, spowodowały mniejszość komisji do zatrzymania w pewnej mierze obowiązków obszarów dworskich pod względem wydawania potrzebnego do dróg gminnych materiału.

Zdaniem mniejszości mogłaby ludność wiejska, pociągnięta do ściślejszego wykonywania robocizny, a ewentualnie do spłacenia jej wartości (§. 14.), nie zrozumieć doniosłości równego rozkładu ciężarów, a natomiast widzieć z głęboką niechęcią, że do pokrycia kosztów, potrzebnego do dróg gminnych materiału drewnianego, musi w przeważnej przyczyniać się części.

Równie silnie przemawia za zatrzymaniem w pewnej mierze prestacyi w materiale drewnianym względ na nasze stosunki administracyjne.

Brak materiału drewnianego pociąga za sobą konieczność gotówki, którą w myśl wniosku większości, zarząd drogowy w razie uznanej przez siebie potrzeby może uzyskać, zmieniając prestacyę przypadającą od podatku na jej wartość pieniężną.

Mniejszość komisji sądzi, że taka zmiana robocizny na jej wartość pieniężną wywołać może liczne i wielkie trudności administracyjne, a nadto, jak już wspomiano, wywołać niechęć ludności wiejskiej, która będzie musiała spłacać przypadającą od podatku robociznę, ażeby zakupić materiał najczęściej od obszaru dworskiego, którego zastępca wchodzi w skład zarządu drogowego. Dalszem i koniecznem następstwem jest administracja pieniężna przypadająca zarządowi drogowemu, która nie jedną może wzbudzić obawę. Nadto nasuwa się pytanie, co nastąpi wtedy, jeżeli zarząd drogowy nie uzna potrzeby gotowizny za niezbędną, w wypadkach, w których potrzeba materiału drewnianego stanie się nieodzowną.

Ingerencya Wydziału powiatowego, który w razie zaniedbania obowiązków drogowych, zarządzić może co uzna za stosowne (§. 27.), osłabioną jest brakiem exekutywy — a w władzach politycznych może powstać wątpliwość, czy w obec jasnego postanowienia zawartego w §. 16. mogą wkraczać w atrybucye przyznane zarządowi drogowemu i nakazać uiszczenie w pieniądzech prestacyi przypadającej od podatku.

Te obawy podnosi jeszcze natura zarządów drogowych, składających się z dwóch równorzędnych czynników: z zastępcy obszaru dworskiego i zwierzchności gminnej, tak, że uchwała albo jednomyślnie zapaść musi, albo wcale powziętą być nie może.

Nadto potrzeba materiału bywa zwykle nagłą i niecierpiącą zwłoki, a długa droga od zarządu drogowego do Wydziału powiatowego, a od Wydziału do władzy politycznej, może pociągnąć za sobą liczne pod względem komunikacyjnym niedogodności. Względ na wykazane trudności, wpływające z istniejących w kraju naszym stosunków administracyjnych i społecznych, spowodował mniejszość komisji do przedstawienia Wysokiemu Sejmowi projektu opartego na innych podstawach.

Jak najmniej oddalać się od obowiązującej ustawy opartej na długotrwałym zwyczaju,

nie przekazywać zarządom drogowym zakresu działania, który uzasadnione może wzbudzić obawy,

pozostawić w gminie, stanowiącej z obszarem dworskim jedną miejscowość, konieczne środki utrzymania dróg gminnych w robociznie i materiale drewnianym,

wytworzyć na podstawie podatkowej fundusz konkurencyjny i oddać zarząd tego funduszu Wydziałowi powiatowemu, złagodzić trudności wykonania ustawy a przede wszystkim zachować harmonię społeczną, —

— takie były przewodnie myśli mniejszości komisji, które znajdują wyraz w załączonym projekcie do ustawy.

Z tych powodów wnosi mniejszość komisji:

Aleg. B. Wysoki Sejm raczy uchwalić załączoną pod B) nowelę do ustawy drogowej.

Mieczysław Borkowski,
Stanisław Stadnicki,
Emil Torosiewicz.

Alfons Czaykowski,
sprawozdawca mniejszości.

U s t a w a

zmieniająca niektóre postanowienia ustawy drogowej.

Art. I.

Postanowienia §§. 11., 12., 13., 14., 16., 18., 19., 25., 26., 27., 28. i 31. ustawy krajowej z dnia 18. Sierpnia 1866. dz. u. kr. Nr. 15. z 1867. r. w dotychczasowym brzmieniu zostają uchylone i mają opiewać jak następuje:

§. 11.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów, oznaczonem będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) w każdym pojedynczym wypadku ustawą krajową.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ciężą na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchwalać dotację potrzebną do utrzymywania tych dróg w dobrym stanie.

Czy i w jakiej mierze gminy i obszary dworskie, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy tych dróg prestacyami, oznaczy Rada powiatowa w każdym poszczególnym wypadku (§. 26. u. 3.).

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych tak na gruntach gminy, jak obszaru dworskiego mają być pokrywane:

- a) prestacyami §§. 12., 14., 15. i 16. wskazanemi,
- b) dodatkiem do podatków (§. 12. ust. 3.),
- b) zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 13.).

§. 12.

Prestacye na rzecz dróg gminnych wymierza się w sposób następujący:

Od każdego numeru domu położonego w gminie wiejskiej lub na obszarze dworskim, i od każdej rodziny a względnie partyi prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe a zamieszkałej w gminie miejskiej, odrabiać należy rocznie cztery dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni przepisany w gminie lub na obszarze dworskim, uiszcza rocznie, oprócz prestacyi powyżej oznaczonej, 3% dodatku do podatków bezpośrednich.

Obszar dworski winien nadto wydać potrzebny do budowy i utrzymania dróg gminnych materiał drewniany, o ile przeciętna wartość tego materiału nie przewyższa 5% dodatków do opłacanych przez obszar dworski podatków bezpośrednich. Koszta dowozu materiału drewnianego mają być pokryte środkami wskazanymi §. 11. lit. a), b), c).

Zarządowi drogowemu wolno będzie, w razie uznanej przez niego potrzeby, zmienić robotę pieszą na ciągłą: w stosunku trzech dni pieszych do jednego dnia parokonnego, a dwóch dni pieszych do jednego dnia parobydłanego zaprzęgu.

Zamiany takiej żądać można tylko od kontrybuenta posiadającego potrzebny inwentarz roboczy i uiszczającego prestacyę w naturze.

Gdyby ilość prestacyi w pewnej miejscowości przewyższała potrzebę, natenczas może Rada powiatowa za przyzwoleniem Wydziału krajowego, zniżyć na rok jeden wymiar prestacyi.

§. 13.

Jeżeli prestacye i inne źródła funduszków dróg gminnych nie wystarczają na budowę i utrzymanie tychże dróg w pewnej miejscowości, natenczas niedobór pokryty będzie zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, na rzecz którego obowiązana jest Rada powiatowa uchwalać corocznie dotacyę potrzebną. (§. 26. ust. 4.)

Do funduszu tego wpływają dodatki do podatków (§. 12. ust. 3.) tudzież dochody z wykupna nieużytych w ciągu roku prestacyi i z nieużytych opłat pieniężnych. (§. 14.)

§. 14.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej, służyć będą spisy domów i rodzin względnie partyi.

Spisy takie będą układane pod kontrolą Wydziału powiatowego przez organa miejscowe (§. 28 ust. 3 i 4) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. grudnia.

Prestacye winien zarząd drogowy w miarę potrzeby zużyć rok rocznie w całości oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych. Nie użyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani do dnia trzydziestu po ukończonym roku spłacić według cen wykupna (§. 16) a kwotę pieniężną ztąd, jakoteż

z nieużytych spłat pieniężnych powstała, naczelnik gminy i przełożony obszaru dworskiego wnieść mają bez zwłoki do kasy Wydziału powiatowego (§. 27. ust. 3).

Prestacya w naturze ogranicza się na terytoryum gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość, wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć roboty ciągłej do dostawy materiałów znajdujących się w innej miejscowości, z warunkiem, że dostawa ta uskutecznią być może w ciągu jednego dnia.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnastego roku życia, albo też w skutek starości niezdolne są do pracy, nie mogą zastępować nikogo w odbywaniu powinności drogowych.

§. 16.

Każdy do prestacyi obowiązany (§. 12) może się od niej wykupić spłatą jej wartości, na podstawie ceny ustanowionej przez Radę powiatową, (§. 26 ust. 5) a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia ceny wykupna.

§. 18.

Zgodny z proj. większości komisji drog.

§. 19.

Zgodny z proj. większości kom. drog.

§. 25.

Zgodny z proj. większości kom. drog.

§. 26.

Rada powiatowa stanowi:

- 1) o budowie i kierunku nowej drogi powiatowej, o zmianie kierunku lub zaniechaniu drogi istniejącej i zawiadania o tem Wydział krajowy (§. 7.);
- 2) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania dróg powiatowych;
- 3) o prestacyach gmin i obszarów dworskich do dróg powiatowych;
- 4) o dotacyi potrzebnej na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 27. ust. 3).
- 5) o corocznej cenie wykupna prestacyj, uchwałą przynajmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego roku administracyjnego powziąć się mającą.

Rada powiatowa oznacza na podstawie preliminarzy przedłożonych przez zarządy drogowe te obszary dworskie, w których prze-

oietna wartość potrzebnego materiału do utrzymania dróg gminnych przewyższa 5% dodatków do opłacanych podatków bezpośrednich (§. 12. ust. 4.), i stanowi o pokryciu tej nadwyżki z funduszu powiatowego dróg gminnych. Oznaczenie takie przeprowadzone będzie co trzy lata.

§. 27.

Zgodny z proj. większością kom. drog.

§. 28.

Zgodny z proj. większością kom. drog.

§. 31.

Zgodny z proj. większością kom. drog.

Art. II.

Zgodny z proj. większością kom. drog.

Art. III.

Zgodny z proj. większością kom. drog.

Uchwała Sejmu w drugim czytaniu.

Ustawa

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem zmieniająca niektóre postanowienia ustawy drogowej z d. 18. Sierpnia 1866 r.

Art. I.

Postanowienia §§. 11., 12., 13., 14., 16., 18., 19., 25., 26., 27., 28. i 31. ustawy krajowej z dnia 18. Sierpnia 1866. dz. u. k. Nr. 15. z 1867 r. w dotychczasowem brzmieniu zostają uchylone i mają opiewać jak następuje:

§. 11.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów, oznaczonem będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) w każdym pojedynczym wypadku ustawą krajową.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ciężą na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchwalać dotację potrzebną do utrzymywania tych dróg w dobrym stanie.

Czy i w jakiej mierze gminy i obszary dworskie, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy tych dróg prestacyami, oznaczy Rada powiatowa w każdym poszczególnym wypadku (§. 26. u. 3.)

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych tak na gruntach gminy, jak obszaru dworskiego mają być pokrywane:

- a) prestacyami §§. 12., 14., 15. i 16. wskazanemi,
- b) dodatkiem do podatków (§. 12. ust. 3.),
- c) zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 13.)

§. 12.

Prestacye na rzecz dróg gminnych wymierza się w sposób następujący:

Od każdego numeru domu położonego w gminie wiejskiej lub na obszarze dworskim, i od każdej rodziny a względnie partyi prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe a zamieszkałej w gminie miejskiej, odrabiać należy rocznie cztery dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni przepisany w gminie lub na obszarze dworskim, uiszcza rocznie, oprócz prestacyi powyżej oznaczonej, 3% dodatku do podatków bezpośrednich.

Obszar dworski winien nadto wydać potrzebny do budowy i utrzymania dróg gminnych materiał drewniany, o ile przeciętna wartość tegoż nie przewyższa w ciągu roku 5% dodatków do opłacanych przez obszar dworski podatków bezpośrednich. Koszta dowozu materiału drewnianego mają być pokryte środkami wskazanemi §. 11. lit. a) i c).

Zarządowi drogowemu wolno będzie, w razie uznanej przez niego potrzeby, zmienić robotę pieszą na ciągłą: w stosunku trzech dni pieszych do jednego dnia parokonnego, a dwóch dni pieszych do jednego dnia parobydłanego zaprzęgu.

Zamiany takiej żądać można tylko od kontrybuenta posiadającego potrzebny inwentarz roboczy i uiszczającego prestacyę w naturze.

Gdyby ilość prestacyi w pewnej miejscowości przewyższała potrzebę, natenczas może Rada powiatowa za przyzwoleniem Wydziału krajowego, zniżyć na rok jeden wymiar prestacyi.

§. 13.

Jeżeli prestacye i inne źródła funduszków dróg gminnych nie wystarczają na budowę i utrzymanie tychże dróg w pewnej miejscowości, natenczas niedobór pokryty będzie zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, na rzecz którego obowiązana jest Rada powiatowa uchwalać corocznie dotacyę potrzebną. (§. 26. ust. 4.)

Do funduszu tego wpływają dodatki do podatków (§. 12. ust. 3.) tudzież dochody z wykupna nieużytych w ciągu roku prestacyi i z nieużytych opłat pieniężnych. (§. 14.)

§. 14.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej, służyć będą spisy domów i rodzin względnie partyi.

Spisy takie będą układane pod kontrolą Wydziału powiatowego przez organa miejscowe (§. 28. ust. 3 i 4) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. Grudnia.

Prestacye winien zarząd drogowy w miarę potrzeby zużyć rok rocznie w całości oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych. Nie użyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani do dni trzydziestu po ukończonym roku spłacić według cen wykupna (§. 16) a kwotę pieniężną ztąd, jakoteż

z nieużytych spłat pieniężnych powstała, naczelnik gminy i przełożony obszaru dworskiego wnieść mają bez zwłoki do kasy Wydziału powiatowego (§. 27. ust. 3).

Prestacya w naturze ogranicza się na terytorjum gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość, wolno wszekże zarządowi drogowemu użyć roboty ciągłej do dostawy materiałów znajdujących się w innej miejscowości, z warunkiem, że dostawa ta skuteczną być może w ciągu jednego dnia.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnastego roku życia, albo też w skutek starości niezdolne są do pracy, nie mogą zastępować nikogo w odbywaniu powinności drogowych.

§. 16.

Każdy do prestacyi obowiązany (§. 12) może się od niej wykupić spłatą jej wartości, na podstawie ceny ustanowionej przez Radę powiatową, (§. 26 ust. 5) a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia ceny wykupna.

§. 18.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi a zbyt kosztownej dla powiatu, udzielane być może wsparcie z funduszu krajowego.

§. 19.

Jeżeli droga krajowa lub powiatowa przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów, jako to: na budowanie ścieków, kanałów lub bruku, całą ztąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

Jeżeli użytkowanie kopalń i kamieniołomów lub inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne, albo też przedsiębiorstwo mające na celu eksploatacyę lasów, nieomyconą drogę powiatową lub gminną niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, obowiązany będzie przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczenia należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną. Jeśli nie przyjdzie ugoda do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Wysokość tych datków ma być zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo powiększa koszta jej utrzymania.

§. 25.

Wydział krajowy prowadzi w granicach niniejszej ustawy naczelną nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich

innych dróg publicznych nie rządowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu instrukcje tak administracyjne i rachunkowe jako też techniczne i czuwa nad ścisłym wykonywaniem przepisów istniejących.

Jeżeli Wydział powiatowy zaniedbuje drogi powiatowe, lub nie wykonywa należycie nadzoru nad drogami gminnymi, albo w sposób nieodpowiedni używa prestaty i funduszków drogowych, natenczas Wydział krajowy wydaje stosowne zarządzenia, a w razie potrzeby przez siebie uznanej ustanowi za zgodą politycznej władzy krajowej na koszt powiatu swój własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego.

Jeżeli Rada powiatowa nie ustanowi ceny wykupna prestaty w należytych czasie (§. 26—5), natenczas dokona tej czynności Wydział krajowy, który obowiązany jest również przedsięwziąć stosowne środki zaradcze, jeżeli Rada powiatowa nie uchwali funduszków i dotacyj wskazanych w §. 26—2) i 4).

Wydział krajowy rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do kierunku dróg powiatowych, również jak co do środków, którymi każda z nich do budowania i utrzymania takowych przyczyniać się ma, nakoniec rozstrzyga sprawy drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 26.

Rada powiatowa stanowi:

- 1) o budowie i kierunku nowej drogi powiatowej, o zmianie kierunku lub zaniechaniu drogi istniejącej i zawiadamia o tem Wydział krajowy (§. 7.);
- 2) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania dróg powiatowych;
- 3) o prestatyach gmin i obszarów dworskich do dróg powiatowych;
- 4) o dotacyi potrzebnej na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 27. ust. 3).
- 5) o corocznej cenie wykupna prestaty, uchwałą przynajmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego roku administracyjnego powziąć się mającą.

Rada powiatowa oznacza na podstawie preliminarzy przedłożonych przez zarządy drogowe te obszary dworskie, w których przeciętna wartość potrzebnego materiału do utrzymania dróg gminnych przewyższa 5% dodatków do opłacanych podatków bezpośrednich (§. 12. ust. 4.), i stanowi o pokryciu tej nadwyżki z funduszu powiatowego dróg gminnych.

§. 27.

Wydział powiatowy:

- 1) prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych;
- 2) nadzoruje urzędy gminne i obszary dworskie, co do budowy i utrzymywania dróg gminnych i kieruje odnośnymi czynnościami miejscowego zarządu drogowego (§. 28. ust. 3 i 4) a w razie zaniedbania zarządza co uzna za stosowne;

- 3) zarządza powiatowym funduszem dróg gminnych, przedkłada corocznie Radzie powiatowej preliminarz potrzeb, które z tego funduszu mają być pokryte i wyznacza zasiłki w myśl §. 13;
- 4) kieruje budową i dozoruje utrzymania drogi krajowej w granicach swego powiatu, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;
- 5) rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych;
- 6) w razie zaniechania drogi powiatowej lub gminnej, przeprowadza całą czynność §. 9. przepisaną.

§. 28.

O potrzebie nowej drogi gminnej dla zewnętrznej komunikacji stanowi Rada gminna za porozumieniem się z przełożonym obszaru dworskiego i za zgodą Wydziału powiatowego.

W razie niezgodności zdań rozstrzyga Wydział krajowy.

Zwierzchność gminna razem z przełożonym obszaru dworskiego prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg gminnych, do nich należy staranie, aby drogi gminne w dobrym stanie były utrzymywane.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, zakres działania przełożonego obszaru dworskiego przechodzi na reprezentację gminną.

Jeżeliby organa miejscowe nie utrzymywały dróg gminnych w dobrym stanie, lub używały w sposób nieodpowiedni preścacy i funduszów drogowych, natenczas Wydział powiatowy ma zarządzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien tenże w miarę potrzeby a za zgodą politycznej władzy powiatowej, objąć bezpośredni zarząd dróg rzeczonych, w którym to razie rozporządzać będzie preścacyami, niemniej też dochodami z myta lub innymi funduszami dla tych dróg przeznaczonymi.

Wszelkie spory i zażalenia, dotyczące objęcia dróg gminnych w zarząd Wydziału powiatowego, rozstrzyga Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

§. 31.

Ustawa drogowa nie obowiązuje miast Lwowa i Krakowa a w innych miastach które opłacają podatek domowo-czynszowy i dla których wydaną jest ustawa budownicza z dnia 28. Kwietnia 1882. Nr. 77. Dz. u. kr. obowiązuje z tą odmianą, że w tych miastach zamienione będą preścacye w §. 11. i 12. wymienione, wedle ceny przez Radę powiatową ustanowionej na pieniądze a wypadającą z tej zmiany kwotę pieniężną w całej gminie rozłoży rada gminna na podstawie podatków bezpośrednich na wszystkich do preścacy obowiązanych.

W granicach tej ustawy oraz innych odnośnych ustaw i przepisów obowiązujących, wyda c. k. Namiestnictwo, w porozumieniu z Wydziałem krajowym, wykonawczy regulamin drogowy, mający zarazem obejmować szczegółowe postanowienia o potrzebnych termi-

nach w poszczególnych czynnościach administracyjnych, o współudziale władz rządowych w czuwaniu nad dobrym stanem dróg, tudzież o przedsięwzięciu, w razie potrzeby, stosownych środków egzekucyjnych.

Art. II.

Ustawa niniejsza obowiązywać będzie w rok od dnia ogłoszenia jej w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych i ma mieć zastosowanie do odnośnych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z dnia 15. Kwietnia 1881 Dz. ust. kraj. Nr. 46.

Art. III.

Wykonanie ustawy niniejszej polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.
