

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany ustawy drogowej z dnia 18. sierpnia 1866.

Wysoki Sejmie!

Po pięcioletniem zastosowaniu istniejącej ustawy drogowej przekonał się kraj cały, że jej dalsze pozostawienie przeszkadza odpowiedniemu rozwojowi tak wielce pożądanym środków komunikacyjnych i przeto naraża jego najżywoźniejsze ekonomiczne interesa. Niepomyślne skutki dalszego odraczania stanowczej tej gałęzi ustawodawstwa reformy skreśliła w żywych kolorach już w czasie przeszłorocznej sesji, komisya przez wysoki Sejm dla rozpoznania spraw drogowych ustanowiona. Prócz braku energicznego i umiejętnego, a przeciż po największej części wadliwością samej ustawy spowodowanego zarządu drogowego, wytknęła rzeczona komisya, jako główne wady i braki dzisiejszej ustawy :

1. niesłuszny rozkład prestaćy na utrzymanie dróg gminnych uścić się mających.
2. ograniczenie tych prestaćy na terytoryum pojedynczych miejscowości z wykluczeniem zasady stowarzyszenia się do wspólnego celu, tej najsilniejszej dzwigni wszelkich interesów publicznych.

Przedkładając wysokiemu Sejmowi równocześnie projekta ustaw, mających na celu w części zmianę w części uzupełnienie dotychczasowej ustawy drogowej, oświadczyła wszakże rzeczona komisya, że tylko krótkość czasu i mnogość przydzielonych przedmiotów niepozwołyły jej przedłożyć wysokiej Izbie zupełną i wszechstronnie opracowaną ustawę drogową. A gdy z powodu wczesnego zamknięcia Sejmu nawet i te projekta pod obradę przyjść nie mogły, przyjął Wydział krajowy na siebie owe zadanie i przedkłada wysokiej Izbie załączony projekt nowej ustawy drogowej.

Aczkolwiek Wydział krajowy przy jej wypracowaniu kierował się głównie zasadami, przez komisję drogową w roku przeszłym wyrzeczonymi, uznał on jednak za niezbędne dla utworzenia jednolitej, systematycznej i przyszły rozwój komunikacji krajowych na oku mającej całości, uczynić niektóre zmiany i przyjąć do swego projektu postanowienia, które w projekcie komisji wcale nie były uwzględnione, mianowicie :

po 1. Nie tworzy Wydział krajowy w projekcie nowej kategorii dróg konkurencyjnych, lecz wprowadza zasadę konkurencyi w zarządzie dróg krajowych i powiatowych, podczas, kiedy projekt komisji obok nowo utworzonych dróg gminno-konkurencyjnych pozostawia zawsze jeszcze drogi powiatowe, któreby w myśl §. 11. ust. drog. jedynie kosztem funduszków właściwych powiatowi, budowane i utrzymywane być musiały. Rzecz niemożliwa — dotychczasowe doświadczenie wykazało bowiem nie do pokonania trudności, z jakimi bezskutecznie walczą pojedyncze powiaty, którym się te drogi

sine beneficio inventari w spuściznę dostały, wykazało ono dowodnie, że li przekazanemi tym drogom funduszami, które jednak nakładania znacznych dodatków do podatków wymagają, budowa i utrzymanie ich jako dróg bitych w żaden sposób wykonane być nie mogą. Dlatego też istnieją tak zwane drogi powiatowe tylko na papierze nie zaś w rzeczywistości i muszą ze względu na ich już uznaną ważność, dodatkowemi środkami być zasilane. Wydział krajowy ściąga więc drogi powiatowe i gminno-konkurencyjne w jedną kategorię, zachowując dla nich utartą poniekąd nazwę dróg powiatowych.

po 2. Komisya w swym projekcie wyposaża drogi gminno-konkurencyjne połową prestacyi i składek pieniężnych przeznaczonych w ogóle na drogi gminne. Zezwalając na użycie tych prestacyj poza terytoryum miejscowości, z której pochodzą, znosi projekt ten niezaprzeczenie drugą niesłuszną dzisiejszej ustawy drogowej, wynikającą z nieuwzględnienia tej okoliczności, iż stosunek długości dróg gminnych, a więc mniej więcej i kosztów ich budowy i utrzymania, do dyspozycyjnych na ten cel sił roboczych nie może być stałą liczbą dla wszystkich miejscowości. Lecz pomimo tego połączenia kilku gmin w jedno stowarzyszenie drogowe, nie tracą drogi te, których budowa i utrzymanie więcej na prestacyach w naturze się opiera charakteru dotychczasowych dróg gminnych. I z innego zapatrywania atoli na tę pośrednią kategorię dróg wychodzi Wydział krajowy — dla niego są one najważniejszymi komunikacyami — komunikacyami przyszłości. Wobec tego, iż nadal każda z dotychczasowych głównych arteryi ruchu, reprezentowanych dotąd drogami eraryalnemi i poniekąd krajowemi, wyszukiwaną i zastąpioną będzie kolejami żelaznemi lub zejść musi do kategorii drugorzędnych komunikacyj — wobec tego, iż oddziaływanie tych kolei między sobą a nawet prawidłowe ich wyzyskiwanie budowę dalszych linii kolejowych powodować musi — wobec tej z natury rzeczy wynikającej konieczności, zmniejszyć się musi i ilość i ważność dotychczasowych dróg pierwszorzędnych a punkt ciężkości ustroju komunikacyjnego przejdzie na drogi przez nas powiatowemi nazwane tak dalece, że wedle widzenia Wydziału krajowego w niedalekiej przyszłości tylko dwojaka kategoria dróg, to jest powiatowych czyli konkurencyjnych i gminnych pozostanie. Skupiać więc i mnożyć już teraz potrzebne do budowy i utrzymania tych dróg zasoby, było głównem zadaniem projektu Wydziału krajowego i dlatego przenosi on na nie prócz prestacyi gminnych wszystkie utworzyć się dające fundusze powiatowe i kraju, zachowując tylko celem rańniejszego ich pomnożenia różnicę między drogami krajowemi i powiatowemi a to do czasu, w którym fundusze krajowe jedynie w formie znaczniejszych subwencyj w ich budowie i utrzymaniu udział brać będą.

po 3. Dalszą konsekwencyą tego zapatrywania, niemniej aktem słusności i wymogiem dobrego zarządu jest przyjęte w projekcie Wydziału krajowego postanowienie przyłączenia do dróg krajowych pewnej części prestacyi w naturze, przez przybyłe gminy wykonać się mające. Nie da się zaprzeczyć, iż gminy, przez których terytoryum drogi krajowe przechodzą, podwójną z nich odnoszą korzyść, korzyść najdogodniejszego używania i korzyść wynikającą z umniejszenia prestacyi, słusnie więc by się choć w części do ich utrzymania przyczyniały. Są zresztą przy wszystkich a więc i przy drogach krajowych tego rodzaju roboty, które, jak n. p. zgartywanie błota, czyszczenie rowów i t. p. prędkiego wykonania wymagają, a więc od najmu zależeć nie powinny. Z tych to powodów, niemniej, ze względu, iż zmniejszenie kosztów utrzymania dróg krajowych, korzystnie wpłynie na powiększenie funduszów do budowy nowych dróg użyć się mogących, słusnie żądać można, aby prestacye, z których drogi powiatowe korzystają, w części chociaż dodawane były drogom krajowym. Konieczność tej pomocy, niegdyś jedyne źródła budowy i utrzymania dróg w ogóle uznawało dotąd każde ustawodawstwo drogowe, pociągając tytułem policyi drogowej w mniejszych lub większych rozmiarach zawsze najbliższej drogom zamieszkałych do bezpłatnego wskazanych robót wykonania.

po 4. W projekcie komisji nie jest ograniczoną przestrzeń, na której obowiązki konkurencyjne poza terytoryum poszczególnych miejscowości wykonywane być mają i nie było to potrzebnem wobec przyjętego zastrzeżenia, iż co do użycia zasiągnięte będą poprzód zdania przełożonych gmin i obszarów dworskich. Obawiając się atoliaby przez to prestacye nie przeistaczały się w rodzaj dobrowolnej pomocy i kładąc główny nacisk na konieczność użycia całej ustawą wymaganej prestacyi

konkurencyjnej, musiał Wydział krajowy w projekcie swym takie przyjąć ograniczenie, któreby wykonanie obowiązków czyniło jak najmniej uciążliwym. Stąd wynikło postanowienie, już dawniej przy drogach krajowych praktykowane, według którego konkurencyja tylko do dróg najdalej o dwie mile od granic miejscowości oddalonych zażadana być może. Dopuszczana zresztą przemiana robót dniowych na roboty zakładowe usunie wszelkie ztąd wyniknąć mogące trudności i ureguluje w krótkim czasie stosunek obowiązanych do utrzymać się mającej drogi.

po 5. Niechcąc umieszczać żadnego postanowienia, któreby w praktyce niewykonalnym się okazało i milczeniem było zbywane — widział się Wydział krajowy spowodowany dla niektórych gmin miejskich uczynić wyjątek od obowiązku odbywania prestacyi w naturze i udzielania takowych poza terytorjum tychże gmin. Według §. 12 dotychczasowej ustawy drogowej, powinny były roboty przy drogach gminnych bez wyjątku także i w gminach miejskich być rozkładane na mieszkańców kolejno według ilości rodzin. A doświadczenie okazało przecież niemożliwość bezwzględного wykonania tego postanowienia i przepis pozostał w najczęstszych razach martwą literą. Znaczniejsze miasta, mając w porównaniu z miasteczkami i gminami wiejskimi nierównie większą przestrzeń kosztowniej urządzonych dróg do budowy i utrzymania, czynią pewnie zadość ogólnemu obowiązkowi, jeżeli wszystkie w swym obrębie położone drogi należycie utrzymują i nie byłyby w stanie tego uczynić, gdyby im na odleglejsze drogi powiatowe połowę prestacyi ujmowano. Projekt Wydziału krajowego pozostawia więc gminom miejskim pod pewnymi warunkami całą administracyę drogową, zachowując tylko wyższym władzom autonomicznym odpowiednią w tej mierze kontrolę a wraze zaniedbania możność użycia środków przymusowych.

To są główne zasady, na których Wydział krajowy oparł swój projekt ustawy drogowej nadając przytem pojedynczym jej częściom taki układ, aby materyę z natury rzeczy z sobą w związku zostające jedną stanowiły całość. Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączoną „Ustawę drogową.“

Lwów dnia 25. października 1872.

W zastępstwie JO. ks. Marszałka

Oktaw Pietruski w. r.
przewodniczący.

Piotr Gross w. r.
Sprawozdawca.

U s t a w a

z dnia obowiązująca w królestwie Galicyi i Lodomerji
wraz z Wielkim księstwem krakowskim o prestacyach i kompetencyi co do dróg pu-
blicznych nieeraryalnych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mezo królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem księstwem
krakowskim rozporządzam, co następuje :

I. Ogólne postanowienia :

§. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych i gminnych.

§. 2.

Drogami krajowemi są te, które pod tą nazwą już dzisiaj istnieją, lub te, które ustawą krajową za drogi krajowe uznane będą.

§. 3.

Drogami powiatowemi są drogi pod tą nazwą istniejące i te, które rada powiatowa za powiatowe uzna.

§. 4.

Drogami gminnemi są drogi w granicach gminy i obszaru dworskiego do publicznego użytku przeznaczone a §§. 2 i 3 nieobjęte.

§. 5.

Mosty, przewozy i budowe sztuczne, uważane będą za części tej drogi, na której się znajdują;—

ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wyjątek od tego prawidła Sejm lub rada powiatowa i przyjąć kosztą budowy lub utrzymania na fundusz krajowy lub na fundusz powiatowy.

§. 6.

Zakładanie nowych dróg krajowych winno poprzedzić co do względów politycznych i wojskowych pozwolenie właściwych władz. Zakładanie dróg powiatowych wymaga poprzedniego rezwolnienia Wydziału krajowego. O potrzebie nowej drogi gminnej stanowi rada gminna za porozumieniem z przełożonym obszaru dworskiego.

§. 7.

Własność nieruchoma, dla drogi publicznej przez władzę tą drogą zarządzającą za potrzebną uznana, winna być nabytą za wynadgrozaniem w drodze dobrowolnej ugody, lub jeżeli takowa do skutku nieprzyjdzie, w drodze wywłaszczenia według istniejących ustaw i przepisów,

§. 8.

Zaniechanie drogi krajowej, jako takiej, nastąpić może tylko na mocy ustawy krajowej — drogi powiatowej zaś za uchwałą rady powiatowej i za przyzwoleniem Namiestnictwa i Wydziału krajowego, nareszcie drogi gminnej uchwałą rady gminnej w porozumieniu z przełożonym obszaru dworskiego za zezwoleniem wydziału powiatowego i politycznej władzy powiatowej.

Częściowa zmiana kierunku istniejącej drogi (to jest taka, przy której żadna ta! drogą połączona miejscowość pominiętą nie zostanie) nie podlega tym wymogom i może być wykonaną na podstawie uchwały władzy tą drogą zarządzającej.

§. 9.

Zaniechana droga krajowa staje się powiatową, jeżeli ją rada powiatowa za taką uzna. Droga krajowa, za powiatową nie uznana, równie jak i zaniechana droga powiatowa stają się drogami gminnymi, jeżeli ją rada gminy, przez którą przechodzi, w porozumieniu z obszarem dworskim, za drogę gminną uzna. Wrazie gdyby i to uznanie

nie nastąpiło, sprzedanym będzie grunt zaniechanej drogi na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należała.

§. 10.

Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych zarządzi natychmiast po zadecydowaniu bezwzględnego zaniechania drogi, oszacowanie pozostałych gruntów przez znawców nieinteresowanych, następnie zawezwie o zapłacenie szacunku tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

Przedmioty inne do zaniechanej drogi, należące, sprzedane będą w sposób najkorzystniejszy.

§. 11.

Zezwolenie na myta, jakoteż ustanowienie taryfy, należy do ustawodawstwa krajowego.

§. 12.

Oznaczenie miejsca, w którym rogatka ma być postawiona, jakoteż zezwolenie na jej przeniesienie, wręście rozstrzyganie sporów co do uwolnienia od myta, należy do władz rządowych stosownie do istniejących przepisów.

§. 13.

Niniejsza ustawa nienarusza praw i obowiązków, opartych na specjalnych tytułach prawnych, co do dróg wszelkiej kategorii. Postanowienia władz administracyjnych nie mają znaczenia tytułów prawnych.

II. Środki budowy i utrzymania dróg w ogóle.

§. 14.

Na pokrycie kosztów budowy i utrzymania dróg w ogóle, uzyskane będą potrzebne środki :

- a) przez dodatki do podatków bezpośrednich,
- b) przez prestacje,
- c) przez datki fabryk i przedsiębiorstw, przeważnie zużywających poszczególne drogi.

§. 15.

Prestacje stanowią się piesze i pociągowe.

- a) do prestacyi pieszych obowiązany jest, wyjąwszy kalek i niedołężnych, każdy mężczyzna mieszkaniec gminy i obszaru dworskiego od zacementacji lat 16 do ukończenia lat 60. Za niewłasnowolnych synów, czeladź służbową, rzemieślniczą i przemysłową odpowiadają ojcowie, chlebobdawcy, majstrowie i przedsiębiorcy.
- b) do prestacyi pociagowych obowiązany jest każdy w gminie i na obszarze dworskim przemieszkujący właściciel sprzężaju pociągowego i wierzchowca.

Za podstawę do obliczenia prestacyi służy stan ludności i bydła, jaki na dniu 25. stycznia każdego roku w gminie i na obszarze dworskim się znajduje.

§. 16.

Od jednej obowiązanej osoby więcej nad 4 dni pieszych — od posiadanego bydła nad 4 dni pociagowych tegoż rodzaju bydłem wymagać nie można. Dzień dwubudlany liczy się za dwa dni. Furman przy zaprzęgu odrabia dzień jeden pieszy.

§. 17.

Pozostawia się woli obowiązanej prestacyę w naturze odrobić lub wartość jej w pieniądzu uiszczyć, z czem się najdalej do końca stycznia każdego roku zgłosić winien. Wrazie nie dotrzymania powyższego terminu ma władza prestacyą zarządzająca prawo oznaczenia, czyli takowa w naturze uiszczoną lub też spleconą być ma.

Prestacya niewykupiona może być zamienioną na robotę wymiarową.

§. 18.

Zwierzchności gmin i przełożeni obszarów dworskich winni przedkładać wydziałowi powiatowemu najdalej do dnia 15. lutego każdego roku spis ludności i bydła, jakoteż wykaz wykupicieli i w naturze odrobić się mających prestacyi.

§. 19.

Jeżeli obowiązani do przedłożenia spisów i wykazów ustanowionego terminu nie dotrzymają,

może Wydział powiatowy nałożyć na nich karę do wysokości 20 złr. i równocześnie zarządzić na ich koszt wykonanie tej czynności przez delegata.

§. 20.

Wydział powiatowy ma prawo i obowiązek zarządzić kontrolę podanych spisów i wykazów. Jeżeli się przytem okaże, że podania były fałszywe, nałoży wydział powiatowy na winnych karę do wysokości 5 złr. od każdego zatajonego, do prestacyi obowiązanego mieszkańca i od każdej zatajonej sztuki pociągowego bydła lub wierzchowca. Wszelkie ze spraw drogowych wynikające kary będą w drodze politycznej egzekucji ściągane i wpływają na rzecz funduszu powiatowego.

§. 21.

Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych tem samem, wolne są od przyczynienia się do ciężarów do dróg.

§. 22.

Miasta mające statuta gminne lub przywilej pobierania kopytkowego, wolne są od prestacyj §. 14 oznaczonych — winne atoli utrzymywać w należytym stanie kosztem swym prócz dróg gminnych te części dróg krajowych i powiatowych, które przez ich terytorjum przechodzą.

Wydział krajowy może również inne gminy miejskie od obowiązku prestacyi uwolnić i oznaczyć warunki tego uwolnienia.

§. 23.

Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów albo jakiekolwiek przedsiębiorstwo — czasowe lub stałe — drogę więcej zużywa lub psuje — będą właściciele takowych lub przedsiębiorcy pociągnięci do osobnego dla utrzymania tej drogi datku w pieniądzech, prestacyach lub w materyałach.

§. 24.

Wysokość tego datku, niemniej natura jego uiszczenia oznaczone będą przedewszystkiem w drodze ugody.

Wrznie gdyby ugoda nie przyszła do skutku, datek ten wymierzony będzie w pieniądzech. O wysokości jego orzeka sąd polubowny, do którego

strona interesowana jednego, zarząd odnośnej drogi drugiego sędziego obierają.

Jeżeli strona interesowana, w 14tu dniach po zawezwaniu zarządu drogowego, wybranego przez się sędziego nie wymieni, ma zarząd drogowy prawo nominowania również drugiego sędziego. W następnych 14tu dniach, od doręczenia nominacji winni sędziowie wydać swe orzeczenie lub w razie sprzeczności zdań obrać superarbitra, który w przeciągu dalszych dni 14. sprawę przez przystąpienie do zdania jednego z sędziów rozstrzyga. Jeżeli sędziowie lub superarbitr w oznaczonych terminach powyższych czynności nie dopełnią, rozstrzyga sprawę Wydział krajowy.

Sąd polubowny uwolniony jest od obowiązku stósowania się do przepisów ustawy sądowej i wydaje wyrok wedle swej najlepszej wiedzy i przekonania. Przeciw wydanemu wyrokowi nie wolno występować ani w drodze prawa ani też w drodze odwołania się.

Wyrok obowiązuje na rok jeden; prestacyi w jednym roku nieodrobione przechodzą na rok następny. Po upływie roku może strona interesowana żądać ponownego osądzenia. Jeżeli tego przed 1. stycznia nie uczyni, pozostaje na rok następny obowiązek prestacyi w tym samym rozmiarze. Również może zarząd drogowy przed upływem roku zażądać ponownego ustanowienia wysokości prestacyi na rok następny.

III. Pokrycie kosztów budowy i utrzymania dróg krajowych powiatowych i gminnych.

§. 25.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponoszą: fundusz krajowy i powołani do prestacyi.

Przy uznaniu drogi za drogę krajową oznaczonym będzie w każdym pojedynczym wypadku, w jakiej mierze przyczyniać się mają do tych kosztów powiaty, przez które te drogi przechodzą. W każdym razie winni się do takowych przyczyniać

- a) właściciele zakładów przemysłowych lub przedsiębiorcy według zasad §§. 23 i 24.
- b) mieszkańcy nieuwolnionych od prestacyi miejscowości, przez których terytorjum droga krajowa przechodzi połową prestacyi pieszych i ciągłych w §. 15 wymierzonych.

§. 26.

Dopóki droga za krajową uznana, nie będzie zupełnie wybudowaną i do publicznego użytku oddana, będzie dawniejsza komunikacja utrzymywana kosztem tych, którzy do jej utrzymywania przedtem byli obowiązani.

§. 27.

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

§. 28.

Jeżeli z powodu uwzględnionych życzeń mieszkańców, zatem w interesie pewnej osady, drodze krajowej miałby być wydany kierunek przerywający tę osadę, która inaczej bez uszczerbku powszechnego ruchu mogłaby być pominięta, natenczas osada ta ponosi sama nadwyżkę wydatków budowy, spowodowaną przez zmianę zamierzonego kierunku drogi.

§. 29.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ponoszą:

- a) fundusze właściwego powiatu,
- b) właściciele i przedsiębiorcy w myśl przepisów §§. 23 i 24;
- c) mieszkańcy wszystkich gmin i obszarów dworskich, od drogi powiatowej nie więcej jak dwie mile oddalonych połową prestacyi pieszych i ciągłych §. 15. ustanowionych o ile do kosztów i budowy dróg krajowych nie konkurują.

§. 30.

Wydział powiatowy może gminom i obszarom dworskim, do konkurencyi dla dróg powiatowych powołanym, ze względu na ich oddalenie, na większą ilość dróg gminnych w ich terytorium znajdujących się i na szczupłe ich siły robocze — opuścić część prestacyi na nich według §. 29. lit. c) przypadających. Wyjątkowo może Wydział powiatowy część prestacyi, na drogi powiatowe prze-

znaczonych użyć na budowę lub utrzymanie dróg gminnych. (§. 34).

§. 31.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych tak na gruntach gmin jakoteż obszarów dworskich ponoszą:

- a) mieszkańcy odnośnych miejscowości, resztą prestacyi ciągłych i pieszych §. 15. ustanowionych, pozostającą po obliczeniu tych prestacyi, które dla dróg krajowych lub powiatowych (§§. 25 i 29) uiszczone być mają.
- b) Właściciele zakładów przemysłowych i przedsiębiorcy według przepisów §§. 23 i 24.

§. 32.

O ile prestacye §. 31. oznaczone nie wystarczają na budowę i utrzymanie dróg gminnych, może rada gminna w porozumieniu z przełożonym obszaru dworskiego uchwalić składkę pieniężną, do której tak obszar dworski, jakoteż każdy opłacający w gminie podatki bezpośrednie, obowiązany jest przyczyniać się w miarę opłacanych przezeń podatków bezpośrednich.

Składka pieniężna nie może, wyjąwszy wypadku niecierpiącego zwłoki, wynosić w ciągu jednego roku więcej jak 5 centów od jednego złotego reńskiego opłacanych w gminie podatków bezpośrednich. Składki te będą ściągane w ten sam sposób jak dodatki do podatków.

§. 33.

Jeżeli do budowy lub utrzymania drogi gminnej potrzebne są materiały lub takie roboty, które przez mieszkańców prestujących wykonane być nie mogą, a składki §. 32 ustanowione na pokrycie tych kosztów nie wystarczają, natenczas może za porozumieniem rady gminnej z przełożonym obszaru dworskiego odpowiednia potrzebie część prestacyi w naturze, stosunkowo być zamienioną na spłaty pieniężne według cen przez radę powiatową dla powiatu ustanowionych.

§. 34.

W razie gdyby wszystkie w pewnej miejscowości uiszczać się mające prestacye i składki do bu-

dowy i utrzymania znajdujących się w tej miejscowości dróg gminnych nie wystarczały, może Wydział powiatowy wyjątkowo jedną lub kilka z najbliższej położonych miejscowości do konkurencji dla budowy lub utrzymania tychże dróg przydzielić. Wydział powiatowy oznaczy dla każdej z przydzielonych miejscowości wysokość niścić się mających pomocniczych prestacyj; — nie mogą one wszakże łącznie z prestacyami dla dróg powiatowych przeznaczonemi przewyższać połowy prestacyi w §. 15. wymierzonych.

§. 35.

Do budowy drogi powiatowej lub gminnej ważnej pod względem komunikacji a zbyt dla powiatu lub gminy i obszaru dworskiego kosztownej, może być udzielone wsparcie z funduszu krajowego. Toż samo może mieć miejsce z funduszu powiatowego dla dróg gminnych.

§. 36.

Do sprzątania śniegów i nie cierpiącej zwłoki naprawy szkód, przez wypadki elementarne wyrządzonych na drogach krajowych, obowiązani są mieszkańcy osad najbliższych miejsca, w którym robota ma być wykonana. Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które i kolej w jakiej osady te mają być powoływane do wykonania takich robót. Na drogach powiatowych i gminnych roboty te wykonywane będą przez mieszkańców do prestacyi dla tychże dróg obowiązanych. Obowiązani, którzy się następnego dnia po zawezwaniu służby drogowej do wykonania tych robót nie stawią, ukarani będą grzywną do dwóch zł.

IV. O zakresie działania krajowych reprezentacji i władz w sprawach drogowych.

§. 37.

Ustawa krajowa stanowi:

- 1) o potrzebie budowania nowej drogi krajowej jak i o przemianie drogi innej kategorii na drogę krajową;
- 2) o zaniechaniu drogi krajowej.
Sejm stanowi uchwałą;
- 3) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania dróg krajowych;

- 4) o wsparciu z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych i gminnych.

§. 38.

Wydział krajowy

- 1) prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych,
- 2) przeznacza z funduszu krajowego na wsparcie budowy dróg kwotę, którą do kosztów budowania poszczególnej drogi powiatowej lub gminnej fundusz ten ma się przyczyniać.

§. 39.

Wydział krajowy prowadzi naczelną nadzór nad budową i utrzymaniem nieeraryalnych dróg wszelkiej kategorii, wydaje rozporządzenia i instrukcje w granicach niniejszej ustawy i zarządza w razie zaniedbania na koszt obowiązanych, co uzna za stosowne.

§. 40.

Wydział krajowy przestrzega ścisłego wykonania istniejących przepisów i rozstrzyga w ostatniej instancji wszystkie sprawy drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 41.

Rada powiatowa stanowi:

- 1) o budowie i kierunku drogi powiatowej, o zmianie kierunku lub zaniechaniu drogi istniejącej i zawiadania o tem Wydział krajowy;
- 2) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania dróg powiatowych;
- 3) o zasiłku z funduszu powiatowego do poszczególnych dróg gminnych;
- 4) o cenie, jaką corocznie robocizna piesza i ciągła do dróg spleconą być ma. Cenę tę winna rada powiatowa ustanowić na każdy rok z końcem października roku poprzedniego. Jeżeli tego nie uczyni, stanowi Wydział krajowy o cenie robocizny w powiecie;
- 5) zatwierdza ugody zawarte z obowiązującymi do datków dla dróg powiatowych w myśl §§. 23 i 24.

§. 42.

Wydział powiatowy :

- 1) prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych;
- 2) rozporządza prestacjami dotyczącymi gmin i obszarów dworskich do wysokości połowy w granicach §. 15.
- 3) nadzoruje urzędy gminne i obszary dworskie co do budowy i utrzymania dróg gminnych, a w razie zaniedbania zarządza na koszt obowiązanych co uzna za stosowne;
- 4) zarządza budową i utrzymaniem dróg krajowych, o ile ta czynność przez Wydział krajowy została mu poruczona;
- 5) rozstrzyga wszystkie spory dotyczące się dróg gminnych.

Dla załatwienia poszczególnych spraw drogowych może wydział powiatowy mianować swych delegatów lub komitety drogowe, oznaczając zakres ich działania.

§. 43.

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

§. 44.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać niemniej, aby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie cierpiało. Wrazie takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu sprawującego dozór bezpośredni, udzielając mu pomocy politycznej exekucyi — a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzą naprawę drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezpośrednio o tem zawiadomią.

V. Postanowienie przechodowe.

§. 45.

Ustawa ta obowiązywać będzie od 1go stycznia roku następującego po jej ogłoszeniu.

§. 46.

Wykonanie tej ustawy polecam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.

