

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o ustawie drogowej.

Wysoki Sejmie!

Przy zastosowaniu obowiązującej obecnie ustawy drogowej z 1866 r. okazały się zaraz w pierwszych początkach braki, które już w 1868 r. skłoniły Wydział krajowy do przedstawienia Wysokiemu Sejmowi wniosku w sprawie autentycznej interpretacji jednego z zasadniczych jej postanowień.

Wniosek ten był jakby hasłem do podniesienia innych, mnogich wad zrzuconej ustawy. W całym kraju ozwały się głosy żądające zmian i znalazły wyraz w licznych petycyach, wnioskach i projektach przedstawianych Wysokiemu Sejmowi niemal na każdej sesyi.

Jakkolwiek wnioski te i projekta, różniące się z sobą co do głównej zasady, nie mogły tak rychło doprowadzić do pożądanej reformy, sprawiły jednak, że tak w Wysokim Sejmie jak i w kraju poczęło co raz to bardziej ustalać się przekonanie, iż ustawa drogowa z 1866 r. nie odpowiada swemu celowi.

Jakoż sejmowa komisya drogowa w sprawozdaniu z dnia 10. Października 1871 l. 552./s. oświadcza stanowczo, że „po kilkoletniem zastosowaniu ustawy drogowej z 1866 r. okazało się w niej tyle niesłuszności i braków, że ustawa ta wywołała tyle wszechstronnych narzekań, a nadewszystko tak w skutkach okazała się bezsilną, że bez narażenia najżywoniejszych interesów kraju nadal bez zmiany pozostawioną być nie może.“

Nietylko w skutek powyższych uwag, lecz będąc sam także przekonany o niedostateczności ustawy z 1866 r. przedłożył Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi w roku następnym projekt do nowej ustawy drogowej.

Projekt ten atoli, jak równie projekt wypracowany przez komisję drogową podczas sesyi sejmowej z 1872 r. nie mogły być załatwione dla krótkości czasu.

Takiegoż losu doznał projekt Wydziału krajowego w roku zeszłym Wysokiemu Sejmowi ponownie przedstawiony.

Podczas ostatniej sesji sejmowej udzielonym został poufnie komisji drogowej wypracowany przez krajową Władzę rządową projekt do ustawy drogowej, który jednak za przedłożenie rządowe uważanym być nie może.

Zbadawszy wypowiedziane w tym projekcie zasady przyszła komisja drogowa do przekonania, że zasada prestacji na drogi według tego projektu nie różni się prawie od jej zapatrywania. Co się zaś tyczy poruszanej tamże kwestyi kompetencyi władz zarządzających drogami i tworzenia nowych organów wykonawczych dla dróg powiatowych i gminnych, nie wchodziła komisja bliżej w jej ocenienie, sądząc, iż takowa rozwiązana by być mogła tylko w połączeniu z całą reorganizacją władz autonomicznych.

Komisja drogowa, która badała równie zeszłoroczny projekt Wydziału krajowego, złożyła rezultat swych zapatrywań w sprawozdaniu z 8. Stycznia 1874 l. 377/s, które nie mogło być przedstawione Wysokiemu Sejmowi z powodu wczesnego zamknięcia sesyi.

Korzystając ze wskazówek w sprawozdaniu zawartych, jak i z własnego doświadczenia, wypracował Wydział krajowy nowy projekt do ustawy drogowej, który mieści w sobie odpowiedź na wszystkie poruszane w dotychczasowych wnioskach kwestye reformy, a dające się streścić w następujących pytaniach:

Jakie mają być kategorie dróg publicznych, nierządowych?

Jakie mają służyć środki do budowania i utrzymywania tych dróg?

Jakie władze mają temi drogami zarządzać?

Którym władzom przysługiwać ma egzekucya?

Wydział krajowy podziela zupełnie zapatrywanie zeszłorocznej komisji drogowej, iż dzisiejszy podział dróg na krajowe, powiatowe i gminne, oparty na różnicy władz zarządzających i na różnicy źródeł środków i nadal zatrzymać wypada.

Drogi krajowe, jako łączące ogniska krajowego ruchu handlowego między sobą lub z głównymi komunikacyami, kolejami, rzekami, szosami, tudzież z sąsiednimi krajami koronnymi, lub z zagranicą, służą przedewszystkiem interesom całego kraju, powinny być zatem budowane i utrzymywane z funduszu krajowego tak długo, dopóki nie zostaną zastąpione kolejami żelaznymi, wzdłuż nich lub równoległe z nimi idącymi i nie zejda przez to do kategorii drugorzędnych komunikacyi t. j. nie staną się drogami powiatowymi lub gminnymi.

Dotychczasowa ustawa drogowa nie uwzględnia tej okoliczności, iż zaniechana droga krajowa może posiadać cechę drogi powiatowej lub gminnej i zawiera tylko postanowienie §. 9. „iż grunt drogi zaniechanej sprzedanym będzie na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do których droga ta należała.“

Skutkiem tego braku nie mógł Wysoki Sejm uchwalić dotąd zaniechania tych dróg, które straciły znaczenie komunikacyi krajowych. Rady powiatowe bowiem i gminy nie okazują żadnej skłonności do objęcia tych dróg, a Wysoki Sejm mając do wyboru między bezwzględnem ich zaniechaniem i zmarnowaniem tak znacznego kapitału a dalszem ich utrzymywaniem z funduszu krajowego, przychyliła się z konieczności do pozostawienia tych dróg nadal jako krajowych z wielkim uszczerbkiem funduszków, któreby użyte być mogły do zbudowania takich dróg, które mają ważność ekonomiczną dla całego kraju.

Projekt Wydziału krajowego zapobiega temu, stanowiąc (§. 4), iż zaniechana droga krajowa staje się powiatową, lub gminną, jeżeli posiada cechy dla tych dróg wymagane.

Mimo zasady jednak, iż kosztą budowy i utrzymania dróg potrzebnych dla kraju powinien ponosić fundusz krajowy, zaprzeczyć nie można, że niektóre drogi krajowe już w początkach swego istnienia mogą mieć szczególną ważność dla powiatu, który przecinają.

Z tego względu należałoby oznaczać ustawą krajową, czy i o ile powiaty drogą krajową przecięte jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów jej budowy utrzymania.

W tej mierze nie różni się projekt (§. 6) Wydziału krajowego w zasadzie od dotyczącego postanowienia (§. 11) ustawy dotychczas obowiązującej.

Z pomiędzy wszystkich trudności, na jakie reforma ustawy drogowej dotąd natrafiała, była zawsze najgłówniejszą kwestya pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych.

Odnośne postanowienia ustawy drogowej z 1866 r. stanowią jej najstarszą stronę i były głównym powodem zwrócenia powszechnej uwagi na potrzebę reformy.

§. 12. tej ustawy, stanowiący, iż gmina daje robociznę, a obszar dworski dostarcza drewnianego materiału, potrzebnego do budowy i utrzymania dróg gminnych, był przedmiotem narzekań od pierwszej chwili.

W jednych miejscowościach uważały się gminy za pokrzywdzone w innych uważały się za takie obszary dworskie.

Było to naturalnem następstwem postanowienia, które nieokreślając stosunku prestacyi gminnej do dworskiej, nie daje podstawy do sprawiedliwego rozdziału i którego ratio juris jest tylko zwyczaj dotychczasowy.

Niemniej wadliwe są postanowienia ustawy drogowej z 1866 r. co do źródła, z którego utrzymywane i budowane być mają drogi powiatowe. W §. 11. rzeczonyj ustawy znajduje się postanowienie, według którego „koszta budowy i utrzymywania dróg powiatowych ciężą na funduszach właściwego powiatu“, lecz w sprzeczności z tem postanowieniem jest §. 26. punkt 3, według którego Rada powiatowa, „stanowi o prestacyach gmin i obszarów dworskich do dróg powiatowych.“ W jakim zaś stosunku zostają te prestacye do funduszu właściwego powiatu, które gminy i obszary dworskie mają być do prestacyi powołane — otem nie ma żadnej wzmianki w ustawie.

Skutkiem tej niejasności, Rady powiatowe nie powołują gmin i obszarów dworskich do prestacyi na rzecz dróg powiatowych i po większej części nie troszczą się wcale o drogi powiatowe, tłumacząc się tem, iż nie posiadają na ten cel żadnych funduszów, a nakładanie dodatku do podatków bezpośrednich przechodzi siły powiatu.

Dla uzyskania podstawy do rozwiązania kwestyi trzeba przedewszystkiem zastanowić się nad możliwymi środkami pokrycia kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych.

Jako środki takie przedstawiają się:

- a) Dodatki do podatków bezpośrednich.
- b) Prestacye w robociznie.

O ile dodatki do podatków bezpośrednich byłyby stosownym do powyższego celu środkiem, wskaże następujące zestawienie:

W kraju naszym jest obecnie około 3.850 mil dróg gminnych i 172 mil dróg powiatowych, których utrzymanie, chociaż w średnim tylko stanie, kosztowałoby rocznie około 2,000.000 zł. w. a.

Przypuszczając zaś, że w całym kraju, w którym znajduje się znaczna część dróg gminnych, posiadających cechy dróg powiatowych, wybudowanoby rocznie tylko 20 mil t. j. w przecięciu około $\frac{1}{4}$ mili w jednym powiecie i przyjmując, że przeciętny koszt budowy jednej mili wynosiłby tylko 20.000 zł. w. a. budowa nowych dróg powiatowych kosztowałaby rocznie 400.000 zł. w. a., co z sumą potrzebną na utrzymanie dróg powiatowych i gminnych w całym kraju wymagałoby rocznego wydatku około 2,400.000 zł. w. a. reprezentującego 40% dodatku do podatków bezpośrednich.

Nakładanie dodatku na potrzeby drogowe w takiej wysokości uznać musi każdy za niemożliwe, kto zważy, że kraj nasz opłaca dziś 81% dodatku krajowego, że dodatek powiatowy przynosi już w niektórych powiatach 15%, a dodatek gminny dochodzi w wielu gminach do 100%, i że przeprowadzenie ustaw szkolnych wymagać będzie nowych, znacznych ofiar.

Przy oznaczeniu środków do budowy i utrzymywania dróg powiatowych i gminnych nie podobna zatem opierać się wyłącznie na zasadzie podatkowej.

Przyjąć więc trzeba drugie źródło, t. j. prestacje w robociznie.

Prestacje te znane są także w innych krajach.

W Królestwie kongresowem zaprowadzono jeszcze w 1815 r. szarwarki na rzecz dróg publicznych, pozostawiając obowiązany możliwość wykupienia się od prestacji w naturze.

Środek ten okazał się, jak wiadomo, bardzo skutecznym.

Za pomocą prestacji w naturze, ustanowionych w 1850 r. zbudowano w Węgrzech znaczną ilość dróg publicznych a nadto utworzono znaczny fundusz drogowy z kwot wykupna.

Francya i Belgia zawdzięczają również prestacyom w robociznie znaczną część swych wybornych gościńców.

Jeżeli środek ten uznanym został za odpowiedni w krajach posiadających wielkie kapitały, mogących zatem z łatwością opłacać podatki na cele drogowe, tem stosowniejszym okazać się musi w naszym ubogim kraju, który dopiero dorabiać się musi kapitałów.

Prestacje w robociznie rozdzielane być mogą według osób, lub też według posiadaczy bydła roboczego, domów i rodzin.

Podział prestacji według indywiduów, który byłby właściwie rodzajem opodatkowania całej do pracy zdolnej męskiej ludności kraju na cele publiczne, ma wprawdzie tę zaletę, iż nie nakłada na nikogo obowiązku, któremoby ten nie był w stanie podoleć, lecz system ten natrafiłby w praktycznym zastosowaniu na wielkie przeszkody.

Najpierw ludność klasy średniej po miastach i w niektórych okolicach zmienia często miejsce pobytu, tak, że ewidencya osób do roboty zdolnych połączoną by była z największą trudnością i wymagałaby koniecznie odpowiedzialności chlebowodawców, majstrów i przedsiębiorców za czeladź służebną, rzemieślniczą i przemysłową, a więc środka, którego ściśle wykonywanie mogłoby w wielu razach stać się bardzo uciążliwym.

Powtórę taki rozkład prestacji przypominałby zniesione niegdyś pogłównne, do którego ludność kraju naszego czuje wstręt nieprzezwyjęzony.

Z tych powodów okazuje się stosowniejszym rozdział prestacji osobistej według posiadaczy bydła roboczego, domów i rodzin.

Wydział krajowy, idąc w głównej myśli za wskazówkami zawartemi w sprawozdaniu zeszłorocznej komisji drogowej proponuje uiszczanie prestacji na rzecz dróg powiatowych i gminnych według następujących prawideł:

- 1) Posiadacze bydła roboczego w gminie i na obszarze dworskim winni odrabiać rocznie po dwa dni ciągle od każdej sztuki tegoż bydła, dodawać odpowiednie miejscowym stosunkom zaprzęgi i parobka do każdego zaprzęgu.

- 2) Posiadający tylko jedną sztukę bydła roboczego, a będący przy tem właścicielami domu winni oprócz prestacyi od bydłęcia swego odrabiać rocznie po dwa dni piesze.
- 3) Nieposiadający bydła roboczego odrabiać będą rocznie po sześć dni pieszych od każdego numeru domu, a jeżeli nie posiadają domu po trzy dni od swej rodziny.
- 4) Kto nie należy do żadnej z powyższych kategorii i nie zostaje w stosunku służebnym, a prowadzi samoistne gospodarstwo domowe, winien odrabiać rocznie po dwa dni piesze.
- 5) Zarządowi drogowemu wolno będzie w razie uznanej przez niego potrzeby zmienić robotę ciągłą na pieszą w stosunku trzech dni pieszych za jeden parobydłany dzień ciągły. Lecz w drodze takiej zamiany nie można żądać od kontrybuenta więcej niż sześć dni pieszych w jednym roku.
- 6) Robocizną prestacyjną można wykonać w naturze, a to osobiście lub przez zastępcę uzdolnionego, wolno też wykupić się od niej w całości lub częściowo przez złożenie wartości pieniężnej z potrąceniem piątego procentu.

W punkcie drugim odstępuje Wydział krajowy od wniosku komisji, żądając wyjątkowo od kontrybuenta posiadającego jedno bydło robocze a przytem dom oprócz dwóch dni prestacyi ciągłej jeszcze dwa dni piesze.

Postanowienie to usprawiedliwia Wydział krajowy tem, że przy wymiarze przez komisję proponowanym właściciel jednego bydłęcia, posiadający przytem dom, należałby do kategorii tych, którzy tylko do prestacyi ciągłej są obowiązani i odrabiałby rocznie tylko dwa dni ciągłe o jednobydłanym lub jeden dzień ciągły o dwubydłanym zaprzęgu, których wartość jest mniejsza, aniżeli sześciu dni pieszych, przypadających od jedego numeru domu. Skutkiem tego byłaby ta niesprawiedliwość, że posiadający dom i jedno bydło odrabiałby mniej, aniżeli ten, który posiada dom tylko.

Według wniosku komisji prestacya ma być uiszczoną tylko od bydła, domu i rodziny. Przyjecie takiej zasady uwalniałoby od prestacyi tych, którzy nie posiadają ani domu ani bydła i nie są członkami ani sługami rodziny. Do tej kategorii należą osoby bezżenne, które samoistnie prowadzą gospodarstwo.

Nie chcąc osobom tym użyczać przywileju żąda Wydział krajowy w swoim projekcie od nich prestacyi dwóch dni pieszych i czyni w ten sposób zadość zasadzie słuszności i powiększa zarazem zasób drogowy.

Nareszcie proponuje Wydział krajowy nieobjętą wnioskiem komisji zamianę prestacyi ciągłej na pieszą, zamierzając w ten sposób wprowadzić niezbędną w gospodarstwie drogowem równowagę między jedną i drugą prestacją.

Chcąc atoli zapobiedz możliwemu przeciążeniu ogranicza Wydział krajowy tę zmianę w ten sposób, iż więcej niż sześć dni rocznej prestacyi pieszej zamiast ciągłej w jednym roku od kontrybuenta żądać nie można.

O wartości prestacyi w całym kraju uiszczanej na podstawie powyższych zasad dają przybliżone wyobrażenie cyfry następujące:

Według konskrypcyi z 31. Grudnia 1869 r. posiadał nasz kraj prócz miasta Lwowa i Krakowa nieobjętych projektem Wydziału krajowego jako posiadających odrębne statuty gminne i utrzymujących bardzo znaczną sieć dróg własnych, 934.781 koni i wołów.

Przypuściwszy, iż w tej sumie znajduje się około 15% bydła, które do roboczego zaliczyć się nie da, pozostaje w okrągłej liczbie 800.000 sztuk bydła roboczego, od którego prestacya roczna wynosiłaby 1,600.000 dni ciągłych o jednobydłanym czyli 800.000 dni o dwubydłanym zaprzęgu.

Według pomienionej konskrypcji liczyła Galicya na dniu 31. Grudnia 1869. — 1,152.000 partyi zamieszkujących 831.203 domów.

Przypuściwszy, iż pomiędzy temi partyami jest 1,100.000 rodzin, reszta zaś osób nie należących do rodziny a prowadzących samoistne gospodarstwo domowe i licząc na jedną rodzinę 3 dni robocizny pieszej, na osobę nienależącą do rodziny 2 dni piesze a oprócz tego na każdy dom jeszcze 3 dni piesze, uczyniłby ogół prestacyi rocznej 5,897.600 dni pieszych a potrąciwszy od tej sumy na uiszczających prestacyę ciągłą, tudzież na osoby uwolnione od wszelkiej prestacyi i na wypadki nieprzewidzane $\frac{1}{3}$ część pozostaje w okrągłej liczbie 3,900 000 dni pieszych.

Ponieważ zaś przeciętna wartość jednego dnia ciągłego o dwubydłanym zaprzęgu przyjętą być może na 1 zł. 50 ct. a jednego dnia pieszego na 30 ct. w. a. przeto wartość rocznej prestacyi uiszczanej w całym kraju na podstawie zasad przez Wydział krajowy proponowanych wynosi w przybliżeniu w okrągłej liczbie 2,400.000 zł. w. a.

Prestacye w robociznie pieszej i ciągłej rozdzielone być mają według projektu Wydziału krajowego na drogi powiatowe i gminne według następujących zasad.

Dla każdej drogi powiatowej ustanowiony zostanie okręg konkurencyjny, do którego wcielone być mają wszystkie gminy i obszary dworskie tego samego powiatu nie więcej niż dwanaście kilometrów od drogi oddalone.

Zwyczajnie użytą będzie połowa prestacyi w okręgu konkurencyjnym na rzecz dróg powiatowych a druga połowa na rzecz dróg gminnych i tylko wyjątkowo podniesionym być może udział dla każdej z obydwóch kategorii dróg do $\frac{2}{3}$ części prestacyi

Gminy i obszary dworskie nie należące do żadnego okręgu konkurencyjnego uiszczać będą całą prestacyę na rzecz swoich dróg gminnych.

Wyposażenie prestacyami dróg powiatowych, które dotąd nie mogły być utrzymywane dla braku środków dostatecznych, okazuje się koniecznym,

Drogi powiatowe, do których należy zaliczyć drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, nabierają co raz to większego znaczenia i dziś już twierdzić można, że w niedalekiej przyszłości przejdzie na te drogi punkt ciężkości ustroju komunikacyjnego w naszym kraju.

Głównem zadaniem ustawy drogowej powinno być zatem obmyślenie odpowiednich środków dla budowy i utrzymania tych dróg, które spotęgować mają ruch handlowy, uczynić przystęp do kolei żelaznych łatwiejszym, połączyć z sobą wszystkie ważniejsze miejscowości w kraju.

Z tej wychodząc zasady proponuje Wydział krajowy, ażeby nowa ustawa drogowa orzekła z góry, iż drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka targowe łączą tak między sobą, jak i z drogami bitemi lub stacyami kolei żelaznych, uznane być mają za powiatowe. Gdyby jednak Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, natenczas Wydział krajowy po wysłuchaniu zdania tej Rady miałby prawo i obowiązek uznać taką drogę za powiatową.

Postanowienie to, nieznanne dotychczasowej ustawie drogowej jest ze względu na ważność sprawy konieczne i nie uwłacza bynajmniej autonomii powiatowej, albowiem zastosowane będzie tylko w razie zaniedbania obowiązku przez Radę powiatową. Owszem atrybucye przyznane Radzie powiatowej w projekcie Wydziału krajowego są stosunkowo większe, aniżeli były dotychczas. Na mocy ustawy drogowej 1866 r. ma Rada powiatowa wyłączne prawo uznawania dróg za powiatowe, lecz z prawem tem łączy się obowiązek dostarczenia funduszków potrzebnych. Projekt zaś nowej ustawy wyposaża drogi powiatowe tak znacznym zasobem, iż uchwalenie innych środków okaże się rzadko kiedy potrzebnem, a zatem prawo Rady powiatowej co do uznawania dróg powiatowych będzie stosunkowo większe, aniżeli jej obowiązek uchwalania funduszków potrzebnych.

Oprócz prestacyi w robociźnie proponuje Wydział krajowy osobne na rzecz dróg powiatowych i gminnych datki, do których pociągnięci być mają z powodu niezwykłego zużycia drogi właściciele kopalń, kamieniołomów, przedsiębiorstwa fabryczne tudzież przedsiębiorstwa nieeraryalnych kolei żelaznych.

Za ustanowieniem takich datków przemawiają liczne względy.

Exploatacya kamieniołomów, kopalń, fabryk i kolei żelaznych przyczynia się bezpośrednio lub pośrednio do nadzwyczajnego zużycia dróg dojazdowych, słuszną jest zatem rzeczą, ażeby ci, którzy z dróg tych stosunkowo największe ciągną korzyści, przyczyniali się do ich utrzymywania a względnie budowy.

Obciążenie fabryk datkiem drogowym będzie pozorne i nie wpłynie bynajmniej szkodliwie na ich rozwój, jakby tego obawiać się można, albowiem datek ten przyczyni się do polepszenia stanu drogi a przez zaoszczędzenie czasu i roboty przyniesie znaczne korzyści, które wydatek poniesiony sownie wynagrodzą.

Również polepszenie stanu dróg wiodących do stacyi kolei żelaznych zwiększy ruch ku nim dążący i wpłynie nietylko na uregulowanie transportu, lecz także na podniesienie dochodu kolei żelaznych.

Jakkolwiek prestacye w robociźnie, których wartość przybliżona została wyżej oznaczoną, tudzież datki z powodu niezwykłego zużycia dróg dostarczą bardzo znacznego zasobu na budowę i utrzymywanie dróg powiatowych i gminnych, jednak okazać się może tu i ówdzie niedobór w dochodach, który przyjdzie pokryć innymi środkami.

Wydział krajowy proponuje na ten wypadek nałożenie dodatku do podatków bezpośrednich a mianowicie w obrębie gminy i obszaru dworskiego do wysokości 5% a przy opodatkowaniu powiatów z ograniczeniem, przewidzianem § 23. ustawy o Reprezentacyi powiatowej.

Wydział krajowy nie łudzi się bynajmniej, jakoby zasady powyższe mogły zadowolnić wszystkie w Wysokiej Izbie reprezentowane opinie, pociesza się jednak tem, że nie masz ustawy któraby odpowiadała wszystkim często sprzecznym interesom i że bez ofiar chociażby dotkliwych nie użytecznego osiągnąć nie można.

Jeżeli jednak projekt Wydziału krajowego zaprowadza jednolity i równy rozkład prestacyi tak dla gmin jak i dla obszarów dworskich i usuwa przez to jeden z powodów waśni społecznej, jeżeli pociąga do prestacyi tych, którzy z drogi korzystają w miarę tej korzyści, jeżeli nie obarcza gruntu całym ciężarem, rozkładając go także na inne czynniki, jeżeli przysparza niezbędnych dla rozwoju gospodarstwa drogowego środków bez zaprowadzenia nowego na ten cel podatku, jeżeli ściśnienia i obcina interesa partykularne i ogranicza je do właściwej miary: natenczas przyznać wypadnie, iż projekt ten dąży do tego, ażeby być przeciętnym wyrazem interesów wszystkich warstw społeczeństwa kraju naszego i uczynić zadość zasadzie przynajmniej względnej sprawiedliwości.

Pozostaje jeszcze kwestya kompetencyi władz, drogami publicznymi zarządzającich, tudzież kwestya egzekucyi.

Sprawa ta jest ściśle złączoną z zamierzoną reorganizacyą władz autonomicznych i z tego względu mniema Wydział krajowy, iż tworzenie dziś już nowych organów wykonawczych specjalnie dla administracyi dróg powiatowych i gminnych, jak to ek. Rząd w swoim komunikacie proponuje, nie byłoby na czasie.

Gdy z drugiej strony jest rzeczą datami statystycznymi stwierdzoną, że wpływ władz autonomicznych na rozwój środków komunikacyjnych okazał się w wielu powiatach pomyślnym

w porównaniu z przeszłością, gdy się przytem zważy, że zbyt krótki jest okres działania tychże władz, ażeby bezstronnie ich użyteczność ocenić można i że dzisiejsze urządzenia autonomiczne, pozbawiono wszelkiej tradycyi, rozwijać się muszą powoli, jeżeli rozwój ten ma być samodzielnym, a nadane Wydziałowi krajowemu prawo do zastąpienia Rady powiatowej w orzeczeniu zapobiedz może pojawiającemu się tu i ówdzie zaniedbaniu interesów drogowych, natenczas okazuje się właściwym pozostawienie zarządu drogowego tym organom autonomicznym, które wykonują go obecnie na mocy ustawy z 1866 r.

Chcąc atoli, ażeby ten zarząd był jaknajskuteczniejszym, określa Wydział krajowy w swym projekcie dokładnie kompetencję władz autonomicznych, ustanawia odpowiednią kontrolę nad zarządem dróg powiatowych i gminnych, wskazuje środki zaradcze, które przedsięwziąć należy, jeżeli reprezentacje i władze autonomiczne, tudzież kontrybuenci wymaganiom ustawy zadość nie czynią i określa obowiązek władz rządowych do udzielania władzom autonomicznym pomocy egzekucyjnej.

Wobec wyłuszczonej zasad i nie wdając się w motywowanie poszczególnych ustępów z owych zasad wynikających, uprasza Wydział krajowy

./- Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony ./- projekt do ustawy drogowej.

We Lwowie, dnia 25. Lipca 1874.

Marszałek krajowy.

Leon książę Sapieha wł. r.

Członek Wydziału krajowego.

Władysław hrabia Badeni wł. r.

Ustawa

z dnia 187 dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o drogach publicznych nieeraryalnych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam co następuje:

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

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

Drogami krajowymi są drogi już obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawą krajową za drogi krajowe uznane zostaną.

Drogami powiatowymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które Rada powiatowa lub Wydział krajowy (§. 2. ustęp 4.) za powiatowe uzna.

Wszystkie inne drogi do publicznego użytku przeznaczone są drogami gminnymi. Obszar dworski, ze związku gminnego wyłączony, stanowi pod względem dróg gminnych jedną całość z obszarem gminy katastralnej, do której należy.

Mosty, przewozy i budowle 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 pravidła Sejm krajowy, przyjmując koszta budowy lub utrzymania na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych także Rada powiatowa, przyjmując one na fundusz powiatowy.

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej i do przeistoczenia drogi innej kategorii na drogę krajową potrzeba ustawy krajowej.

Do zakładania drogi powiatowej tudzież do przeistoczenia drogi gminnej na powiatową potrzeba uchwały Rady powiatowej.

Prócz tego winno zakładanie dróg krajowych i powiatowych poprzedzać — dla względów politycznych i wojskowych — przyzwolenie właściwych władz, a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego.

Za drogi powiatowe uznane być mają drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka targowe łączą tak między sobą jak i z drogami bitymi, lub stacyami kolei żelaznych. Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, natenczas Wydział krajowy po wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.

Do zakładania dróg gminnych potrzeba zgodnego postanowienia Rady gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, jak nie mniej przyzwolenia politycznej władzy powiatowej i Wydziału powiatowego.

§. 3.

Własność nieruchomości, na rzecz drogi publicznej potrzebna, winna być nabytą w drodze wywłaszczenia podług istniejących ustaw i przepisów.

§. 4.

Zaniechanie drogi krajowej wymaga ustawy krajowej — drogi powiatowej: uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia c. k. Namiestnictwa i Wydziału krajowego — drogi gminnej: postanowienia Rady gminnej i przełożonego obszaru dworskiego tudzież przyzwolenia Rady powiatowej i politycznej władzy powiatowej.

Zaniechana droga krajowa staje się drogą powiatową, jeżeli posiada cechy w §. 2. ustęp. 4. wskazane.

Zaniechana droga krajowa tych cech nie mająca, równie jak zaniechana droga powiatowa,

stają się drogami gminnymi, jeżeli służą do użytku publicznego.

Zaniechana droga do użytku publicznego nie służąca sprzedaną zostanie na rzecz funduszu tej kategorii dróg, do której należała. Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych zarządzi bezzwłocznie oszacowanie gruntów przez znawców nieinteresowanych i zavezwie do zapłacenia ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zavezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

§. 5.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków opartych na specjalnych tytułach prawnych.

II. Pokrycie kosztów.

A. Koszta dróg krajowych.

§. 6.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy, do którego też wpływają dochody z myt, ustanowionych na tych drogach, kary dyscyplinarne, kary pieniężne nałożone z powodu przekroczeń policyjnych na drogach krajowych i wynagrodzenia za szkody zrządzone na tych drogach.

Czy i o ile powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy i utrzymania dróg krajowych oznaczonym będzie ustawą krajową.

§. 7.

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

§. 8.

Jeżeli z powodu uwzględnionych życzeń pewnej osady drodze krajowej miałby być nadany

kierunek przecinający tę osadę, która inaczej bez uszczerbku powszechnego ruchu mogłaby być pominięta, natenczas osada ta ponosi sama nadwyżkę wydatków budowy i utrzymania, spowodowaną przez zmianę zamierzonego kierunku drogi.

§. 9.

Komunikacya w kierunku drogi za krajową uznanej winna tak długo przez dotychczas obowiązanych być utrzymywana, dopóki ta droga krajowa do publicznego użytku oddaną nie zostanie.

B. Koszta dróg powiatowych i gminnych.

§. 10.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ponosi fundusz dróg powiatowych, gminnych zaś dróg — fundusz dróg gminnych.

§. 11.

Źródłami funduszków dróg powiatowych i gminnych są:

- 1) Prestacje;
- 2) Datki fabryk i przedsiębiorstw zużywających drogę niezwykłym sposobem;
- 3) Dochody z myta;
- 4) Kary pieniężne za przekroczenia policyi drogowej, kary dyscyplinarne, kary z powodu zatajenia prestacyi i wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach;
- 5) Własne dochody zarządu dróg, jako to: ze sprzedaży starych materyałów, niepotrzebnych gruntów i budynków, z wydzierżawienia trawy i t. p.
- 6) Odsetki od własnych kapitałów;
- 7) Datki dobrowolne lub uiszczane na mocy specjalnych tytułów (§. 5.);
- 8) Subwencye z funduszu krajowego;
- 9) Dodatki do podatków.

Dochody pod liczbami 2. 3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. wymienione służą tylko dla tych dróg i przedmiotów, dla których są przeznaczone.

§. 12.

Prestacje.

Posiadacze bydła roboczego w gminie i na obszarze dworskim winni odrabiać rocznie po dwa dni ciągle od każdej sztuki tegoż bydła, dodawać odpowiednie miejscowym stosunkom zaprzęgi i parobka do każdego zaprzęgu. Koń wierzchowy liczy się do bydła roboczego. Dzień odrobiony parobydłanym zaprzęgiem uważany będzie za prestację dwóch dni ciągłych.

Posiadający tylko jedną sztukę bydła roboczego a będący przytem właścicielami domu, winni oprócz prestacyi od bydłęcia swego odrabiać rocznie jeszcze po dwa dni piesze.

Nieposiadający bydła roboczego odrabiać będą rocznie po sześć dni pieszych od każdego numeru domu, a jeżeli nie posiadają domu po trzy dni od swej rodziny.

Kto nie należy do żadnej z powyższych kategorii i nie zostaje w stosunku służebnym a prowadzi samoistne gospodarstwo domowe, winien odrabiać rocznie po dwa dni piesze.

Wszakże wolno będzie zarządowi w razie uznanej przez niego potrzeby zmienić robotę ciągłą na pieszą w stosunku trzech dni pieszych za jeden parobydłany dzień ciągły. Lecz w drodze takiej zamiany nie można żądać od kontrybuenta więcej niż sześć dni pieszych w jednym roku.

Tylko taka prestacja może być przeniesioną na rok następny, której kontrybuent mimo wezwania do końca roku nie uścił.

§. 13.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej w każdym roku służyć będzie stan bydła, domów, rodzin i pojedynczych osób (§. 12*ustęp 4.), jaki znajdował się w gminie i na obszarze dworskim dnia 15. września poprzedniego roku.

§. 14.

Gminy i obszary dworskie tego samego powiatu obowiązane do prestacyi dla pewnej drogi powiatowej, stanowią jej okręg konkurencyjny.

§. 15.

Uwolnieni od prestacyi są:

1) Dla dróg powiatowych: gminy i obszary dworskie więcej niż dwanaście kilometrów w prostej linii od miejsca roboty oddalone;

2) Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, o ile nie posiadają bydła roboczego lub domów.

3) Mieszkańcy miast posiadających odrębne statuty gminne.

Rada powiatowa może uwolnić od prestacyi na rzecz dróg powiatowych miasta, w obrębie których utrzymanie bruków i dróg wyczerpuje wartość całej przypadającej na nie rocznej prestacyi i dochód z poboru myta i kopytkowego. Uwolnienie takie połączone jest zawsze z obowiązkiem utrzymania — wyłącznym kosztem miasta — dróg powiatowych, terytorjum miasta przecinających.

§. 16.

Robota dzienna rozpoczyna się w czasie od 1. kwietnia do końca września o godzinie 7. z rana, w czasie zaś od 1. października do końca marca o godzinie 8. z rana.

Dzień, w którym kontrybuent przybył później, lub wykonywał robotę opieszale, nie będzie mu policzony. Kontrybuentom miejscowości oddalonych więcej niż sześć kilometrów w prostej linii od miejsca roboty, przyjętym będzie czas na przybycie stracony w stosunku jednej godziny do sześciu kilometrów nadwyżki oddalenia.

§. 17.

Roboczną prestacyją można wykonać w naturze, a to: osobiście, lub przez zastępcę uzdolnionego, wolno też wykupić się od niej w całości, lub częściowo, przez złożenie jej wartości pieniężnej z potrąceniem piątego procentu, w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartycyi.

Kontrybuentom odrabiającym prestacyę w naturze wyznaczoną będzie o ile możliwości robota wymiarowa. Cieśle, murarze, kamieniarze i t. p. odrabiający swoją powinność osobiście, mogą być użyci do robót ich rzemiosłu właściwych; wszakże robota

taka policzoną będzie w stosunku jej wartości do wartości pracy zwykłych robotników.

§. 18.

Z ogółu prestacyi w okręgu konkurencyjnym przypada zwyczajnie połowa na drogę powiatową. Druga połowa tej prestacyi jak niemniej prestacye miejscowości, nie należących do żadnego okręgu konkurencyjnego, winny być zużyte na drogi gminne. Wyjątkowo może Rada powiatowa zmienić powyższy stosunek podnosząc udział aż do $\frac{2}{3}$ prestacyi na rzecz: bądź dróg powiatowych, bądź gminnych.

Za całość rocznej prestacyi odpowiedzialni są w obec powiatu: gmina i obszar dworski, a w obec gminy i przełożonego obszaru dworskiego: posiadacze bydła i domów, głowy rodziny i pojedyncze do prestacyi obowiązane osoby. W razie zatajenia skaże Wydział powiatowy winnych na zapłacenie potrójnej wartości zatajonej prestacyi i na kosztą wywołane sprawdzeniem rzeczy.

§. 19.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych.

Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów, albo przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogę powiatową, lub gminną niezwykłym sposobem zużywa lub psuje, natenczas właściciele lub przedsiębiorcy obowiązani będą do osobnego datku na rzecz tej drogi.

Nie mniej też przyczyniać się będą przedsiębiorstwa kolei żelaznych, nieeraryalnych, osobnym datkiem do budowy i utrzymania dróg, łączących stacje kolei żelaznych z najbliższymi drogami bitymi tudzież z miastami i miasteczkami.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć ugodą między Wydziałem powiatowym i stroną. Jeżeli nie przyjdzie ugodą do skutku, orzeka Wydział krajowy o wysokości datków i sposobie ich uiszczania.

§. 20.

Myta.

Myta stanowią przedmiot osobnych ustaw i rozporządzeń.

§. 21.

Subwencye.

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.

§. 22.

Dodatki do podatków bezpośrednich.

Potrzeby, na które nie wystarczają źródła dochodu funduszu drogowego, wymienione w §. 11. L. 1. do 8., pokryte zostaną przez dodatki do podatków bezpośrednich a mianowicie: przy drogach powiatowych przez dodatki w obrębie całego powiatu, przy drogach zaś gminnych przez dodatki w obrębie gminy i obszaru dworskiego.

Dodatki na rzecz dróg gminnych nie mogą wszelako przenosić pięciu centów od jednego złotego reńskiego a dodatki na rzecz dróg powiatowych uchwalone być mogą tylko w granicach zakreślonych §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej.

§. 23.

Droga uznana za powiatową przechodzi na fundusz powiatowy z dniem odnośnej uchwały Rady powiatowej lub Wydziału krajowego. Postanowienia §. 7. mają być zastosowane także do dróg powiatowych.

III. Roboty spowodowane wypadkami elementarnymi.

§. 24.

Jeżeli komunikacja przez wypadki elementarne jak n. p. zasypanie śniegowe, powódzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki.

a) przy drogach krajowych i powiatowych: mieszkańcy pobliskich — przez Radę powiatową oznaczyć się mających — miejscowości, za wynagrodzeniem przez Wydział krajowy ustanowionem;

b) przy drogach gminnych: kontrybuenci do prestacyi drogowej obowiązani, przyczem dzień od-

robiony liczony im będzie za pół dnia zwykłej powinności, która straconą zostanie z prestacyi bieżącej a w braku takowej z prestacyi następującego roku.

IV. O zakresie działania Reprezentacyj i władz autonomicznych w sprawach drogowych.

§. 25.

Sejm krajowy.

Sejm krajowy stanowi:

- 1) o funduszach potrzebnych na budowę i utrzymanie dróg krajowych;
- 2) o zasiłku z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych i gminnych. (§. 21.)

§. 26.

Wydział krajowy.

Wydział krajowy:

- 1) Prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych i naczelny nadzór nad budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych tudzież nad ich funduszami i wydaje w granicach niniejszej ustawy i w celu jej przeprowadzenia potrzebne rozporządzenia i instrukcje.
- 2) Wyznacza w granicach uchwały sejmowej wsparcie z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych i gminnych (§. 21.).
- 3) Mianuje — jeżeli tego uzna potrzebę — delegatów, lub komitety dla spraw drogowych, oznaczając ich zakres działania.
- 4) Stanowi o cenie wykupna prestacyi w powiecie, jeżeli Rada powiatowa tego obowiązku w należytych czasie nie dopełni.
- 5) Rozstrzyga ostatecznie wszystkie spory i rekursy w sprawach drogowych doń wniesione.

§. 27.

Rada powiatowa.

Rada powiatowa :

- 1) nadzoruje zarząd funduszu dróg powiatowych ;

2) oznacza ceny wykupna robocizny pieszej i ciąglej (§. 17.) przy uchwaleniu preliminarza;

3) uchwała rozdział ogółu prestacyi pomiędzy drogi powiatowe i gminne (repartycya powiatowa), tudzież preliminarz robót i budżet dróg powiatowych;

4) uchwała w razie niedoboru dodatki do podatków bezpośrednich na potrzeby dróg powiatowych.

§. 28.

Wydział powiatowy.

Wydział powiatowy:

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg powiatowych, utrzymuje ich inwentarz i zdaje z końcem każdego roku sprawę o stanie dróg powiatowych i gminnych tudzież o ich funduszach Wydziałowi krajowemu i Radzie powiatowej;

2) sprawdza przedstawione sobie przez zwierzchności gminne wykazy prestacyjne, wdraża w razie wątpliwości dochodzenia i układa na podstawie sprawdzonych wykazów kataster drogowy całego powiatu i z uwzględnieniem preliminarzy dróg gminnych, projekt rozdziału ogółu prestacyi między drogi powiatowe i gminne, tudzież preliminarz robót i budżet dróg powiatowych;

3) ogłasza repartycję powiatową, zawierającą spis wszystkich gmin i obszarów dworskich do robocizny na rzecz dróg powiatowych pociągnąć się mających z domieszczeniem wartości pieniężnej;

4) nadzoruje gminy, zwierzchności gminne i obszary dworskie co do budowania i utrzymywania dróg gminnych, a mianowicie czuwa nad całością funduszu drogowego gminnego, sprawdza i prostuje corocznie preliminarze dróg gminnych, zatwierdza ich budżety, odbywa przynajmniej raz w roku rewizję wszystkich dróg gminnych i przekonuje się, czy prestacje drogowe zostały zużyte;

5) orzeka o wszystkich sporach w sprawie dróg gminnych;

6) przedkłada Wydziałowi krajowemu na żądanie daty statystyczne, dotyczące się dróg powiatowych i gminnych;

7) kieruje budową i utrzymaniem dróg krajowych, o ile ta czynność została mu przez Wydział krajowy poruczona i nie może uwolnić się od tego obowiązku;

8) mianuje do załatwienia specjalnych spraw drogowych delegatów lub komitety drogowe także z po za grona swego, oznaczając ich zakres działania.

§. 29.

Rada gminna i przełożony obszaru dworskiego.

Rada gminna wspólnie z przełożonym obszaru dworskiego:

1) zarządzają funduszem dróg gminnych i orzekają o uwolnieniu osób — zostających w zupełnem ubóstwie — od wszelkiej prestacyi;

2) uchwalają preliminarz robót i budżet dróg gminnych, tudzież rozdział prestacyi przypadających na każdego kontrybuenta w obrębie gminy i obszaru dworskiego tak na rzecz dróg gminnych jak i powiatowych (repartycya gminna.)

Do ważności każdego w tym zakresie powziętego postanowienia, potrzeba porozumienia między Radą gminną a przełożonym obszaru dworskiego.

§. 30.

Zwierzchność gminna.

Zwierzchność gminna:

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych;

2) sporządza wraz z przełożonym obszaru dworskiego spis kontrybuentów w gminie i ich prestacyi, ogłasza repartycyę gminną i ceny robocizny, utrzymuje kataster dróg gminnych, układa corocznie na podstawie katastru preliminarz robót i budżet tych dróg, utrzymuje ich inwentarz i zdaje z końcem każdego roku sprawę Wydziałowi powiatowemu o stanie dróg;

3) czuwa pod własną odpowiedzialnością nad należyty stanem dróg gminnych jak nie mniej nad tem, aby wszelkie prestacye, datki i dodatki do podatków na rzecz dróg gminnych tak z gminy jak z obszaru dworskiego uiszczone były w sposób właściwy i na czasie;

4) przedkłada na żądanie Wydziału powiatowego wszelkie objaśnienia i daty.

§. 31.

Przełożony obszaru dworskiego.

Przełożony obszaru dworskiego sporządza spis prestacyi rocznej, przypadającej na obszar dworski. Winien on wglądać we wszystkie czynności zwierzchności gminnej, czuwać nad całością funduszu dróg gminnych i dobrym dróg tych stanem a w razie spostrzeżenia jakiegokolwiek nieprawidłowości donieść o tem Wydziałowi powiatowemu.

V. Środki zaradcze.

§. 32.

Jeżeliby Rada powiatowa, lub Wydział powiatowy zaniedbywały w czemkolwiek bądź swoich obowiązków, natenczas Wydział krajowy zaradzi temu w sposób, jaki za odpowiedni uzna, na koszt i stratę powiatu. Taka sama władza przysługuje Wydziałowi powiatowemu nad Radą gminną, zwierzchnością gminną i przełożonym obszaru dworskiego, a nadto może Wydział powiatowy członka zwierzchności gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, zaniedbującego swoich obowiązków, skazać na grzywny do 20 zł. w. a.

Koszta komisji wywołane przez żalącego się ponosi tenże, jeżeli zażalenie w całości, lub częściowo za niesłuszne uznanem zostało, w przeciwnym razie ponosi je dotyczący fundusz drogowy.

VI. Nadzór rządowy.

§. 33.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez szkody mógł używać, tudzież ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie takiego zaniedbania zażądają

zarządzenia od organu sprawującego bezpośrednią administrację, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym lub w razie niebezpieczeństwa zarządzą stosowne środki na koszt obowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem uwiadomią.

VII. Odwołanie się do wyższej władzy i przedstawienia.

§. 34.

Wszystkie odwołania się do wyższej władzy autonomicznej i przedstawienia winny być wniesione w przeciągu dni 14. do tej władzy, która orzeczenie wydała lub jest organem wykonawczym Reprezentacyi, która uchwałę powzięła. Jeżeli reprezentacya, lub władza, która orzeczenie wydała, uważa odwołanie się do władzy wyższej za słuszne, natenczas przyjąć je może jako przedstawienie i zmienić swoje pierwotne orzeczenie.

Przedstawienia i rekursy przeciw repartycjom prestacyi nie wstrzymują egzekucyi. Jeżeli zaś przedstawienie lub rekursy odniesie skutek, należy się stronie zwrot uiszczonej już prestacyi przez potrącenie prestacyi bieżącego, lub następnego roku, a w braku takowej — w gotowiźnie.

Od orzeczeń władzy politycznej, wydanych z mocy §. 33. niniejszej ustawy, można odwołać się do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

Od orzeczeń i rozporządzeń Wydziału krajowego nie ma odwołania.

VIII. Egzekucya.

§. 35.

Prestacye, koszta poniesione w skutek przedsięwzięcia środków zaradczych na koszt i stratę powiatów, gminy, przełożonego obszaru dworskiego i członka zwierzchności gminnej, kary dyscyplinarne, kary z powodu zatajenia prestacyi, wynagro-

dzenia za szkody zrządzone na drogach, kary policyjne za przekroczenia przepisów drogowych, datki z powodu niezwykłego zużycia drogi i datki kolei żelaznych (§. 19.), datki z tytułu specjalnego i koszta egzekucyi ściągane będą w drodze egzekucyi politycznej.

Do prowadzenia tej egzekucyi powołanym jest c. k. Starosta powiatu a także zwierzchność gminna względem kontrybuentów w gminie i przełożony obszar dworskiego względem kontrybuentów, na obszarze dworskim prócz właściciela zamieszkałych.

Zamiast ściągnięcia prestacyi w naturze lub pieniądzech można w drodze egzekucyi zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązanego i ściągnąć od niego poniesione przez to wydatki, chociażby one przekraczały ustanowioną przez Radę powiatową wartość pieniężną tej robocizny.

IX. Postanowienia końcowe.

§. 36.

Ustawa ta obowiązywać będzie co do sporządzenia spisu kontrybuentów, ich prestacyi, katastrów, preliminarzy robót, ogłoszeń cen prestacyi, budżetów i repartycji powiatowych i gminnych: od dnia 15. września roku następującego po jej ogłoszeniu, a co do reszty jej postanowień: od dnia 1. stycznia następującego roku, z którym to dniem ustawa z dnia 18. sierpnia 1866. r. o prestacyach i kompetencyi co do dróg publicznych, traci moc obowiązującą.

§. 37.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.
