

# Sprawozdanie

## Komisji administracyjnej co do przedłożenia rządowego, zawierającego projekt do prawa o drogach.

---

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 5. Grudnia 1865. r., przekazała Wysoka Izba Komisji administracyjnej, przedłożony Jój projekt rządowy do prawa o rozkładzie prestacyi i kompetencyi co do gościńców i dróg publicznych nieerarialnych.

Projekt ten zastosowany raczej do położenia ekonomicznego zachodnich prowincyj Państwa austriackiego, przez Sejmy tych prowincyj z małemi zmianami przyjętym został.

Wręcz odmienne są pod tym względem stosunki naszego kraju. Tam zamożność, tu ubóstwo najwybitniejszą są stosunków tych cechą. Gdzie zaś chodzi o rozkład ciężarów publicznych, te właśnie różnice przedewszystkiem na baczności mieć trzeba. Komisya sądziła, że w projekcie rządowym położenie nasze nie zostało należycie ocenionem.

Oprócz tego te ustępy przedłożenia rządowego które co do treści Komisya za swoje przyjąć by mogła, z powodu wadliwego tłómaczenia, przerobionymi, byćby musiały.

Te powody skłoniły Komisję do wypracowania samoistnego projektu, który Wysokiej Izbie ma zaszczyt niniejszém przedłożyć.

W ułożeniu tego projektu szło przedewszystkiem o ustalenie tych głównych podstaw, które odpowiadając stosunkom naszym właściwym, przysłużyć mogły do oparcia na nich całego systemu urządzenia budowy i utrzymania wszystkich dróg w kraju, z obmyśleniem dla każdej ich kategorii funduszków na budowę i utrzymanie, ze zastosowaniem tego urządzenia do władz autonomicznych krajowych, z mocy ustawy krajowej i gminnej, w kraju zaprowadzonych i zaprowadzić się mających. Podstawy te znalazła Komisya w następujących punktach zasadniczych:

- 1) Zarząd dróg publicznych (z wyjątkiem erarjalnych) powierza się władzom autonomicznym.
- 2) Koszta budowy i utrzymania dróg znaczniejszych wymagających nakładów, ponosi przeważnie fundusz krajowy.
- 3) Koszta budowy i utrzymania dróg, niewymagając znacznych jednorazowych wydatków, rozkłada się w znacznej części na ludność miejscową, aby przeto ogólnokrajowych oszczędzić funduszków.
- 4) Stanowczo usuwa się przy budowaniu dróg system konkurencyjny, to jest pociąganie mieszkańców do ponoszenia kosztów w miarę oddalenia posiadłości ich odbudować się mającej drogi.
- 5) Główne źródła z których koszta budowy i utrzymania dróg niniejszą ustawą objętych, opędzane być mają, są następujące:

- a) fundusze zebrane na mocy ordynacji krajowej, powiatowej i gminnej;
- b) prestacye w naturze rozłożone na mieszkańców według liczby osób i sprzężaj;
- c) dochód z myta.

Projekt Komisji w wielu szczegółach mianowicie co do kompetencji władz nie różni się od projektu rządowego. Stanowcza przeciwnie zachodzi różnica co do rozkładu prestacyi.

To najbardziej zwróciło uwagę Komisji, że system tak zwaney konkurencyi drogowej, który w przeszłości tylu skarg i niesłusznie ponoszonych ciężarów stał się przyczyną, w projekcie rządowym co do budowy dróg powiatowych, nadal został zachowanym; Komisya systemat ten zupełnie niestosowny uznała i innym odpowiedniejszym zastąpić go się starała.

Jeżeli dla innych krajów koronnych system konkurencyjny okazał się może odpowiednim, u nas dla tego już jest niestosownym, że się opiera na wygórowanych opłatach pieniężnych, na których pokrycie całoroczny dochód kontrybuenta nie zawsze wystarcza.

Dosyć rzucić okiem na fizyognomię naszego kraju, i porównać ją z cechą powierzchnową innych prowincyj, aby ocenić różnice stosunków ekonomicznych tych krajów.

Dosyć się zastanowić nad cyframi odnoszącemi się do statystyki Państwa, aby stanowczo orzec, że nasze zasoby z zamożnością na zachód leżących krajów koronnych, w porównanie iść nie mogą.

Tak wysoko stojące rolnictwo, kwitnąca industria, szeroko rozgałęziony handel, tworzą coraz nowe kapitały, które użyte produkcyjnie, wyżej a wyżej się potęgują.

U nas przeciwnie, przy każdym kroku napotykanie trudności, brak kapitałów, brak ducha przedsiębiorczego, oto powody, że siły zdolne do pracy, bez korzyści dla kraju marnieją.

Uwzględniając położenie takie, zbiorowemi jedynie siłami, gromadząc ziarnko do ziarnka, nieprzeciążając nikogo, nie zwalniając też nikogo, od obowiązku przyczyniania się do wspólnego dobra, przyjmując od każdego cząstkę, jaką przynieść jest w stanie, można jedynie i najskuteczniej przyjść do zasobów na budowę i utrzymanie dróg potrzebnych.

Co do dróg gminnych usiłowała Komisya zbadać, czyby nie dały się obmyśleć środki, bez zbytecznego przeciążenia kontrybuentów, odpowiedniejszego budowania i staranniejszego niż dotąd dróg tych utrzymania, one bowiem jako najliczniejsze, a w zupełnem zostające zaniedbaniu, szczególną winny zwrócić na siebie uwagę.

W wyniku tych poszukiwań okazało się, że systemat we Francji, w Belgii a niegdyś i w Anglii zastosowany, oparty na prestacyi w naturze, to jest w pracy, na wszystkich członków gminy zarówno ciężar rozkładający, zastosowanym być u nas może, a zdaniem Komisji zastosowaniem być winien.

Pierwszą korzyścią ztąd wypływającą jest, że nikt w gminie od ponoszenia kosztów, na drogi gminne potrzebnych nie będzie się mógł uchylać; następnie, że nikt niemi zbyt przeciążonym nie będzie.

Systemat ten w zamożnych krajach, z kąd jest wzięty, okazał się nader praktycznym i jemu to one zawdzięczają, wybudowanie bez przeciążenia mieszkańców, sieci dróg do komunikacji potrzebnych. Otóż co w szczególności krajowi naszemu systemat ten zaleca, to właśnie ta okoliczność, że do najzamożniejszych krajów zastosowany, do najuboższych nadaje się zupełnie, a przeto i nasze wyjątkowe położenie uwzględnienie w nim znajduje.

W krajach bogatych pieniądź jest główną dźwignią każdego przedsiębiorstwa, dosyć go użyć, aby praca jako drugi czynnik produkcji znalazła się na zawołanie. U nas przy tak dotkliwym braku gotówki pracę jako jedyny skarb, który nam Opatrzność zostawiła, do produkcji wartości przedewszystkiem użyć należy. Pominięcie lub niedostateczne użycie tego środka, jest błędem ekonomicznym. Systemat, który Komisya Wysokiej Izbie poleca, powołuje właśnie pracę osobistą w gminie, do budowy dróg gminnych; w drugim dopiero rządzie stawia opłaty w pieniądzach. Do budowy dróg krajowych i powiatowych wszystkich pociągając podatkujących, również ciężar ten rozkłada i mniej nim pojedynczych obciąża, niż się to dzieje przy dotychczasowym systemie konkurencyjnym.

Niestosowność dotychczasowego systemu konkurencyjnego jeszcze mocniej się tłumaczy, gdy się zwróci uwagę na to, jak nierówno w stosunku, czy to do majątku czy do dochodu, rozłożonymi są u nas podatki. Właściciel nieruchomości, a w szczególności też rolnik jest niemi najbardziej obciążony, mniej opłaca niezależna od rolnictwa industria, a następnie handel, mniej jeszcze kapitalista, lokujący kapitał w papierach publicznych; kapitalista zaś wypożyczający na kredyt osobisty, zupełnie co do tego kapitału od podatku jest wolnym. Doświadczenie nas uczy, że dochody, jakie majątek przynosi, zupełnie w odwrotnym

zostają stosunku. To jest, gdy kapitalista najwyższe, a przynajmniej najpewniejsze ciągnie z majątku ko-  
rzyści, rolnik znaczne nawet posiadający przestrzenie, zawsze stosunkowo mały, a czasem żadnego nie-  
osiągnie z ziemi dochodu. Przyjęcie więc podatku, za jedyną skalę rozdzielania innych ciężarów publicznych,  
jest wyższym spotęgowaniem istniejącej dzisiaj niesłuszności.

W systemie, który Komisya Wysokiej Izbie zaleca, nie można było podatku jako skali zupełnie po-  
mniejszyć, wszakże niesłuszność ztąd wynikająca, znacznie złagodzoną została tém, iż udział w budowaniu  
i utrzymywaniu dróg na prestacjach osobistych i na ogólnych funduszach jest oparty. Obowiązek osobistej  
pracy został tym sposobem rozciągnięty na wielką liczbę osób, które dotąd wcale do tego obowiązku nie  
były powołane, przez rozkład zaś ogólniejszy ciężarów, za pomocą funduszy krajowego i powiatowych,  
rozszerza się tak dalece koło kontrybuentów, że wydatek ten, przez to samo mniej uciążliwym dla poje-  
dynczego się staje.

Środki komunikacyi, jakie dzisiaj posiadamy, nie wystarczają dla obrotu handlowego. Ułatwienie  
zaś transportu jest dla nas kwestyą tém żywoniejszą, że kraj nasz obfituje w surowe produkta, które  
łatwo znaleźć by mogły na Zachodzie odbyć, gdyby koszta transportu nie pochłaniały całej ich wartości.

Posiadamy wprawdzie kolej żelazną, która dzisiaj w większej połowie, wkrótce zaś w całej dłu-  
gości kraj nasz przetrzynać będzie. Niektóre obwody posiadają łączące je z koleją drogi krajowe lub ob-  
wodowe. Nie jedna wszakże ludna i produkcyjna okolica, zupełnie traktów kamiennych jest jeszcze pozba-  
wiona, a drogi gminne w całym niemal kraju w najopłakańszym znajdują się stanie.

Konfiguracya naszego kraju i przetrzynająca go kolej żelazna, wskazują potrzebę wielkiej liczby dróg  
krótkich, w poprzecznym kierunku kraj przetrzynających. Tak, z jednej strony obfitujące w produkta  
leśne podgórze, z drugiej strony bujne nadrzeczne niziny, z koleją żelazną jako z główną arteryą handlu,  
mogły być połączone.

System nasz skierowany jest z tego powodu głównie, na zapewnienie krajowi korzyści pomnoże-  
nia tych właśnie środków komunikacyi.

Prestacje osobiste (§. 12.) rozciągnięte do wszystkich mieszkańców, zwrócone głównie na drogi  
gminne, a wyjątkowo na drogi krajowe i powiatowe, fundusze powiatowe (§. 18.), idące im w pomoc w  
przypadkach ustawą ograniczonych, pozwalają zbiorowemi siłami utworzyć bez przeciążenia mieszkańców,  
w krótkim czasie tę sieć dróg powiatowych i gminnych, które cały kraj z głównymi istniejącymi już  
kierunkami komunikacyi łączą i ruch handlowy wszędzie zabezpieczą.

Fundusz krajowy jako najogólniejszy, pokrywa wydatki na drogi w interesie całego kraju budowane  
(§. 11.)

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych jedną objętych miejscowością, ponosi wspólnie obszar  
dworski i gmina.

Na zasadach słuszności oparty rozkład ciężaru tego, między członków gminy i właściciela obszaru  
dworskiego oraz wspólny zarząd tak robotą jak funduszami, mogą zapewnić porozumienie w działaniu  
tak korzystne w zastosowaniu, a nie dające się określić paragrafami ustawy.

W razach spornych rozstrzyga Wydział powiatowy.

Zdawało się Komisji, iż tym jedynie sposobem można uniknąć niesprawiedliwości, jakaby powstała  
w razie gdyby według zasad ustawy gminnej obszar dworski na swoim, gmina zaś na swoim terytorium  
drogi utrzymywała.

Prestacja w naturze, do którejkolwiek kategorii dróg wykonywana, ogranicza się na terytorium  
właściwej miejscowości. W jednym tylko i jedynym przypadku, w razie zachodzącego nadzwyczajnego ze-  
psucia drogi przez wpływy elementarne, lub dla uprzątania śniegów powołanemi są do bezpośredniej pomo-  
cy najbliżsi z kolei mieszkańcy, za stosownem wynagrodzeniem bez względu na terytorium (§. 22.)

Postanowienie §. 12. co do dni ciągłych, rozumiała Komisya pod wyrazem „sprzężaj“ wóz uprę-  
żony bydlęm pociągowem, przez jednego kierowane człowieka. Bydło więc nie używane do pociągu, nie  
może być do prestacyi pociągane. Liczba bydła do jednego uprężonego wozu, zależy od tego, jak je  
właściciel zwykle używa.

Taką uprąż według zdania Komisji za jednostkę sprzężaju uważać, i według niej robotę wymie-  
rzać należy.

W §. 21. postanowiono, że istniejące w gminie zakłady górnicze i przedsiębiorstwa przemysłowe,  
mogą być pociągane do subwencyi na drogę gminną. Wychodziła Komisya w tém postanowieniu z tego  
słusznego względu, że przedsiębiorstwa takie równie przez niezwykłą frekwencyę, jak przez używanie cięż-  
szych ładunków, zużywać mogą drogę w sposób nadzwyczajny, a jakkolwiek przedsiębiorstwa takie obra-

cają się częstokroć także na korzyść gminy, jednakże staranne utrzymanie drogi, w ich własnym leży interesie, chętnie zatem przyczyniać się oprócz ogólnego obowiązku, oddzielnie jeszcze do tego celu będą, a tego pomnożenia funduszków utrzymania drogi, opuszczać nie należy.

Takie urządzenie środków, do pokrycia kosztów budowy i utrzymania, możebném jest jedynie przy ustanowieniu autonomicznych władz krajowych powiatowych i gminnych.

Z tego właśnie urządzenia korzystając, powierza się tym władzom kierunek i zarząd wszystkiego, co do dróg się odnosi, wudzielnym dla każdej z nich zakresie, począwszy od urzędów gminnych, które co do dróg gminnych właściwy sobie posiadają zakres działania, aż do Wydziału krajowego, który zawiaduje naczelnie drogami, ze względów ogólnych i rozstrzega spory w przedmiotach drogowych aż do Sejmu, który stanowi o budowie dróg krajowych, o przyczynianiu się funduszków, powiatów i prestacyi gmin do drogi krajowej i o ilości dni, prestacyi na każdą osobę, i sprzężaj przypadających.

Ten rozdział kompetencji władz krajowych, z zachowaniem również koniecznego odwoływania się w niektórych przypadkach do władz administracyjnych, nie różni się od projektu rządowego.

Możemy zaufać, że władze autonomiczne zadaniu temu uczynią zadosyć.

Zważywszy wyżej przytoczone powody, Komisya administracyjna wnosi :

„Wysoki Sejm raczy nad ustawą powyższą i nad załączonym projektem do ustawy, powzięść przyzwalającą uchwałę.“

**K r a i ń s k i w. r.,**  
przewodniczący.

**Szumańczowski w. r.,**  
sprawozdawca.

# U s t a w a

z dnia . . . . .

obowiązująca Królestwie Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkim  
Księstwem Krakowskim.

---

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkim Księstwem  
Krakowskim wydaję załączoną Ustawę drogową i rozporządzam, co następuje:

## Art. I.

Niniejsza Ustawa o prestacyach i kompetencyi  
co do dróg publicznych, wejdzie w wykonanie od  
czasu, gdy fundusz krajowy w zarząd Reprezentacyi  
krajowej oddany zostanie.

## Art. II.

Dopóki Reprezentacya powiatowa zaprowadzoną  
nie będzie, Wydział krajowy ma wykonywać prawa,  
Radzie powiatowej i Wydziałowi powiatowemu Usta-  
wą drogową zastrzeżone.

## Art. III.

Przeprowadzenie téj Ustawy polecam memu Mi-  
nistrowi Stanu.

Wiedeń dnia . . . . .

# U s t a w a

z dnia

o powołaniu Kolekcji Galerii i Ludomirski wraz z Wielkimi  
Kolekcjami Krakowskimi

Art. 1. Władza wykonawcza powołuje Kolekcję Galerii i Ludomirski wraz z Wielkimi Kolekcjami Krakowskimi, w skład której wchodzi:

## Art. I

1. Kolekcja Galerii i Ludomirski wraz z Wielkimi Kolekcjami Krakowskimi obejmuje:

## Art. II

1. Kolekcja Galerii i Ludomirski wraz z Wielkimi Kolekcjami Krakowskimi jest własnością państwa.

## Art. III

1. Władza wykonawcza jest zobowiązana do zapewnienia odpowiednich warunków do przechowywania i prezentacji Kolekcji Galerii i Ludomirski wraz z Wielkimi Kolekcjami Krakowskimi.

Wzrost 200

# U s t a w a

obowiązująca dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem,  
o prestacyach i kompetencyi co do dróg publicznych.

## 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 istniejące pod nazwą dróg obwodowych i te, które Rada powiatowa za drogi powiatowe uzna.

### §. 4.

Drogami gminnemi są drogi w granicach gminy do publicznego użytku przeznaczone, a §§. 2. i 3. nie objęte.

### §. 5.

Mosty, przewozy i budowy 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 krajowy, a co do dróg gminnych, także Rada powiatowa.

### §. 6.

Zezwolenie na myta, jako też i ustanowienie taryfy, należy do ustawodawstwa krajowego.

### §. 7.

Uchwały co do zakładania nowych i zaniechania istniejących dróg krajowych i powiatowych, winno poprzedzić prócz pertraktacyi z stronami interesowanemi, co do względów politycznych i wojskowych, także przyzwolenie właściwych władz. Zaniechanie drogi gminnej, służącej do zewnętrznej komunikacyi, wymaga zezwolenia Rady powiatowej i urzędu powiatowego.

## §. 8.

Własność nieruchoma, potrzebna na rzecz którejkolwiek kategorii niniejszą ustawą objętych dróg, w braku dobrowolnej ugody, może być zażądana jedynie w drodze wywłaszczenia.

Orzeczenie w tym względzie należy na wniosek Wydziału krajowego do władz politycznych, według istniejących ustaw i przepisów.

## §. 9.

Grunt drogi zaniechanej, sprzedanym będzie na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do których droga ta należała, właścicielom bezpośrednio z drogą stykających się gruntów, w miarę ich z nią stykania się. —

Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych po za-  
decywowaniu zaniechania drogi, zarządzi natychmiast oszacowanie jej przez znawców i interesowanych, następnie zawiadzi o zapłacenie szacunku tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają.

Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zawiadzenia złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

## §. 10.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków, opartych na specjalnych tytułach prawnych, co do dróg wszelkich kategorii.

## II. Pokrycie kosztów.

## §. 11.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych ciężą na funduszach właściwego powiatu.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych tak na gruntach gminy, jak obszaru dworskiego, ponoszą wspólnie gmina i obszar dworski.

A to:

- a) prestacją §§. 12., 13., 14., i 15. wskazaną, po wyczerpaniu tej prestacji;
- b) składką pieniężną według podatku gruntowego i domowego.

## §. 12.

Robota do drogi rozkłada się na mieszkańców gminy, według liczby osób i sprzężajów.

Obowiązany jest do niej każdy, tak w gromadzie jak na obszarze dworskim zamieszkały, a mianowicie:



- a) do dni pieszych za siebie i za każdego mieszkającego z nim członka rodziny lub domownika, który będąc zdolnym do pracy, liczy nie mniej jak lat 18, nie więcej jak lat 60 ;
- b) do dni ciągłych, za każdy w miejscu posiadany sprzężaj. Kto robi dzień sprzężajem, uwolnionym jest przeto od dnia pieszego.
- Ilość dni roboty na osobę i sprzężaj, oznaczy Sejm krajowy osobną uchwałą.

#### §. 13.

Prestacya w naturze ogranicza się na terytoryum gminy wraz z obszarem dworskim, jedną stanowiących miejscowość.

#### §. 14.

Przy wykonywaniu prestacyi ciągłej i pieszej winna, ile możności wskazaną być robota, jaka w jednym dniu ma być uskutecznioną.

#### §. 15.

Każdy do tej prestacyi obowiązany, może się od niej wykupić spłatą jej wartości.

Gdyby spłata w oznaczonym terminie nie nastąpiła, uiszczenie żądane będzie w naturze.

#### §. 16.

Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, tém samém wolne są od prestacyi do dróg.

#### §. 17.

Powiaty i gminy wraz z obszarami dworskimi, mogą być wyjątkowo pociągane do przyczyniania się do utrzymania tych części dróg krajowych, które takowe powiaty lub gminy i obszary dworskie przerzynają, jeżeli tymże przez to szczególne korzyści przynoszą.

#### §. 18.

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

Toż samo może mieć miejsce z funduszu powiatowego dla dróg gminnych.

#### §. 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 nadwyższkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

## §. 20.

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

## §. 21.

W razie, gdyby istniejące w gminie zakłady górnicze lub inne przedsiębiorstwa przemysłowe, używały drogę gminną w sposób nadzwyczajny, a przez to droga, nie zwykłego drogom gminnym nakładu potrzebowała, natenczas mogą one być wyjątkowo pociągane do subwencji dla tej drogi.

Subwencya taka winna być użytą na tę część drogi, która temu zużyciu ulega.

W braku dobrowolnej umowy oznacza wysokość subwencji Rada powiatowa, a w drodze odwołania się Wydział krajowy.

## §. 22.

Do uprzątania śniegów i nie cierpiącej zwłoki naprawy szkód, przez wypadki elementarne rządzonych, obowiązani są za wynagrodzeniem mieszkańcy osady najbliższej miejsca w którym robota ma być wykonaną.

Gdyby zadanie przechodziło siły, jakich osada dostarczyć jest w stanie, powoływani będą mieszkańcy najbliższych z kolei osad.

O wysokości wynagrodzenia stanowi Wydział krajowy.

## §. 23.

Dochód z myta i przewozów służy do utrzymania tych dróg, na których się te myta i przewozy znajdują.

### III. O zakresie działania krajowych Reprezentacyj i Władz w sprawach drogowych.

## §. 24.

Ustawa krajowa stanowi:

- 1) o potrzebie budowania nowej drogi krajowej, jako i o przemianie drogi innej kateogryi na drogę krajową;
- 2) o zaniechaniu drogi krajowej lub odstąpienie jej powiatowi lub gminie;
- 3) o ilości dni roboty przypadających na każdą osobę i każdy sprzężaj.

Sejm stanowi uchwałą:

- 4) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania drogi krajowej;
- 5) o prestacyi powiatów i gmin do utrzymania drogi krajowej;
- 6) o funduszu krajowym na wsparcie budowy dróg powiatowych i gminnych.

§. 25.

Wydział krajowy:

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

§. 26.

Wydział krajowy przestrzega ścisłego wykonania istniejących przepisów, prowadzi w granicach niniejszej ustawy naczelną nadzór kierunku budowy i utrzymanie dróg i wydaje stosowne rozporządzenia.

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

§. 27.

Rada powiatowa stanowi:

- 1) o budowie i kierunku nowej drogi powiatowej, o zmianie kierunku lub zaniechaniu drogi istniejącej i zawiadamia o tém Wydział krajowy;
- 2) o funduszach potrzebnych do budowania i utrzymania dróg powiatowych;
- 3) o prestacyach gmin i obszarów dworskich do dróg powiatowych;
- 4) o zasiłku z funduszu powiatowego do poszczególnych dróg gminnych.
- 5) o cenie, jaką corocznie robocizna do dróg spłaconą być może.

§. 28.

Wydział powiatowy:

- 1) prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych;
- 2) nadzoruje urzęda gminne i obszary dworskie co do budowy i utrzymania dróg gminnych, a w razie zaniedbania zarządza co uzna za stosowne;
- 3) kieruje budową i dozoruje utrzymania drogi krajowej w granicach swego powiatu, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;

- 4) rozstrzyga spory drogowe między stronami tak z gminami jak obszarami dworskimi, a w drodze odwołania się, między członkami gminy a jej zwierzchnością ;
- 5) w razie zaniechania drogi powiatowej lub gminnej, przeprowadza całą czynność §. 9. niniejszej ustawy przepisaną.

#### §. 29.

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

#### §. 30.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatki, równie jak rozstrzyganie sporów co do uwolnienia od myta, należy do Władz rządowych, stosownie do istniejących przepisów.

#### §. 31.

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. W razie więc takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu sprawującego dozór bezpośredni, a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzą stosowne środki do naprawy drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tém zawiadomią.

#### §. 32.

Postanowienia przechodnie, które okażą się potrzebne przy wprowadzeniu niniejszej ustawy, a w szczególności postanowienia dotyczące się oddania dróg i funduszków drogowych obecnie istniejących, organom ustanowionym na przyszłość do ich zarządu, stanowić będą przedmiot osobnego porozumienia się, między Wydziałem krajowym, a polityczną Władzą krajową.