

Projekt Wydziału krajowego.

L. W. 8113.78.

Alegat 21.

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 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 uchwałą Rady powiatowej, lub Sejmu krajowego (§. 2., ustęp 4) za powiatowe uznane zostaną.

Wszystkie inne drogi do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnymi. Dla dróg gminnych podzielony zostanie każdy powiat na okręgi drogowe, złożone z jednej gminy i obszaru dworskiego, lub kilku gmin i obszarów dworskich i reprezentowane przez komitety drogowe. Obszary dworskie łączyć można w okręgi drogowe tylko z temi gminami katastralnymi, do których należą.

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, przyjmując kosztą budowy lub

utrzymania na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych także Rada powiatowa, przyjmując one na fundusz powiatowy.

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej, równie jak i do przeistoczenia drogi innej kategorii na drogę krajową potrzeba uchwały sejmowej.

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

Pertraktacya ze stronami interesowanemi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej, czy to na rzecz budowy, czy też przyszłej konserwacyi; niemniej przyzwolenie władz ze względów politycznych i wojskowych a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego: mają poprzedzać zakładanie dróg krajowych i powiatowych. Pierwszeństwo budowy przysłuży tym drogom, dla których przy równych zresztą warunkach, ofiarność stron interesowanych okaże się największą.

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 pomiędzy sobą jak i z drogami bitymi, lub stacyami kolei żelaznych. Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, lub jeżeliby Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów a mającej ważność komunikacyjną: natenczas Sejm krajowy po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.

Do zakładania dróg gminnych potrzeba uchwały komitetu okręgu drogowego tudzież przyzwolenia politycznej władzy powiatowej i Wydziału powiatowego.

§. 3.

Własność nieruchoma, 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: uchwały komitetu okręgu drogowego tudzież przyzwolenia Rady powiatowej i politycznej władzy powiatowej.

Zaniechana droga krajowa nie uznana za powiatową, równie jak zaniechana droga powiatowa, stają się drogami gminnymi, jeżeli służą do użytku publicznego (§. 1. ustęp 4).

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 dobrowolnych ugodach, lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

Ugodę dobrowolną należy podać do wiadomości Wydziału krajowego.

II. Pokrycie kosztów.

§. 6.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz krajowy.

Czy i o ile powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do kosztów budowy i utrzymania dróg krajowych, oznaczonem będzie w każdym przypadku uchwałą sejmową.

§. 7.

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

Na cele drogowe obowiązana jest Rada powiatowa nakładać corocznie powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich w wysokości 5% a w miarę potrzeby do 10% tychże podatków.

Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, a ztąd sprawa komunikacji doznawała uszczerbku: natenczas Wydział krajowy ma prawo i obowiązek, po wysłuchaniu zdania Reprezentacji powiatowej, wstawić w budżet powiatowy potrzebną kwotę i nałożyć na jej pokrycie, w granicach powyższych, dodatki do podatków bezpośrednich.

Wyższe dodatki do podatków bezpośrednich na potrzeby drogowe uchwalić może Rada powiatowa tylko w granicach zakreślonych ustawą o Re-rezentacyi powiatowej.

Prestacye (§. 9) użyte być mogą także na rzecz dróg powiatowych należących do okręgu drogowego, bez względu czy te drogi powiatowe nowo się budują, czy też już dawniej istniały, wszakże z zastrzeżeniem §. 25 l. 5.

§. 8.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych ponoszą wspólnie gminy i obszary dworskie, należące do okręgu drogowego.

A to :

- a) prestacyami;
- b) składką pieniężną.

§. 9.

Prestacye. Źródłem funduszu dróg gminnych w okręgu drogowym są przede wszystkim prestacye.

Każda rodzina, a względnie partya prowadząca samoistne gospodarstwo domowe, zamieszkała w gminie, lub na obszarze dworskim, należących do okręgu drogowego, odrabia rocznie trzy dni piesze.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza, niezależnie od prestacyi osobistej, rocznie: pół dnia pieszego od każdych trzech złotych reńskich podatków bezpośrednich, przepisanych mu w obrębie okręgu drogowego.

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

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

Gdyby ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym przewyższała potrzebę: natenczas Rada powiatowa, za przyzwoleniem Wydziału krajowego, zniżyć może, na rok jeden, wymiar prestacyi z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi osobistych do prestacyi od podatków.

§. 10.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej służyć będą spisy rodzin, a względnie partyi i opłacających podatki bezpośrednie.

Spisy te będą układane co lat 3 według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31go grudnia.

§. 11.

Prestacye winien zarząd drogowy w zasadzie zużyć rokrocznie w całości oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych. Nie użyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani przed ukończeniem roku spłacić według cen wykupna, a kwota pieniężna ztąd jakoteż z nieużytych opłat pieniężnych powstała, przechodzi z końcem roku do funduszu rezerwowego.

§. 12.

Wolni od prestacyi są:

1) Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, o ile nie posiadają własności odpowiednio opodatkowanej, osoby zostające w zupełnem ubóstwie a z powodu wieku, słabości lub wątłego zdrowia niezdolne do roboty i nie mające w rodzinie członków do niej zdolnych.

2) Od uiszczenia prestacyi od podatku wolne są fundusze gmin, zakładów gminnych i powiatowych, tudzież towarzystwa zaliczkowe.

3) Mieszkańcy miast posiadających odrębne statuty gminne.

§. 13.

Robociznę prestacyjną można wykonać w naturze, wolno też wykupić się od niej w całości lub częściowo, przez złożenie jej wartości pieniężnej, z potrąceniem piątego procentu a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartyeyi.

W razie potrzeby gotowizny uznanej za niezbędną przez zarząd drogowy, uiszczoną być musi w gotowiznie prestacya przypadająca od podatku.

Kontrybuentom odrabiającym prestacyę w naturze wyznaczoną będzie w zasadzie robota wymiarowa.

§. 14.

**Składka
pieniężna.**

O ile prestacye (osobiste i od podatków) i inne źródła funduszu dróg gminnych nie wystarczają na budowę i utrzymanie dróg gminnych w okręgu drogowym, może komitet tegoż okręgu uchwalić składkę pieniężną, do której każdy opłacający podatki bezpośrednio obowiązany jest przyczyniać się w miarę tychże podatków, przepisanych mu w obrębie okręgu drogowego.

Składka pieniężna na potrzeby drogowe nie może, wyjąwszy przypadek nie cierpiący zwłoki, wynosić w ciągu jednego roku więcej niż 5 centów od jednego złotego reńskiego.

Wyjątkowe nałożenie wyższej składki pieniężnej w wypadku nie cierpiącym zwłoki, należy na-

stepnie usprawiedliwić przed Wydziałem powiatowym.

Składka pieniężna nie wchodzi do budżetu gminnego.

Jeżeliby komitet okręgu drogowego nie uchwalił potrzebnej składki pieniężnej a ztąd sprawa komunikacji gminnej doznawała uszczerbku: natenczas ma Wydział powiatowy, a w drodze odwołania się Wydział krajowy prawo i obowiązek wstawienia w budżet okręgu drogowego potrzebnej kwoty i nałożenia na jej pokrycie, w granicach powyższych, składki pieniężnej, w miarę opłacanych podatków bezpośrednich.

Składka pieniężna na potrzeby dróg gminnych ma być pobieraną przez te same organa i ściągana za pomocą tych samych środków co podatki.

§. 15.

Do funduszu krajowego również jak do funduszu dróg powiatowych i funduszu dróg gminnych w okręgu wpływają jeszcze:

1) Datki fabryk i przedsiębiorstw zużywających niezwyklem sposobem drogę nieomyconą, tudzież datki kolei żelaznych.

2) Dochody z myta.

3) Kary pieniężne za przekroczenia policyi drogowej, kary dyscyplinarne (§§. 29 i 34) i wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach.

4) Własne dochody zarządu dróg, jak n. p. ze sprzedaży starych materyałów, niepotrzebnych gruntów i budynków, z wydzierżawienia trawy i t. p.

5) Ofiary dobrowolne lub datki uiszczane na mocy specjalnych tytułów (§. 5).

A do funduszu dróg powiatowych i gminnych także:

6) Odsetki od własnych kapitałów — i

7) Subwencye.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych również jak dochody z myta na drogach powiatowych i gminnych tudzież subwencye, służą tylko dla tych dróg i przedmiotów, dla których są przeznaczone.

§. 16.

Datki fabryk, przedsiębiorstw i kolei żelaznych. Jeżeli użytkowanie kopalń lub kamieniołomów, albo inne przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne drogę nieomyconą niezwyklem sposobem zużywa lub psuje, wykonywujący przedsiębiorstwo obowiązany będzie do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Wysokość tych datków i sposób ich uiszczania należy oznaczyć dobrowolną ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną. Jeśli nie przyjdzie ugodą do skutku, orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem. Wysokość tych datków ma być wedle możności zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo powiększa kosztą jej utrzymania.

Niemniej też przyczyniać się będą przedsiębiorstwa kolei żelaznych osobnymi datkami do budowy i utrzymania publicznych dróg dojazdowych, łączących stacje kolei żelaznych z najbliższymi drogami bitymi, miastami i miasteczkami. Wysokość tych datków nie może przewyższać połowy kosztów ogólnych, chyba, że przedsiębiorstwo kolejowe, na mocy koncesyi lub specjalnej ustawy, jest obowiązane do zupełnego onychże pokrycia.

Po zbadaniu sprawy na miejscu przez Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową i przeprowadzeniu rokowań z przedsiębiorstwem dotyczącej kolei żelaznej co do wysokości datków i sposobu ich uiszczania: zatwierdzi Wydział krajowy dobrowolną ugodę, zawartą w tej mierze między Wydziałem powiatowym a stroną, w braku zaś onej, lub gdy się na nią Wydział krajowy nie zgadza, wyda orzeczenie w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Jeżeli to porozumienie nie nastąpi, rozstrzyga Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu.

§. 17.

Myta.

Myta: drogowe, mostowe, przewozowe i kopytkowe, stanowią przedmiot osobnych ustaw, rozporządzeń i koncesyi mytniczych.

Strona prywatna, pobierająca myto na podstawie koncesyi mytniczej, obowiązana jest aż do wygaśnięcia nadanego jej prawa, utrzymywać przedmiot onycony własnym kosztem i w należyтым stanie.

Miejscę dla stacyi mytniczych na drogach powiatowych i gminnych oznacza Wydział powiatowy w porozumieniu z polityczną władzą powiatową.

Spory co do uwolnienia od myta rozstrzygają władze rządowe.

§. 18.

Subwencyo.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacyi, a zbyt kosztownej dla powiatu lub dla okręgu

drogowego, może być udzielone bezzwrotne wsparcie, lub bezprocentowa pożyczka z funduszu krajowego.

Także subwencya może być udzielona z funduszu dróg powiatowych dla dróg gminnych.

W razie niezbędnej potrzeby i po wyczerpaniu środków wskazanych §§. poprzednimi, udzieloną być może wyjątkowo subwencya z funduszu krajowego także do konserwacji drogi powiatowej lub gminnej, ważnej pod względem komunikacji.

§. 19.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa lub gminna 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 ztąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada.

§. 20.

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

§. 21.

Dopóki droga uznana za krajową lub powiatową, nie będzie mogła być oddaną w całości lub w części do użytku publicznego, komunikacja w kierunku tejże drogi winna być utrzymywana kosztem tych, którzy do jej utrzymania byli przedtem obowiązani.

§. 22.

Jeżeli komunikacja przez wypadki elementarne jak n. p. zasypanie śniegiem, powódzie i t. p. została zagrożona, lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót niecierpiących zwłoki, za wynagrodzeniem, mieszkańcy osady najbliższej miejsca, w którym robota ma być wykonana. Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które — i kolejny porządek, jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót.

Wynagrodzenie oznacza Wydział krajowy co do dróg krajowych, Wydział powiatowy co do dróg powiatowych, a komitet okręgu drogowego co do dróg gminnych.

III. O zakresie działania

Reprezentacyi i władz autonomicznych w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzedzających.

§. 23.

**Sejm
krajowy.**

Sejm krajowy stanowi:

- 1) o funduszach potrzebnych na budowę i utrzymanie dróg krajowych;
- 2) o zasiłku z funduszu krajowego na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 18).

§. 24.

**Wydział
krajowy.**

Wydział krajowy:

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych, a naczelnym nadzór nad kierunkiem, 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 instrukcyje tak administracyjne i rachunkowe jakoteż techniczne;

2) oznacza, w wypadku przewidzianym w §. 7., jakimi środkami Rada powiatowa ma się przyzyczynić do kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych oraz w jakim porządku i czasie drogi te mają być budowane, a jeżeli się przekona, że roboty drogowe postępują zbyt powolnie lub nie są prowadzone umiejętnie i z należytą oszczędnością, natenczas ma prawo i obowiązek objąć zarząd bezpośredni;

3) mianuje, — jeżeli tego uzna potrzebę — delegatów lub komitety dla spraw drogowych, oznaczając ich zakres działania;

4) wyznacza w granicach dotacyi sejmowej wsparcie lub bezprocentową pożyczkę z funduszu krajowego na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 18.);

5) stanowi cenę wykupna prestacyi w powiecie, jeżeli Rada powiatowa tego obowiązku w należytem czasie nie dopełni (§. 25.);

6) rozstrzyga spory pomiędzy Radami powiatowemi co do kierunku dróg powiatowych — również jak między komitetami okręgów drogowych, nie należących do tego samego powiatu: co do kierunku dróg gminnych — i w ogólności rozstrzyga sprawy drogowe w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 25.

**Rada
powiatowa**

Rada powiatowa:

- 1) nadzoruje zarząd funduszu dróg powiatowych;

2) oznacza ceny wykupna robocizny pieszej (§. 13.) przynajmniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem każdego roku administracyjnego;

2) stanowi o zasiłku z funduszu dróg powiatowych na rzecz dróg gminnych;

4) dzieli powiat na okręgi drogowe (§. 1. ustęp 4.) na podstawie stosunków miejscowych i z uwzględnieniem ogólnej instrukcyi przez Wydział krajowy wydać się mającej;

5) oznacza, jaka część prestacyi (§. 9) ma być użyta w okręgu drogowym, na rzecz dróg powiatowych (§. 7. ustęp 5.), pozostawiając wszakże na potrzeby dróg gminnych w okręgu pozostałych, taką ilość prestacyi, jaka tym potrzebom odpowiada.

§. 26.

Wydział powiatowy.

Wydział powiatowy:

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

2) nadzoruje komitety drogowe co do budowania i utrzymywania dróg gminnych, a mianowicie czuwa nad całością funduszu dróg gminnych, sprawdza i prostuje corocznie preliminarze i projekty dróg gminnych, zatwierdza ich budżety, odbywa przynajmniej raz w roku rewizję wszystkich dróg gminnych i przekonuje się, czy prestacye drogowe zostały zużyte;

3) przeznacza w granicach dotacyi (§. 25—3) wsparcie lub bezzwrotną pożyczkę z funduszu dróg powiatowych na rzecz dróg gminnych (§. 18);

4) rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych;

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

6) kieruje budową i utrzymaniem dróg krajowych, o ile ta czynność została mu przez Wydział krajowy poruczona;

7) mianuje dla każdego okręgu drogowego w powiecie jednego członka i tegoż zastępcę także z poza grona swego a do załatwienia specjalnych spraw drogowych delegatów, których zakres działania oznacza.

§. 27.

Komitet okręgu dróg gminnych. Komitet okręgu dróg gminnych jest organem zarządzającym i uchwalającym w sprawach dróg gminnych i uchwały jego w tym zakresie powzięte mają moc obowiązującą dla wszystkich gmin i obszarów dworskich, należących do okręgu drogowego.

Komitet nie może powziąć uchwały, jeżeli więcej niż połowa członków nie jest na posiedzeniu obecną.

Do ważności uchwały potrzebna jest bezwzględna większość głosów obecnych.

W razie równości głosów rozstrzyga Wydział powiatowy.

Kto nie może być obrany członkiem Rady gminnej lub sprawować urzędu przełożonego obszaru dworskiego, nie może być członkiem komitetu.

Urząd członka komitetu jest bezpłatny.

Siedzibę komitetu oznacza sam komitet.

Od uchwały lub orzeczenia komitetu odwołać się można do Wydziału powiatowego.

Skład komitetu.

§. 28.

Komitet okręgu drogowego składa się z trzech członków, z których jednego mianuje Wydział powiatowy, jednego wybierają obszary dworskie, jednego wreszcie naczelnicy gmin do tegoż okręgu należących.

Naczelnik gminy połączonej z obszarem dworskim i stanowiącej z nim jeden okrąg drogowy, jakoteż posiadacz tego obszaru dworskiego lub mianowany przez niego zastępca wchodzi bez wyboru w skład komitetu drogowego. Współposiadacze obszaru dworskiego wykonują swe prawa przez wspólnego pełnomocnika.

Jeżeli w okręgu drogowym nie ma obszarów dworskich, natenczas wybierają naczelnicy gmin dwóch członków do komitetu. W miastach stanowiących jeden okrąg drogowy wybiera Rada gminna dwóch członków do komitetu drogowego.

Wybór i rozwiązanie komitetu.

§. 29.

Peryod urzędowania komitetów drogowych jest ten sam, co i Wydziału Rady powiatowej.

Wydział krajowy może unieważnić wybór w porozumieniu z e. k. Namiestnictwem.

Aż do ukonstytuowania się nowego komitetu drogowego pozostają dawni członkowie na urzędzie.

W razie opróżnienia w ciągu peryodu wyborczego posady członka komitetu lub jego zastępcy, należy dokonać nowego wyboru na czas jeszcze pozostały najpóźniej do dni 14.

Wmiejsce członka komitetu ubywającego przed końcem peryodu wyborczego lub nie mogącego brać udziału w czynnościach komitetu, powoła przewodniczący do komitetu zastępcę.

Przewodniczącego wybiera komitet z grona swego.

Gdyby komitet nie mógł się ukonstytuować dla braku kompletu lub z jakichkolwiekbądź przyczyn, Wydział powiatowy zamianuje w porozumieniu z c. k. Starostwem komitet prowizoryczny na czas potrzeby.

Co do obowiązku przyjęcia wyboru na członka komitetu, ustąpienia z posady, nałożenia grzywnien na członków wzbraniających się przyjęcia wyboru, nie chcących przyjętego urzędu dalej sprawować, lub nie usprawiedliwiających swej nieobecności na posiedzeniu komitetu, jak również i co do rozwiązania komitetu okręgu drogowego, zastosowane być mają analogiczne postanowienia §§. 20, 25, 42 i 109 ustawy gminnej.

Grzywny wymierza Wydział powiatowy.

Od takiego orzeczenia Wydziału powiatowego odwołać się można do Wydziału krajowego.

Kara pieniężna wpływa na rzecz dróg gminnych w okręgu.

Zakres działania.

§. 30.

Komitet okręgu drogowego :

1) prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg gminnych w okręgu, orzeka o uwolnieniu osób w §. 12. ust. 1 wskazanych, od prestacyi drogowych, stanowi o sposobie użycia funduszu dróg gminnych i załatwia rachunki roczne ;

2) utrzymuje kataster dróg gminnych, uchwała corocznie na podstawie tego katastru preliminarz robót i budżet tych dróg i utrzymuje ich inwentarz ;

3) mianuje do wykonywania poleceń komitetu organa wykonawcze i oznacza zakres ich działania ;

4) czuwa pod własną odpowiedzialnością nad należyty stanem dróg gminnych w okręgu, oraz nad tem, ażeby wszelkie prestacye i składki pieniężne (§§. 9 i 14) na rzecz dróg gminnych w okręgu, uiszczane były w sposób właściwy i na czasie ;

5) przedkłada na żądanie Wydziału powiatowego wszelkie wyjaśnienia i daty dróg publicznych się tyczące;

6) kieruje budową i utrzymaniem dróg powiatowych w okręgu drogowym o ile ta czynność została mu przez Wydział powiatowy poręczoną.

Regulamin.

§. 31.

Porządek czynności i postępowania, tok instancji, sposób zawiadywania majątkiem, określenie odpowiedzialności komitetu okręgu dróg gminnych, również zasady co do ustanowienia służby drogowej i dyscyplinarnej nad nią władzy, oznacza osobny regulamin, który Wydział krajowy wyda w granicach określonych ustawą niniejszą i analogicznymi postanowieniami ustawy gminnej.

§. 32.

Zwierzchność gminna.

Zwierzchność gminna:

1) sporządza spis kontrybuentów w gminie;
2) ogłasza składkę pieniężną i rozkład prestacyi oraz ceny wykupna robocizny;

3) użycza komitetowi okręgu drogowego wszelkiej pomocy w zarządzie dróg gminnych i ma według jego zarządzenia i pod jego odpowiedzialnością wykonywać czynności, które jej tenże poruczy;

4) sprowadza na miejsce roboty kontrybuentów uiszczających prestacye w naturze (§. 13) również dostarcza robotników do wykonywania robót, spowodowanych wypadkami elementarnymi (§. 22).

§. 33.

Przełożony obszaru dworskiego.

Przełożony obszaru dworskiego sprawuje analogicznie te same czynności na obszarze dworskim, które zwierzchność gminna obowiązana jest wykonywać na obszarze gminnym.

IV. Środki zaradcze.

§ 34.

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

Władza ta przechodzi na Wydział krajowy, jeżeli Wydział powiatowy nie wykonuje jej należycie.

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

V. Nadzór rządowy.

§. 35.

Władza polityczna ma prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać, tudzież, ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie więc takiego zaniedbania zażąda zaradzenia od sprawującego bezpośrednią administrację, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym, jako też w razach niebezpieczeństwa lub elementarnych wypadków, którymby zarząd drogowy sam natychmiast nie zarządził ani też w tym celu nie zażądał pomocy właściwych organów rządowych: zarządzi bez zwłoki stosowne środki na koszt obowiązanych i zawiadomi o tem właściwy zarząd drogowy.

Ustawa niniejsza nie narusza przyznanego w ustawie gminnej i w ustawie o reprezentacji powiatowej władzom rządowym prawa nadzoru nad reprezentacją gminną i powiatową i systowania uchwał tych reprezentacji. Toż samo prawo przysługuje władzom rządowym względem komitetu okręgu drogowego.

VI. Odwołanie się do wyższej władzy i przedstawienia.

§. 36.

Wszelkie odwołanie się do wyższej władzy autonomicznej lub przedstawienie ma być wniesione w przeciągu dni 14 do tej władzy, która orzeczenie wydała lub jest organem wykonawczym reprezentacji, która uchwałę powzięła. Jeżeli reprezentacja lub władza, która orzeczenie wydała, uważa odwołanie się do władzy wyższej za słuszne, natenczas przyjąć je może jako przedstawienie i zmienić swoje pierwotne orzeczenie.

Od orzeczeń władzy politycznej, wydanych z mocy §. 35. niniejszej ustawy, można odwołać się do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

VII. Egzekucya.

§. 37.

Prestacye, wykupno od prestacyi, dodatki do podatków, składki pieniężne na rzecz dróg gmin-

nych, wydatki poniesione w skutek przedsięwzięcia środków zaradczych na koszt i stratę powiatu, okręgu dróg gminnych, gminy, przełożonego obszaru dworskiego, członka zwierzchności gminnej równie jak i kontrybuentów; kary dyscyplinarne, wynagrodzenia za szkody zrządzone na drogach, kary policyjne za przekroczenia przepisów drogowych, należytości wynikające z ugody dobrowolnej (§. 5) zatwierdzonej przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, datki z powodu niezwykłego zużycia drogi i datki kolei żelaznych (§. 16), tudzież koszta postępowania wykonawczego, ściągane będą w drodze egzekucyi politycznej.

Do prowadzenia tej egzekucyi powołanym jest względem gmin i obszarów dworskich starosta powiatowy, względem kontrybuentów w gminie zwierzchność gminna a względem kontrybuentów na obszarze dworskim przełożony tegoż obszaru. Na wezwanie władz zarządzających lub nadzorujących może jednak starosta z ominięciem gminy, a względnie obszaru dworskiego, jako całości, przystąpić do egzekucyi wprost przeciw pojedynczym kontrybuentom.

Zamiast ściągnięcia prestacyi w naturze lub w pieniądzech można także zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązane (§. 11.) i w drodze egzekucyi ściągnąć od niego poniesione przez to wydatki.

VIII. Postanowienia końcowe.

§. 38.

Ustawa ta obowiązywać będzie w rok od dnia ogłoszenia jej w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych, z którym to dniem ustawa z dnia 18. sierpnia 1866 r. o prestacyach i kompetencyi co do dróg publicznych, traci moc obowiązującą.

§. 39.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych.

SPRAWOZDANIE

Wydziału krajowego o projekcie Ustawy drogowej.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdaniem z dnia 14. lutego 1877 r. l. 4982 Wydział krajowy przełożył Wysokiemu Sejmowi projekt Ustawy drogowej z obszernem uzasadnieniem, opartem na badaniach w dziedzinie europejskiego Ustawodawstwa drogowego, oraz na danych statystycznych, zawierających wszystkie możliwe podstawy do przeprowadzenia reformy Ustawy drogowej.

Sprawozdanie to przekazał Wys. Sejm uchwałą z dnia 9. sierpnia 1877 r. Komisji drogowej, która po zbadaniu projektu Wydziału krajowego odnośnie sprawozdanie swe z dnia 30. sierpnia 1877 l. 611/S. wniosła do łaski marszałkowskiej.

Gdy jednak sprawozdanie Komisji drogowej nie mogło być postawione na porządku dziennym w czasie ostatniej Sesi sejmowej, przeto Wydział krajowy przedstawia ponownie Wysokiemu Sejmowi projekt Ustawy drogowej, po dokładnem zastanowieniu się nad zmianami proponowanymi przez Komisję drogową w zeszłorocznym projekcie Wydziału krajowego.

Zmiany te uwidoczniła Komisya drogowa w sposób ułatwiający porównanie obu wniosków. podając projekt Wydziału krajowego w całej osnowie, a obok niego tylko te postanowienia swego projektu, które różnią się od wniosku Wydziału krajowego.

Pomiędzy zmianami proponowanymi przez Komisję drogową, uważamy tylko jedną zmianę za zasadniczą a mianowicie tę, której uległ §. 9. projektu Wydziału krajowego, zawierający następujące postanowienie o uiszczaniu prestacyi drogowych:

„Zródłem funduszu dróg gminnych w okręgu drogowym są przedewszystkiem prestacye.“

„Każda rodzina a względnie partya, prowadząca samoistne gospodarstwo domowe. zamieszkała w gminie lub na obszarze dworskim, należących do okręgu drogowego, odrabia rocznie **trzy** dni piesze.“

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza niezależnie od prestacyi osobistej, rocznie: od przepisanej mu w obrębie okręgu drogowego sumy podatkowej, nie przenoszącej sześciu złotych reńskich: **jeden** dzień pieszy, lub tegoż wartość pieniężną — od kwoty zaś wyższej: po **pół** dnia pieszego od każdych trzech złotych reńskich przepisanego podatku bezpośredniego.“

Komisya drogowa zatrzymując w swym projekcie prestacyę **osobistą**, zgodnie z ustępem drugim §. 9. wniosku Wydziału krajowego, opuszcza ustęp trzeci tegoż paragrafu, zawierający postanowienie o uiszczaniu prestacyi **rzeczowej**, w miarę opłacania podatku bezpośredniego a proponuje natomiast w §. 10. swego projektu następujące postanowienie :

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza niezależnie od prestacyi osobistej rocznie 5%_o od tego podatku.“

Pomijając stylizacyę wniosku, która pozwala tylko domyślać się, że 5%_o dodatek ma być opłacany od podatku bezpośredniego, przepisanego **w obrębie okręgu drogowego** — Wydział krajowy nie może zgodzić się na proponowaną zmianę, w której tkwi niebezpieczeństwo zupełnego usunięcia systemu prestacyjnego i zastąpienia go systemem podatkowym, którego szkodliwość i niesprawiedliwość, przy wyłącznem lub nadmiernem zastosowaniu go do rozkładu ciężaru drogowego, wykazał Wydział krajowy w sprawozdaniach z dnia 25. lipca 1874 l. 12.397, 12. marca 1875 l. 5830 i 14. lutego 1877 l. 4982, przełożonych Wysokiemu Sejmowi w przedmiocie reformy Ustawy drogowej. (Alegat VI. sprawozdań stenogr. z 1874 str. 3—4, Alegat III. sprawozdań z 1875 str. 4—5 i Alegat 16. tychże sprawozdań z 1877 r. str. 4—7).

Komisya drogowa proponując 5%_owy stały dodatek do podatku bezpośredniego na rzecz dróg należących do okręgu drogowego, mogłaby wprawdzie, na poparcie przyjętej przez siebie zasady powołać się na ustawę drogową francuzką z dnia 21. maja 1836 r., będącą wzorem ustawodawstwa drogowego, a która obok prestacyi w naturze zaprowadziła na rzecz dróg wiecynalnych dodatek **5 centymów od 1 franka** podatku bezpośredniego.

Pominąwszy jednak okoliczność, że nie wszystkie postanowienia nawet tak znakomitej ustawy drogowej jak francuzka, odpowiadają społecznym i ekonomicznym stosunkom naszego kraju — Wydział krajowy zauważyć musi, że dodatek **pięć-centymowy**, przyjęty w ustawie francuzkiej, jest tylko źródłem drugorzędnem, a źródłem **głównem** są prestacye w naturze. Wniosek zaś Komisyi drogowej w związku z §§. 7. i 14. jej projektu, daje przewagę systemowi podatkowemu nad systemem prestacyjnym, a prócz tego, co do strony formalnej wykacza przeciw jedności kodyfikacyjnej samego projektu, przeznaczając tak na rzecz dróg powiatowych jak i gminnych **podwójny** dodatek do podatków bezpośrednich a mianowicie na rzecz pierwszych: dodatek do podatków bezpośrednich opłacanych w powiecie (§. 7. ustęp 2) i ewentualnie część 5%_o dodatku do podatku bezpośredniego, przepisanego w obrębie okręgu drogowego (§. 7. ustęp 5.), na rzecz zaś dróg gminnych: tenże sam 5%_o dodatek, w części lub całości i składkę pieniężną aż do 5 centów od 1 złotego reńskiego podatków bezpośrednich (§. 14.).

Wydział krajowy nie zna dokładnie powodów, które skłoniły Komisyę drogową do zastąpienia prestacyi rzeczowej 5%_owym dodatkiem do podatku bezpośredniego, albowiem Komisya drogowa nie mogła dla braku czasu uzasadnić swego projektu szczegółowem sprawozdaniem, sądzi jednak, że jednym z **głównych** powodów zmiany było przekonanie, iż pieniądz gotowy mógłby być użyty z większym pożytkiem na cele budowy i utrzymania dróg. aniżeli prestacye w robociznie z możliwością spłacania ich w gotowiznie.

Wydział krajowy nie zaprzecza bynajmniej teoretycznej trafności tego przypuszczenia, mniema atoli, że daleko ważniejsze względy przemawiają za tem, ażeby **w kraju, który rozporządza ogromnym kapitałem pracy a nie posiada dostatecznego kapitału w gotowiznie** — nie żądać od kontrybuentów opłacania stałego dodatku do podatku na rzecz dróg należących do okręgu drogowego, lecz pozostawić im swobodę uiszczania prestacyi w naturze, lub pieniądzech. Wprawdzie przeciwnicy tej swobody twierdzą, na poparcie zdania swego, że **odrabianie** prestacyi drogowych pociąga za sobą

marnowanie pracy, lecz twierdzenie to, zdaniem Wydziału krajowego, nie da się uzasadnić, gdyż nie ta okoliczność, że kontrybuentowi wolno prestacyę drogową odrobić, jest powodem, że on odrabia ją nie-
dbale i tym sposobem czas i pracę marnuje, lecz ta, że jest **brak zupełny** kontroli, lub że takowa bywa **niedostateczną** a w takich warunkach któż nie przyzna, że robota za pieniądze co najmniej może być równie marnowaną, jak robota wykonywana tytułem prestacyi; albowiem co do skutku nie ma różnicy między **kwitowaniem** niecałkowicie uiszczonej, lub źle wykonanej roboty a jej **zapłaconiem**. Jeżeli zatem idzie o zapobieżenie marnowaniu pracy przy wykonywaniu robót drogowych, potrzeba na to innych środków, przede wszystkim zaś potrzeba należytej kontroli, którą organizacya zarządu przez Wydział krajowy proponowana a przez Komisję drogową przyjęta tem łatwiej zapewnić może, że kontrybuentom odrabiającym prestacyę w naturze, wyznaczoną będzie w zasadzie robota wymiarowa (§. 13.), z drugiej zaś strony nieuiszczone w terminie prestacye wykonać ma zarząd drogowy **bez zwłoki** na koszt obowiązane (§. 11. projektu komisyjnego).

Zdanie Wydziału krajowego, że system prestacyjny w tym razie odpowiada najbardziej potrzebom i interesom kraju, nie jest zresztą odosobnione. Zasadę tę wypowiedziało ogólne zgromadzenie członków Towarzystwa gospodarczo-rolniczego Krakowskiego na posiedzeniu z dnia 28. lutego 1871, równie jak i zgromadzenie prezesów Rad powiatowych, które odbyło w dniach 18. i 19. lutego 1875 roku we Lwowie trzy posiedzenia, celem objawienia opinii w sprawie reformy Ustawy drogowej i zgodziło się bardzo znaczną większością głosów na to, że głównym źródłem dochodu na budowę dróg niższej kategorii powinny być prestacye w naturze, nie zaś dodatki do podatków (Alegat A. sprawozdania Wydziału krajowego z dnia 12. marca 1875 l. 5830). Nie możemy równie pominąć pięknych i pouczających słów, zawartych w sprawozdaniu Komisji drogowej, przełożonem Wysokiemu Sejmowi w 1865 r. (Alegat LXXXIII. sprawozdań stenogr. z 1865 r.), które i do dzisiejszych stosunków ekonomicznych naszego kraju przystają a opiewają jak następuje:

„System oparty na prestacyi w naturze t. j. na pracy, w zamożnych krajach 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 uwzględnić w nim znajduje. W krajach bogatych, pieniądz jest główną dźwignią każdego przedsiębiorstwa, dosyć go użyć, ażeby praca jako drugi czynnik znalazła się na zawołanie. U nas przy tak dotkliwym braku gotówki, pracę jako jedyny skarb, który nam Opatrzność zostawiła, do produkeyi wartości przedewszystkiem użyć należy.“

W końcu Wydział krajowy dodaje, że także w łonie zeszłorocznej Komisji drogowej były zdania co do tej kwestyi podzielone, albowiem gdy większość jej oświadczyła się za zastąpieniem prestacyi rzeczowej 5% dodatkiem do podatku bezpośredniego, popierała mniejszość wniosek Wydziału krajowego.

Przytoczywszy ważniejsze powody, przemawiające za zasadą, na której opierają się **rzeczowe** prestacye drogowe, Wydział krajowy przyznaje zarazem, że wymiar tych prestacyi, proponowany w zeszłorocznym wniosku Wydziału krajowego, nie jest bezwzględnie jednostajny, gdyż jednostka podatkowa 3 złr., służąca za podstawę do wymierzenia prestacyi kontrybuentom opłacającym **sześcioroński** lub większy podatek bezpośredni, nie ma zastosowania przy wymiarze prestacyi dla kontrybuentów opłacających podatek bezpośredni, nie dochodzący kwoty 6 złr., którzy wedle tego wniosku uiszczą mają tytułem prestacyi rzeczowej **jeden dzień pieszki**, niezależnie od cyfry podatku w tych granicach opłacanego.

Jeżeli jednak Wydział krajowy mając niezmiennie przed oczyma dwa tak ważne względy jak: **sprawiedliwy rozkład ciężaru drogowego i wytworzenie dostatecznego zasobu prestacyjnego na**

cele drogowe, nie wahał się zaproponować Wysokiemu Sejmowi, w roku zeszłym, wymiaru prestacyi rzeczowej, może cokolwiek w ogólniejszych zarysach pomysłanego, lecz dostarczającego za to tem obfitszego zasobu prestacyjnego **bez przeciążenia kontrybuentów**, a przeto godzącego z sobą obydwaj względy powyższe: to prócz tego na usprawiedliwienie tego wniosku może z jednej strony przytoczyć znane powszechnie zdanie, że w ustawie regulującej stosunki społeczne można **wprawdzie i należy dążyć do bezwzględnej sprawiedliwości**, lecz nie podobna jej osiągnąć—z drugiej zaś strony Wydział krajowy może powołać się na przykłady znakomitych i za wzorowe uznanych obcych ustaw drogowych, w których takie przedmioty jak n. p. bydłeta juczne, pociągowe i wierzechowe, zaprzężne wozy, lub powozy stanowią podstawę wymiaru **równej prestacyi drogowej**, pomimo **różnej** tychże wartości i **rozmaitego** sposobu zużycia przez nie drogi.

Gdy atoli w kołach sejmowych objawiło się w roku zeszłym, bardzo wyraźne dążenie do takiego rozwiązywania kwestyi drogowej, iżby wymiar prestacyi drogowych zachowywał nietylko sprawiedliwy stosunek w ciężarach na gminę jako całość i obszar dworski rozłożył się mających, lecz stosował się także, ile być może, jak najściślej, **do stopnia zamożności** wszystkich kontrybuentów w gminie samej i na obszarze dworskim zamieszkałych, przeto Wydział krajowy przystępując chętnie do tego zapatrywania i korzystając ze wskazówek otrzymanych, przyjmuje w przedkładającym się obecnie projekcie jednostkę podatkową 3 zlr. za bezwzględną podstawę do wymiaru prestacyi rzeczowej, mającej się uiszczać od sumy wszystkich podatków bezpośrednich, przepisanych kontrybuentowi w obrębie okręgu drogowego i nadaje skutek tego §. 9—3 stylizację następującą:

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza, niezależnie od prestacyi osobistej, rocznie **pół** dnia pieszego od każdego **trzech** złotych reńskich podatków bezpośrednich, przepisanych mu w obrębie okręgu drogowego.“

Wprawdzie w razie przyjęcia tej skali wymiaru prestacyi rzeczowej, zasób prestacyjny, który Wydział krajowy w zeszłorocznym wniosku miał na względzie, dozna ubytku, wynoszącego wedle przybliżonych obliczeń około ~~42~~ 20%, jednak dopiero dłuższe doświadczenie będzie mogło wykazać, czy zmniejszony w ten sposób ogólny zasób prestacyjny—przy ściślejszem przestrzeganiu należytego zużycia prestacyi (§. 11.), wystarczy na zaspokojenie potrzeb drogowych i czyli nie wypadnie po jakimś czasie zwiększyć go w drodze ustawodawczej, bądź przez podniesienie wymiaru prestacyi osobistej, bądź też przez zastosowanie innej skali do wymiaru prestacyi rzeczowej, lub nareszcie przez odpowiednią kombinację obydwóch tych środków.

Trwając przy zasadzie wymierzania **prestacyi rzeczowej** na podstawie **sily podatkowej** kontrybuentów, Wydział krajowy zatrzymuje też w obecnym projekcie wnioski zeszłoroczne, z tej zasady wpływające, lub zostające z nią w związku bezpośrednim, a mianowicie §§. 8, 10, 13—2 i 14 oraz pierwsze cztery wyrazy §. 7—5.

Oprócz jednej zmiany zasadniczej, zaproponowała Komisya drogowa kilkanaście zmian takich, które nie naruszają podstaw projektu Wydziału krajowego, a i te jeszcze podzielić się dadzą na ważniejsze i mniej ważne.

Do **zmian ważniejszych** zalicza Wydział krajowy przedewszystkiem zmianę w definicyi drogi gminnej (§. 1. ustęp 4.) polegającą na tem, że Komisya drogowa określiwszy pojęcie drogi krajowej i powiatowej, zgodnie z wnioskiem Wydziału krajowego, proponuje zamiast definicyi zawartej w 4. ustępie §. 1. projektu Wydziału krajowego:

„Wszystkie inne drogi do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnymi“, następująca stylizację:

„Wszystkie inne drogi **wyszczególnione w katastrze drogowym, jako** do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnymi.“

Wydział krajowy wchodzi w myśl Komisji drogowej, która—jak się zdaje—definicją powyższą chciała dać władzy wykonawczej podstawę do stanowczego umorzenia sporów toczących się o to, czy pewne drogi są gminnymi a więc publicznymi, służącymi dla dogodności wszystkich, którzy chcą ich używać, czy też prywatnymi, t. j. takimi, które służą prawnie tylko do użytku pewnych osób fizycznych lub zbiorowych. Zdaniem naszym jednak definicya ta nie zgadza się z rzeczywistym stanem rzeczy, albowiem w kraju jak wiadomo, nie ma dotąd katastru drogowego, a przeto nie ma także dróg wyszczególnionych w nim „jako przeznaczonych do użytku publicznego“.

W razie więc przyjęcia definicyi proponowanej przez Komisję drogową, drogi gminne prawnie nie istniałyby wcale i musiałyby być dopiero na nowo uznawane i do katastru drogowego zapisywane.

Jasną jest atoli rzeczą, że taki rezultat nie mógł być celem wniosku Komisji drogowej, która owszem w definicyi swej chciała widocznie uwydatnić myśl zawartą w postanowieniu §. 30—2 projektu Wydziału krajowego, wkładającym na komitet okręgu dróg gminnych obowiązek utrzymania katastru drogowego. Wkładając ten obowiązek na komitet okręgu dróg gminnych, Wydział krajowy miał równocześnie na myśli postanowienie §. 24—1 swego projektu, nadające mu prawo wydawania potrzebnych rozporządzeń i instrukcyi w granicach projektowanej ustawy i w celu jej przeprowadzenia.

Instrukcyja na tej zasadzie wydana, rozwinie i uwydatni myśl przewodniczącą zaprowadzeniu katastru drogowego, którego ważność w gospodarstwie drogowym, Wydział krajowy w zupełności uznaje, mając oraz to przekonanie, że tylko w ten sposób będzie można ustalić sieć dróg gminnych.

Zadanie to, jakkolwiek wyłącznie administracyjne i zresztą znacznie ułatwione ustawą o zaprowadzeniu ksiąg gruntowych, wymagać będzie jednak dłuższego dziś określić się niedającego czasu, zatem dopiero w przyszłości, po ostatecznym rozstrzygnięciu licznych sporów i zapisaniu istniejących dróg gminnych do katastru drogowego, definicya, którą Komisya drogowa w projekcie swoim zamieszcza, mogłaby być wyczerpująca.

Z tych powodów Wydział krajowy w obecnym stanie rzeczy nie może zalecać Wysokiemu Sejmowi zmiany proponowanej w §. 1—4.

Drugą z kolei zmianą ważniejszą, która—zdaniem Wydziału krajowego—nie da się dostatecznie usprawiedliwić, jest poprawka Komisji drogowej w §. 2—4 projektu Wydziału krajowego, ścieśniająca udział Sejmu krajowego w uznawaniu dróg powiatowych.

Odnośny ustęp projektu Wydziału krajowego opiewa:

„Za drogi powiatowe uznane być mają drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka łączą tak między sobą, jak i z drogami bitymi, lub stacyami kolei żelaznych.“

„Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, lub jeżeliby Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów i mającej ważność komunikacyjną: natenczas Sejm krajowy po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.“

Natomiast proponuje Komisya drogowa następującą stylizację:

„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 Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów i mającej ważność komunikacyjną: natenczas Sejm krajowy po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.“

Komisya drogowa zgodziwszy się na myśl, przewodniczącą wnioskowi Wydziału krajowego, pozostawiła bez zmiany jego część pierwszą, określającą cechy dróg za powiatowe uznane się mających, opuściła zaś pierwsze warunkowe zdanie drugiej części tego wniosku i ograniczyła tym sposobem ingerencję Sejmu krajowego do tych wypadków, w których Rady sąsiednich powiatów nie mogą porozumieć się co do założenia drogi przecinającej dwa lub więcej powiatów.

Przeciw tej poprawce Komisji drogowej przemawiają względy następujące:

Drogi, które miasta i znaczniejsze miasteczka targowe łączą tak pomiędzy sobą jak i z drogami bitymi, lub stacyami kolei żelaznych i które wedle wniosku Wydziału krajowego równie jak i Komisji drogowej uznane być mają za drogi powiatowe, można podzielić na: jednopowiatowe, dwupowiatowe i kilkupowiatowe, tworzące razem ogólną sieć dróg powiatowych niezmiernie ważnych w ekonomicznym ustroju kraju całego.

Sieć ta wypracowana głównie na podstawie wniosków reprezentacji powiatowych a przedstawiona Wysokiemu Sejmowi w alegatach 10. i 14. zeszłorocznego sprawozdania Wydziału krajowego o projekcie ustawy drogowej, jakkolwiek nie przesądza wcale ostatecznemu ustaleniu swemu — jako ułożona bez zamiaru narzucenia jej powiatom, jedynie dla okazania ogromu zadania będącego przed nami — i w wielu szczegółach może uleść znacznym zmianom: niewątpliwie jednak w ogóle przedstawia żywo potrzebę kraju naszego, która bądź co bądź z czasem zaspokojoną będzie. Ażeby to jednak istotnie nastąpiło i projektowana sieć dróg powiatowych przyniosła tak pojedynczym powiatom jak i krajowi całemu prawdziwy pożytek: nie może być pozostawiona pojedynczym odosobnionym zapatrywaniom a nawet przypadkowi, lecz rozwijać się musi podług pewnego z góry obmyślanego planu i systemu, równocześnie, we wszystkich kierunkach, inaczej bowiem nie będzie siecią dróg organicznie z sobą połączonych, lecz zbiorem mniej lub więcej użytecznych, częstokroć luźnych arterii komunikacyjnych, które z powodu przerw niewypełnionych, lub kierunków źle obranych, tracą właściwe znaczenie w ogólnym systemie komunikacyjnym kraju. Taki zaś organiczny rozwój powiatowej sieci komunikacyjnej nie byłby możliwy, gdyby Reprezentacya kraju nie była uprawnioną ująć w swe ręce sprawę tam, gdzie obojętność, lub złe zrozumienie własnego interesu staną na przeszkodzie do osiągnięcia rezultatu, mającego na celu tak dobro pojedynczych powiatów jak i kraju całego.

Na tej też podstawie opiera się wniosek Wydziału krajowego, zapewniający Sejmowi krajowemu udział w zakładaniu dróg powiatowych w wypadkach, w którychby prawidłowy rozwój sieci dróg powiatowych napotykał na przeszkody a ztąd sprawa komunikacji w kraju doznawało uszczerbku.

Komisya drogowa dzielając widocznie myśl Wydziału krajowego, że pozostawienie Radom powiatowym wyłącznego wpływu na zakładanie dróg powiatowych mogłoby w wielu razach zwichnąć plan utworzenia organicznej sieci dróg powiatowych, przyznaje Sejmowi krajowemu władzę rozjemczą w razach sporu między Radami powiatowymi co do zakładania dróg, przecinających dwa lub więcej powiatów, pozostawia jednak zakładanie dróg **jednopowiatowych** wyłącznie uznaniu właściwych Rad powiatowych.

Łatwo domyśleć się, co mogło skłonić Komisję drogową do modyfikacji wniosku Wydziału krajowego. Komisya oceniła należyte znaczenie tego wniosku, sądziła jednak prawdopodobnie, że jakkolwiek przyznanie Reprezentacji krajowej odpowiedniego udziału w zakładaniu dróg powiatowych jest środkiem bardzo skutecznym do utworzenia organicznej sieci dróg powiatowych, jednak ze stanowiska autonomii powiatowej mieszanie się Sejmu krajowego do wewnętrznych spraw powiatu nie dałoby się może usprawiedliwić w tych wypadkach, w których idzie o rozwój komunikacji w **jednym** tylko powiecie. Zapatrywania takiego Wydział krajowy nie podziela. Autonomia powiatowa, jak każda autonomia jest niezawodnie potężną dźwignią do rozwoju sił pojedynczych korporacji autonomicznych, wszakże tylko w takim razie, jeżeli jest **w zgodzie** z interesem ogółu tych korporacji. Samorządu nie można tak rozumieć, ażeby korporacji autonomicznej wolno było gospodarować podług upodobania, spraw swych przestrzegać, lub je zaniedbywać, albo też nie mieć względu na dobro innych jednostek autonomicznych i pomyślność ogółu.

Stosuje się to do każdego gospodarstwa, w szczególności zaś do gospodarstwa drogowego, które wytwarza, lub utrzymuje arterye, roznoszące soki pożywne wszystkim częściom organizmu społecznego, a zaniedbanie jednej arteryi ważnej szkodzi częstokroć ogółowi. Reprezentacja więc, która stoi na straży interesów całego organizmu społecznego w kraju, powinna mieć władzę zapobieżenia temu zaniedbaniu bez względu na to, czy arterya zaniedbana przechodzi przez jeden lub więcej powiatów, albowiem drogi jednopowiatowe są tak samo arteryami ogólnego systemu komunikacyjnego jak drogi dwupowiatowe, lub kilkupowiatowe, częstokroć nawet przewyższają je w znaczeniu ekonomicznym, jeżeli n. p. stanowią **dojazdy do stacyi kolei żelaznych**.

W obec powyższych względów zamilknąć powinny obawy partykularne przed władzą Sejmu krajowego co do uznawania dróg powiatowych, w razach, gdy będzie tego wymagało dobro ogólne. Również nikt nie może przypuścić, ażeby Sejm krajowy mógł źle użyć tej władzy i wyrządził krzywdę powiatowi uznaniem pewnej drogi za powiatową bez należytego rozpatrzenia rzeczy a to tem mniej, że uznanie takie następowałoby dopiero „po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej.“

Wydział krajowy pozostawia zatem bez zmiany czwarty ustęp §. 2. zeszlórocznego projektu ustawy drogowej, przyczem nadmieniam, że zapatrywanie Wydziału krajowego co do potrzeby zawarowania przez Wysoki Sejm dla siebie skutecznej kontroli w tworzeniu sieci dróg powiatowych podzielała mniejszość Komisji drogowej, albowiem w obec uchwały większości tejże Komisji zgłosiła, wniosek zatrzymania bez zmiany §. 2. projektu Wydziału krajowego.

Ostatnią nareszcie poprawką Komisji drogowej, na którą Wydział krajowy zgodzić się nie mógł, jest następujący dodatek do §. 26. projektu Wydziału krajowego:

„8) Wydział powiatowy zarządza funduszami **rezerwowymi** wszystkich okręgów dróg gminnych“.

Pomijając sprzeczność tego dodatku z ustępem pierwszym §. 30. projektu Komisji drogowej, podług którego o sposobie użycia funduszu dróg gminnych a więc i funduszy rezerwowych tychże dróg „**stanowi komitet okręgu drogowego**“, Wydział krajowy, jakkolwiek przyznaje, że Wydziały powiatowe posiadałyby więcej warunków do należytego użycia wspomnianych funduszy rezerwowych na cele dróg gminnych, nie może jednak zalecać Wysokiemu Sejmowi proponowanej poprawki, a to głównie z powodu trudności jej wykonania. O ile z osnowy tej poprawki wnosić można, fundusze rezerwowe okręgów dróg gminnych, zostające pod zarządem Wydziału powiatowego, stanowiąby tyle **odrębnych** funduszy, ile okręgów byłoby w powiecie. Odrębny zaś zarząd, odrębne prowadzenie rachunków, a przedewszystkiem rozkład wydatków administracyjnych spólnych powiatów i okręgom drogowym, byłyby źródłem ciągłych nieporozumień pomiędzy komitetami okręgów dróg gminnych a zarządzającym Wydziałem powiatowym, tem trudniejszych do usunięcia, że Wydział po-

wiatowy, który w myśl wniosku Wydziału krajowego, przyjętego przez Komisję drogową (§. 26—2) jest władzą kontrolującą czynności komitetu drogowego i pierwszą instancją do rozstrzygania sporów i rekursów w sprawach dróg gminnych (§. 26—4), byłby w razie oddania mu zarządu funduszków rezerwowych okręgów dróg gminnych, równocześnie władzą **współrzedną** rzeczono komitetu. Spory więc z tego zarządu wypływające rozstrzygaćby musiał Wydział krajowy, co zwichnęłoby nietylko naturalny tok instancji, lecz narażało częstokroć na szwank powagę Wydziału powiatowego w obec komitetów okręgów dróg gminnych.

Trudności tych nie można ominąć przez zlanie funduszków rezerwowych wszystkich okręgów dróg gminnych w powiecie **w jeden fundusz rezerwowy**, którymby Wydział powiatowy mógł zarządzać swobodnie, używając go na rzecz tych dróg gminnych w powiecie, które podług uznania jego wymagają najbardziej poprawy, albowiem centralizacja taka natrafiłaby na niechęć kontrybucyjników w okręgach drogowych i byłaby również powodem ciągłych skarg i zażaleń.

W obec takich trudności w wykonaniu, poprawka proponowana przez Komisję drogową, w praktyce nie okazuje się pożądaną, zwłaszcza, że cel jej, t. j. należyty zarząd rezerwowych funduszków dróg gminnych osiągnięty być może przez odpowiednią kontrolę Wydziału powiatowego, który podług wniosku Wydziału krajowego i Komisji drogowej ma w każdym komitecie swego delegata (§. 28) i dierząc opiekę nad całością funduszków dróg gminnych, posiada przytem nietylko obszerną władzę nadzorczą nad komitetami drogowymi (§. 26—2), lecz rozporządza zarazem dostatecznymi środkami zaradczymi (§. 34) w wypadkach zaniedbania zarządu, lub niewłaściwego użycia funduszków dróg gminnych.

Rozebrawszy szczegółowo zmiany proponowane przez Komisję drogową, które zdaniem Wydziału krajowego nie zawierają pożądaných ulepszeń, Wydział krajowy przystępuje do przytoczenia tych zmian w zeszłorocznym projekcie Wydziału krajowego, na które zgadza się w zupełności lub z pewnemi tylko zastrzeżeniami, a to tem chętniej, że zmiany te nie sprzeciwiają się myśli przewodniej projektu ustawy, a w wielu razach jeszcze wyraźniej myśl tę uwydatniają, jak okazuje zestawienie następujące:

1. §. 2. ustęp 3. zeszłorocznego projektu Wydziału krajowego opiewa:

„Prócz tego zakładanie dróg krajowych i powiatowych ma poprzedzać pertraktacya ze stronami interesowanemi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej, tak na rzecz budowy jak i przyszłej konserwacyi, dla względów zaś politycznych i wojskowych, przyzwolenie właściwych władz, a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego“.

Natomiast proponuje Komisya drogowa następującą zmianę:

„Pertraktacya ze stronami interesowanemi niemniej przyzwolenie władz ze względów politycznych i wojskowych, a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego, mają poprzedzać zakładanie dróg krajowych i powiatowych. **Pierwszeństwo budowy przysłuży tym drogom, dla których przy równych zresztą warunkach, ofiarność stron interesowanych okaże się największą“.**

Główna różnica między wnioskiem Wydziału krajowego a Komisji drogowej polega na tem, że ta przyznaje wyraźnie pierwszeństwo budowy tym drogom, dla których przy równych zresztą warunkach ofiarność stron interesowanych okaże się największą, gdy Wydział krajowy, wskazując potrzebę zbadania ofiar dobrowolnych nie określa bliżej następstw tego aktu dla stron interesowanych.

Nie ulega wątpliwości, że wskazówka, którą zawiera poprawka Komisji drogowej, ułatwi może zadanie zarządowi drogowemu i zachęcić strony interesowane do tem większych ofiar. Wydział krajowy zgadza się też na nią w zasadzie, i tylko ze względu na potrzebę bliższego określenia celu, dla którego ma być przeprowadzona pertraktacya ze stronami interesowanemi, również jak dla umożliwienia konkurencyi dobrowolnej stronom prywatnym, nie mogącym ponieść na raz większych ofiar na budowę drogi a gotowym jednak do datków mniejszych na przyszłe jej utrzymanie, uzupełnia wniosek Komisji w sposób następujący:

„Pertraktacya ze stronami interesowanemi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej, czy to na rzecz budowy czy też przyszłej konserwacji, niemniej przyzwolenie władz ze względów politycznych i wojskowych, a przy drogach powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego: mają poprzedzać zakładanie dróg krajowych i powiatowych. Pierwszeństwo budowy przysłuża tym drogom, dla których przy równych zresztą warunkach, ofiarność stron interesowanych okaże się największą“.

2. Zamiast §. 7—2) projektu Wydziału krajowego, podług którego „na cele drogowe obowiązana jest Rada powiatowa nakładać corocznie, **w miarę potrzeby**, powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich **w wysokości od 5% do 10%**, tychże podatków“, proponuje Komisya drogowa następującą stylizacyę:

„Na cele drogowe obowiązana jest Rada powiatowa nakładać corocznie powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich **w wysokości 5% a w miarę potrzeby do 10%** tychże podatków“.

Na poprawkę tę, na pozór stylistyczną, w istocie zaś uwydatniającą wyraźniej myśl, zawartą we wniosku Wydziału krajowego, że Rada powiatowa obowiązana jest w każdym razie nakładać corocznie najmniej 5% dodatku do podatków bezpośrednich na cele drogowe, zgadza się Wydział krajowy w zupełności.

3. W §. 7—5) zeszłorocznego projektu wnosi Wydział krajowy, ażeby **prestacye** użyte być mogły „tylko na rzecz takiej drogi powiatowej, która po ogłoszeniu nowej ustawy drogowej, wyłączoną została z kategorii dróg gminnych, należących do okręgu drogowego“.

Komisya drogowa żąda natomiast, ażeby zasób drogowy w okręgu dróg gminnych mógł być użyty „także na rzecz dróg powiatowych, należących do okręgu drogowego, **bez względu, czy drogi powiatowe nowo się budują, czy też już dawniej istniały**, wszakże z zastrzeżeniem §. 25 l. 5“.

Jakkolwiek wnioskowi Wydziału krajowego, mającemu na celu zachęcenie Rad powiatowych do zakładania nowych dróg powiatowych, przyznać trzeba pewną praktyczność, jednak poprawka Komisji drogowej odpowiada bardziej względom jednostajnego rozkładu ciężaru drogowego. Z tego też powodu Wydział krajowy przystępuje do zmiany proponowanej.

4. Podług wniosku Wydziału krajowego (§. 9—4) wolno zarządowi drogowemu „w razie uznanej przez niego potrzeby zamienić robotę pieszą **na ciąglą**: w stosunku **czterech** dni pieszych do jednego parobydłanego dnia ciąglęgo z dodaniem parobka do każdego zaprzęgu“.

Komisya drogowa, zgadzając się na potrzebę przyznania takiej atrybucyi zarządowi drogowemu, proponuje zamianę roboty pieszej **na ciąglą**: „w stosunku **trzech** dni pieszych do jednego dnia **parokonnego a dwóch** dni pieszych do jednego parobydłanego zaprzęgu“.

Stosunek wartości dnia ciąglęgo do pieszego, przyjęty we wniosku Wydziału krajowego, wynika z obliczenia stosunku przeciętnej w całym kraju wartości jednego dnia ciąglęgo do jednego

dnia pieszogo, jak o tem przekonać się można z pozycyi 12 i 13 **alegatu 8go** zeszlórocznego sprawo-
sdania Wydziału krajowego. Przyznać trzeba, że obliczenie to jest więcej teoretyczne, kiedy Komisya
drogowa miała widocznie na względzie stosunek oparty na doświadczeniu. Wydział krajowy przyjmuje
tem chętniej zmianę, która wyposaża drogi większym zasobem prestacyjnym, pozwalając za mniejszą ilość
dni pieszych uzyskać potrzebną ilość robocizny ciągłej.

5. §. 9. ustęp 6. projektu Wydziału krajowego opiewa jak następuje:

„Zarząd drogowy winien prestacje przypadające w okręgu drogowym zużyć w całości
nieuiszczone zaś w terminie wykonać, **w razie potrzeby, niezwłocznie na koszt obowiąz-**
zanego lub przenieść na rok następny, a zasób pieniężny, pozostały z wykupna prestacyi, po
opędzeniu wydatków rocznych, przelać do funduszu rezerwowego“.

Zamiast tego ustępu proponuje Komisya drogowa osobny paragraf (11) następującej osnowy:

„Prestacje“ „winien zarząd drogowy **w zasadzie** zużyć rokrocznie w całości oraz
nieuiszczone w terminie prestacje wykonać **bez zwłoki** na koszt obowiązanym. Nie użyte w ciągu
roku prestacje mają obowiązać przed ukończeniem roku spłacić według cen wykupna, a kwota
pieniężna ztąd jakoteż z nieużytych opłat pieniężnych powstała, przechodzi z końcem roku do
funduszu rezerwowego“.

Wniosek Komisji drogowej potęguje myśl zawartą we wniosku Wydziału krajowego,
albowiem stanowiąc, że prestacje winny być **w zasadzie** zużyte rokrocznie w całości wkłada równo-
cześnie na zarząd drogowy obowiązek wykonania bez zwłoki nieuiszczonych w terminie powinności,
z drugiej zaś strony zasila źródło funduszu rezerwowego. dochodami pochodzącymi ze spłaty prestacyi
w ciągu roku nieużytych.

Wydział krajowy, który, ze względu na nowość rzeczy, myśl swą wyraził był w formie
cokolwiek łagodniejszej, zgadza się chętnie na wniosek Komisji, który kierunek obrany przez Wydział
krajowy tak dosadnie uwydatnia.

6. Zamiast §. 9—7 projektu Wydziału krajowego, wedle którego: Wydział krajowy, po
przekonaniu się, że „ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym“ przewyższa potrzebę „zniżyć może
odpowiednio wymiar prestacyi, z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi osobistych do prestacyi od
podatków“, czyni Komisya drogowa następujący wniosek:

„Gdyby ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym przewyższała potrzebę: natenczas
Rada powiatowa zniżyć może na rok jeden wymiar prestacyi z zachowaniem wszakże
stosunku prestacyi osobistych do prestacyi od podatków“.

Wniosek ten ma dwie zalety: najpierw przyznaje prawo zniżania wymiaru prestacyi tej
reprezentacyi, która z natury rzeczy powinna być najlepiej obeznaną ze stosunkami miejscowemi, a
powtóre: ogranicza czas ważności powyższej uchwały do roku jednego.

Wydział krajowy, zgadzając się na tę poprawkę, sądzi zarazem, że oddanie Radom powia-
towym wyłącznej moey zniżania wymiaru prestacyi drogowych, mogłoby w wielu razach zniżenie to,
które powinno być wyjątkiem, uczynić regułą i zwichnąć tym sposobem wykonanie głównego wniosku
tak Wydziału krajowego jak i Komisji drogowej, dążącego do usunięcia jednej z kardynalnych wad
obecnie obowiązującej Ustawy drogowej przez włożenie na zarząd drogowy obowiązku **zużywania**
prestacyi drogowych **w całości**.

Z tych powodów Wydział krajowy uzupełnia poprawkę Komisji drogowej w sposób
następujący:

„Gdyby ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym przewyższała potrzebę: **natenczas Rada powiatowa za przyzwoleniem Wydziału krajowego** zniżyć może na rok jeden wymiar prestacyi z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi osobistych do prestacyi od podatków“ (§ 9. ustęp 6).

7. §. 12. projektu Wydziału krajowego, normujący czas trwania roboty dziennej przy uiszczaniu prestacyi w naturze, opuszcza Komisya drogowa. Wydział krajowy zgadza się na tę zmianę, albowiem kontrybuentom odrabiającym prestacye wyznaczoną będzie w zasadzie robota wymiarowa (§. 13.), w skutek czego robota dzienna należeć będzie do wyjątków.

8 §. 13. zeszłorocznego projektu Wydziału krajowego opiewa:

„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 jej wartości pieniężnej, z potrąceniem piątego procentu, w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartyeyi“.

„W razie potrzeby gotowizny uznanej za niezbędną przez zarząd drogowy. uiszczoną być musi w gotowiznie prestacya przypadająca od podatku“.

„W razie zaś ociągania się mieszkańców gminy, lub obszaru dworskiego od wykonania należnej prestacyi w naturze: może zarząd drogowy uchwalić, ażeby ociągający się spłacali w gotowiznie wartość całej prestacyi“.

„Kontrybuentom odrabiającym prestację w naturze, wyznaczoną będzie **o ile możności** robota wymiarowa“.

Prócz opuszczenia w powyższym paragrafie ustępu drugiego, jako będącego w związku bezpośrednim z zasadniczą zmianą §. 9—3, poczyniła Komisya drogowa w §. 13. następujące dalsze zmiany:

W ustępie pierwszym opuściła wyrazy: „a to osobiście lub przez zastępcę uzdolnionego“ — ustęp trzeci opuściła zupełnie a w ustępie czwartym zastąpiła wyrazy „o ile możności“ wyrazami: „w zasadzie“.

Wydział krajowy przyjmuje pierwszą poprawkę z tych samych powodów, z jakich zgodził się na opuszczenie §. 12.; zgadza się na opuszczenie trzeciego ustępu §. 13., albowiem §. 11, w stylizacyi proponowanej przez Komisję drogową zawiera dostateczne środki zaradcze na wypadek ociągania się kontrybuentów od wykonania należnej prestacyi — i przystępuje do poprawki, zrobionej w ostatnim ustępie §. 13, gdyż takowa określa dosadniej myśl, że dla zapobieżenia marnowaniu pracy prestacyjnej, należy żądać od kontrybuentów, w regule, roboty wymiarowej.

9. Wedle punktu drugiego §. 24. projektu naszego „oznacza Wydział krajowy, jakimi środkami Rada powiatowa ma się przyczyniać do kosztów budowy i utrzymania dróg powiatowych“. Komisya drogowa żąda, ażeby po wyrazie „oznacza“ dodać następujące bliższe określenie: „w wypadku przewidzianym w §. 7.“ Wydział krajowy zgadza się na ten dodatek, który nie naruszając treści postanowienia, usuwa z góry wszelkie wątpliwości, jakieby powstać mogły przy tegoż interpretacyi.

10. W punkcie piątym §. 25, podług którego Rada powiatowa „oznacza, jaka część prestacyi ma być użyta w okręgu drogowym na rzecz **drogi gminnej przelstoczonej na powiatową**“ proponuje Komisya drogowa zamiast wyrazów: „drogi gminnej, przeistoczonej na powiatową“ wyrazy „**dróg powiatowych**“. Zmiana ta wypływa ze zmiany proponowanej przez Komisję drogową

w §. 7—5) i Wydział krajowy zgadza się na nią z powodów wyłuszczonej w punkcie 3. niniejszego zestawienia.

11. §§. 28. i 29—1) projektu Wydziału krajowego opiewają:

(§ 28.) „Komitet okręgu drogowego składa się:

- a) „z przepisanej ilości członków, wybranych przez **Rady gminne**“;
- b) „z przepisanej ilości członków reprezentujących obszary dworskie“;
- c) „z członka mianowanego przez Wydział powiatowy“.

„Rada gminy połączonej z obszarem dworskim i stanowiącej dla siebie okrąg drogowy, wybiera dwóch członków do komitetu drogowego. Rada zaś każdej innej gminy wybiera jednego członka“.

„Każdy obszar dworski, należący do okręgu drogowego, ma w komitecie jednego reprezentanta“.

„Posiadacz obszaru dworskiego reprezentuje sam swój obszar, albo też mianuje pod swoją odpowiedzialnością inną osobę“.

„Współposiadacze obszaru dworskiego mianują członkiem komitetu jednego z pośród siebie, albo inną osobę“.

„Każdy członek komitetu ma zastępcę“.

(§. 29.) „Wydział powiatowy i Rada gminna wybierają członków komitetu drogowego na czas trwania swego peryodu wyborczego“.

Natomiast proponuje Komisya drogowa następujące postanowienie:

(§. 28.) „Komitet okręgu drogowego składa się z **trzech** członków, z których jednego mianuje Wydział powiatowy, jednego wybierają obszary dworskie, jednego wreszcie **naczelnicy gmin** do tegoż okręgu należących“.

„Naczelnik gminy połączonej z obszarem dworskim i stanowiącej z nim jeden okrąg drogowy, jakoteż posiadacz tego obszaru dworskiego lub mianowany przez niego zastępca wchodzi bez wyboru w skład komitetu drogowego. Współposiadacze obszaru dworskiego wykonują swe prawa przez wspólnego pełnomocnika“.

„Jeżeli w okręgu drogowym nie ma obszarów dworskich, wtenczas wybierają naczelnicy gmin dwóch członków do komitetu. W miastach stanowiących jeden okrąg drogowy, wybiera Rada gminna dwóch członków do komitetu drogowego“.

(§. 29.) „Peryod urzędowania komitetów drogowych jest ten sam, jaki i Wydziału Rady powiatowej“.

Jakkolwiek wniosek Wydziału krajowego oparty na systemie reprezentacyjnym, przyjętym w obowiązującej Ustawie gminnej, odpowiada bardziej wymaganiom teoretycznym, jednak przyznać należy, że wniosek Komisji drogowej zaleca się praktycznością większą: najpierw z tego względu, że przepisuje sposób złożenia komitetu okręgu dróg gminnych prostszy i łatwiejszy, głównie zaś tem, że ograniczając skład komitetu do trzech członków, czyni go w ogóle władzą mniej ociężałą, a przeto sposobniejszą do sprężystego działania.

Z tych powodów Wydział krajowy zgadza się w zupełności na wniosek Komisji drogowej

12. Zamiast §. 30—3 projektu Wydziału krajowego, podług którego komitet okręgu drogowego „mianuje—do wykonywania zarządu—zawiadowcę dróg gminnych w okręgu, także z po za grona swego i oznacza zakres jego działania“ proponuje Komisja drogowa następującą stylizację: „mianuje do wykonywania poleceń komitetu organa wykonawcze i oznacza zakres ich działania“.

Powyższa poprawka oznacza bliżej zakres działania komitetu okręgu dróg gminnych, pozwalając mianować nie tylko jednego zawiadowcę, lecz w ogóle organa wykonawcze do spełniania poleceń komitetu. Jakkolwiek atrybucja ta wypływa już z pojęcia zarządu, który komitet ma sprawować na mocy §. 30—1, jednak poprawka o tyle jest pożądana, że wkłada wyraźnie na komitet obowiązek mianowania organów wykonawczych, dających niejako rękojmię sprężystszego działania.

13. §. 35—1) projektu Wydziału krajowego opiewa:

„Władza polityczna ma prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy mógł używać tudzież, ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie więc takiego zaniedbania zażąda zaradzenia od sprawującego bezpośrednią administrację, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym **lub w razie niebezpieczeństwa**, zarządzi stosowne środki na koszt obowiązanych i właściwy zarząd drogowy niezwłocznie o tem zawiadomi“.

Komisja drogowa we wniosku swoim zastąpiła wyrazy: „lub w razie niebezpieczeństwa“ wyrazami: „jakoteż w razach niebezpieczeństwa lub elementarnych wypadków“.

Wydział krajowy, zgadza się na poprawkę Komisji drogowej, wkładającą na władzę polityczną obowiązek niesienia pomocy zarządom drogowym także w razach wypadków elementarnych, mniema jednak, że dla zapobieżenia wszelkim w tej mierze nieporozumieniom i sporom o kompetencję między władzami rządowymi a autonomicznymi, należy w Ustawie zastrzedz, że w razach niebezpieczeństwa, lub wypadków żywiołowych władza polityczna ma tylko wtedy prawo zarządzenia środków stosownych **na koszt obowiązanych**, jeżeli właściwy zarząd drogowy nie przedsięwzięmie natychmiast sam środków zaradczych, ani też w tym celu nie zażąda pomocy właściwych organów rządowych.

Na tej podstawie uzupełnia Wydział krajowy §.35—1) w sposób następujący:

„Władza polityczna ma prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy mógł używać, tudzież, ażeby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie było zagrożone. W razie więc takiego zaniedbania zażąda zaradzenia od sprawującego bezpośrednią administrację, a gdy krok ten zostanie bezskutecznym, **jakoteż w razach niebezpieczeństwa, lub elementarnych wypadków, którymby zarząd drogowy sam natychmiast nie zarządził ani też w tym celu nie zażądał pomocy właściwych organów rządowych**, zarządzi stosowne środki na koszt obowiązanych i właściwy zarząd drogowy niezwłocznie o tem zawiadomi.“

14. W drugiej części 2. Ustępu §. 37. projektu Wydziału krajowego stanowiącego, iż „**według okoliczności** może starosta z ominięciem gminy a względnie obszaru dworskiego, jako całości, przystąpić do egzekucyi wprost przeciw pojedynczym kontrybuentom“ zaproponowała Komisja drogowa zastąpienie wyrazów: „według okoliczności“ wyrazami „**na żądanie zarządu**“.

Wydział krajowy przyznaje, że wyrażenie zawarte w jego zeszlrocznym projekcie, jako zbyt ogólnikowe, mogłoby przy wykonywaniu ustawy doprowadzić nieraz do sporów o kompetencję, lecz zgadzając się na myśl przewodniczącą poprawce modyfikuje ją w ten sposób, że wyraz „zarządu“

zastępuje w przekładającym się obecnie projekcie wyrazami: „**władz zarządzających lub nadzorujących**“ a to ze względu na zakres działania przyznany w §. 34. władzom nadzorującym w obec władz sprawujących bezpośrednią administrację.

15. „Zamiast ściągnięcia prestacyi w naturze lub w pieniądzech, można — wedle §. 37—3) zeszłorocznego projektu Wydziału krajowego — także „**w drodze egzekucyi** zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązanego i ściągnąć od niego poniesione przez to wydatki“.

Komisya drogowa zmienia szyk wyrazów tego wniosku w sposób następujący:

„Zamiast ściągnięcia prestacyi w naturze, lub pieniądzech można także zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązanego i **w drodze egzekucyi** ściągnąć od niego poniesione przez to wydatki“.

Wydział krajowy zgadza się na tę poprawkę, albowiem zmiana proponowana, na pozór stylistyczna, rozszerza, zgodnie z przyjętym przez Wydział krajowy §. 11 projektu komisijnego, zakres działania zarządu drogowego, pozwalając mu zamiast ściągania prestacyi w naturze, zarządzić wykonanie roboty na koszt obowiązanego i dopiero do ściągnięcia poniesionych przez to wydatków użyć interwencyi władzy powołanej do egzekucyi.

Na tem kończą się zmiany poczynione przez Komisję drogową, która zresztą nie odstąpiwszy w niczem ani od podstaw ani też od zewnętrznej budowy projektu Wydziału krajowego, pozostawiła przeważną część jego szczegółów tak pod względem formy jak i rzeczy zupełnie nietkniętą.

Wydział krajowy ze swej strony nie wiele już może dodać do swego zeszłorocznego projektu ustawy drogowej, który był owocem długich i mozolnych studyów i ogranicza się na kilkunastu bardzo nieznacznych zmianach stylistycznych w §§. 2, 13, 14, 15, 16, 18, 22, 24, 29, 36 i 37 a co do treści uzupełnia tylko §. 24—1) końcowym dodatkiem, określającym bliżej obowiązek Wydziału krajowego, wypływający z naczelnego nadzoru nad kierunkiem, budową i utrzymaniem dróg powiatowych i gminnych — w skutek czego rzeczony ustęp teraz tak opiewa:

„Wydział krajowy prowadzi cały techniczny i administracyjny zarząd dróg krajowych, a naczelny nadzór nad kierunkiem, 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 tak **administracyjne i rachunkowe jakoteż techniczne**“.

W końcu nadmieniam Wydział krajowy, że ilość paragrafów w przekładającym się obecnie projekcie ustawy drogowej nie różni się od ich ilości w projekcie zeszłorocznym, albowiem przybył wprawdzie jeden paragraf nowy (§ 11), lecz opuszczony został §. 12. a miejsce tegoż zajął §. 11. projektu zeszłorocznego.

Oprócz zmian dotyczących się projektu ustawy drogowej wniosła Komisya drogowa sprawozdaniem z dnia 30. sierpnia 1877 l. 611/S. projekt następującej rezolucyi:

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby zawiadzał ankietę do rozpoznania potrzeby i sposobu zorganizowania służby technicznej w całym kraju, i odpowiednie w tym przedmiocie wnioski przedłożył na najbliższej sesyi sejmowej“.

Wydział krajowy, jakkolwiek podziela zapatrywanie, że zmiana Ustawy drogowej wywoła potrzebę zmian w organizacyi służby technicznej, sądzi jednak, że organizacya taka mogłaby być wzięta pod rozwagę dopiero po wejściu w wykonanie nowej ustawy drogowej i rozpatrzeniu szczegółowych

potrzeb tak w powiatach jak i w okręgach drogowych, równie też po dokładnem zbadaniu zasobów, do których koszt administracyi a przeto i rozmiar czynności zostawać musi w odpowiednim stosunku — i dlatego wstrzymuje się na teraz z przedstawieniem Wysokiemu Sejmowi jakichkolwiek wniosków w tej mierze.

Na podstawie powyższego wywodu i powołując się na szczegółowe uzasadnienie, zawarte w zeszłorocznem sprawozdaniu z dnia 14. lutego 1877 l. 4.982 uprasza Wydział krajowy :

Wysoki Sejm raczy uchwalić wniesiony projekt ustawy drogowej.

We Lwowie dnia 16. kwietnia 1878.

Ludwik hr. Wodzicki w. r.

Marszałek krajowy.

Władysław hr. Badeni w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Z drukarni A. Waydowicz (pt. Poremby) Lwów, Rynek 1. 9.