

## Aleg. 68.

# Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie reformy ustawy drogowej.

## Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 23. września 1892 przekazał Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu, jako komisji sejmowej, wniosek posła Bobczyńskiego w przedmiocie zmiany ustawy drogowej z poleceniem, aby Wydział krajowy zebrawszy materiały reformy tej dotyczące, przedłożył Wysokiemu Sejmowi swe wnioski w drugim (wiosennym) okresie bieżącej sesyi.

Wykonując powyższe polecenie Wysokiego Sejmu, Wydział krajowy przedkłada Wysokiemu Sejmowi w załączeniu %/. zebrany meteryał obejmujący w treściwem zestawieniu: 1. daty ilustrujące administrację dróg gminnych na tle postanowień noweli drogowej (z r. 1887); 2. odpowiedzi Rad i Wydziałów powiatowych na okólniki Wydziału krajowego z dnia 6. lipca 1888 l. 18.571 i z dnia 21. stycznia 1890 l. 54.906 w sprawie administracji dróg gminnych i reformy ustawy drogowej.

Jednakowoż z uwagi, że nowela drogowa z 1885 r., która weszła w wykonanie właściwie dopiero w 1887. r., a w niektórych powiatach jeszcze później, trwa w ogólności zbyt krótko, iżby można przystąpić do jej zmiany już teraz z całą świadomością wszystkich złych i dobrych skutków przez nią wywołanych, z uwagi, że studia, jakie się prowadzą nad ustawą gminną, mogą ewentualnie spowodować w niej zmiany, a tem samem wywołać prawdopodobnie potrzebę ponownego przeistoczenia ustawy drogowej z zastosowaniem do zmienionych stosunków,

z uwagi, że takie częste zmiany muszą tylko niekorzystnie oddziaływać na pomyślny obecnie rozwój stosunków komunikacyjnych,

z uwagi wreszcie, że w obec wyrażonego we wniosku posła Bobczyńskiego żądania, aby projekt nowej ustawy drogowej o ile dotyczy rozkładu ciężarów na rzecz dróg gminnych, był opartym na dodatkach do podatków bezpośrednich, należy — zdaniem Wydziału krajowego — wyczekiwać skutku wniesionego przez c. k. Rząd do konstytucyjnego traktowania projektu reformy podatków bezpośrednich, aby mógł ocenić, czy i o ile ustawa drogowa będzie mogła być w ten sposób zmienioną, iżby bez ujmy dla ekonomicznych interesów kraju prestacje w naturze zastąpione zostały dodatkami do podatków bezpośrednich,

Wydział krajowy uznaje za odpowiednie nie przedkładać obecnie Wysokiemu Sejmowi pozytywnych wniosków w sprawie zmiany ustawy drogowej i uprasza :

Wysoki Sejm raczy niniejsze sprawozdanie przyjąć do wiadomości.

Lwów dnia 27. grudnia 1892.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

Marszałek krajowy :

***Eustachy Książę Sanguszko.***

Sprawozdawca :

***Edward Jędrzejowicz.***

członek Wydziału krajowego.

## M A T E R Y A Ł Y

### do reformy ustawy drogowej.

#### I. Daty ilustrujące administrację dróg gminnych na tle postanowień noweli drogowej z r. 1885.

Na wezwanie Wydziału krajowego okólnikiem z dnia 6. lipca 1888 l. 18.571 przedłożono ogółem 64 Wydziałów powiatowych mniej lub więcej dokładne wykazy dat, ilustrujących administrację dróg gminnych na tle postanowień noweli drogowej z r. 1885., na podstawie których sporządzonych zostało XVII. tablic, z których każda obejmuje zestawienie odpowiednich cyfr w poszczególnych powiatach (w alfabetycznym porządku).

Przez zesumowanie pojedynczych kolumn otrzymano by tym sposobem odpowiednie cyfry ogólne dla całego kraju, gdyby nie ta okoliczność, że z 10 powiatów, mimo licznych urgensów ze strony Wydziału krajowego, nie dostarczono części w ogóle żadnych danych, częścią zaś niektórych tylko dat, skutkiem czego pojedyncze przybliżone daty dla całego kraju można było uzyskać tylko przy pomocy rachunku proporcji.

Poniżej podajemy przeto: a) rzeczywiste sumy ogólne pojedynczych dat, oznaczając zarazem ogólną ilość powiatów, do jakich dana suma się odnosi i b) przybliżoną odpowiednią sumę dla całego kraju (74 powiatów).

#### *I. Długość dróg gminnych w kraju:*

Długość publicznych dróg gminnych w całym kraju (w kilometrach) wynosi 47.431 klm. 186 m. a mianowicie:

##### A. Traktów służących do komunikacji zewnętrznej:

a) zbudowanych sposobem szosowym . . . . .	2.508 klm. 177 m.
b) uporządkowanych tylko robotami ziemnymi i budowlanymi . . . . .	18.714 „ 786 „
c) nieuporządkowanych . . . . .	15.778 „ 691 „
razem . . . . .	<u>37.001 klm. 654 m.</u>
B. Innych publicznych dróg gminnych . . . . .	10.429 „ 532 „
Ogółem . . . . .	<u>47.431 klm. 186 m</u>

Cyfry te odnoszą się do całego kraju, gdyż dla czterech powiatów: dobromilskiego, grybowskiego, lwowskiego i rohatyńskiego, które szczegółowych dat nie przedłożyły, przyjęto cyfry dawniej (w r. 1877) podane.

Najwięcej dróg gminnych posiada powiat rzeszowski (1.459 klm.), najmniej powiat śniatyński (160 klm.)

## II. Ilość i wartość rozporządzalnych prestaży drogowych w robociznie:

### A. w 64 powiatach:

a) na obszarach dworskich:		ilość:	wartość:	
dni pieszych	.	70.369	21.262	złr. 50 ct.
dni ciągłych	.	7.201	10.648	" 75 "
b) w gminach wiejskich:				
dni pieszych	.	2.135.569	640.674	" 88 "
dni ciągłych	.	182.157	291.852	" 76 "
c) w gminach miejskich:				
dni pieszych	.	401.441	122.599	" 15 "
dni ciągłych	.	15.669	20.703	" 74 "
Ogólna wartość			1.107.741	złr. 78 ct.

### B. w całym kraju (w stosunku):

a) na obszarach dworskich:				
dni pieszych	.	81.364	24.585	złr. — ct.
dni ciągłych	.	8.326	12.313	" — "
b) w gminach wiejskich:				
dni pieszych	.	2.469.252	740.780	" — "
dni ciągłych	.	216.244	337.454	" — "
c) w gminach miejskich:				
dni pieszych	.	464.136	141.755	" — "
dni ciągłych	.	18.117	23.939	" — "
Ogólna wartość			1.280.826	złr. — ct.

### Z e s t a w i e n i e:

Ogółem: dni pieszych 3,014.782 w wartości 907.120 złr.

dni ciągłych 242.687 „ „ 373.706 „

Przeciętna wartość dnia pieszego 30 ct.

dnia ciągłego 1 złr. 54 ct.

Wartość prestaży w robociznie:

a) na obszarach dworskich: 36.898 złr. 2<sup>8</sup>/<sub>8</sub>%

b) w gminach wiejskich: 1,078.234 „ 84<sup>2</sup>/<sub>2</sub>%

c) w gminach miejskich: 165.694 „ 13<sup>0</sup>/<sub>0</sub>%

Razem 1,280.826 złr. 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub>%

Największą wartość rozporządzalnych prestaży w robociznie wykazał powiat bocheński (29.835 złr. 03 ct.), najmniejszą zaś powiat staromiejski (9,041 złr. 40 ct.)

III. Ilość i wartość rzeczywiście użytych w ciągu roku 1887 prestacyi na potrzeby miejscowych dróg gminnych.

A. w 61 powiatach (wartość), w 51 powiatach (ilość):

	Ilość:		Wartość:	
	w 51 pow.:		w 61 pow.:	
a) na obszarach dworskich:				
dni pieszych:				
w naturze	29.747 dni		12.981 złr.	59 ct.
spłaconych	6.018 "		2.479 "	94 "
dni ciągłych:				
w naturze	3.545 "		5.588 "	92 "
spłaconych	600 "		1.102 "	20 "
b) w gminach wiejskich:				
dni pieszych:				
w naturze	1,454.350 "		566.520 "	97 "
spłaconych	50.898 "		22.945 "	32 "
dni ciągłych:				
w naturze	145.898 "		215.756 "	49 "
spłaconych	4.412 "		4.679 "	90 "
c) w gminach miejskich:				
dni pieszych:				
w naturze	188.421 "		71.446 "	54 "
spłaconych	37.810 "		17.796 "	11 "
dni ciągłych:				
w naturze	11.342 "		14.967 "	87 "
spłaconych	199 "		2.128 "	30 "
	Ogółem wartość		938.394 złr.	15 ct.

B. w całym kraju (w stosunku):

	Ilość:		Wartość:	
a) na obszarach dworskich:				
dni pieszych:				
w naturze	43.156 dni		15.750 złr.	
spłaconych	8.732 "		3.000 "	
dni ciągłych:				
w naturze	5.132 "		6.772 "	
spłaconych	876 "		1.336 "	
b) w gminach wiejskich:				
dni pieszych:				
w naturze	2,110.241 "		687.251 "	
spłaconych	73.898 "		27.833 "	
dni ciągłych:				
w naturze	211.701 "		261.737 "	
spłaconych	6.390 "		5.680 "	
c) w gminach miejskich:				
dni pieszych:				
w naturze	273.383 "		86.684 "	
spłaconych	54.853 "		21.592 "	

dni ciągłych :			
w naturze	.	.	16.448 dni 18.155 złr.
spłaconych	.	.	291 " 2.583 "
			<u>Ogółem wartość 1.138.373 złr.</u>

**Z e s t a w i e n i e :**

Zużyto rzeczywiście w ciągu roku 1887:

    dni pieszych ilość 2,564.263 w wartości 842.110 złr.

    dni ciągłych " 240.838 " " 296.263 "

z tego spłacono tylko:

    dni pieszych w wartości 52.425 złr. czyli 6,2%

    dni ciągłych " " 9.599 " " 3,24%

ogółem 62.024 złr. czyli 5,4%

Wartość zużytych prestacyi:

a) na obszarach dworskich 26.858 złr. czyli 2,33%

b) w gminach wiejskich 982.501 " " 86,32%

c) w gminach miejskich 129.014 " " 11,33%

razem 1,138.373 złr. czyli 100%

z tego spłacono tylko:

a) na obszarach dworskich 4.336 złr. czyli 16%

b) w gminach wiejskich 33.513 " " 3,4%

c) w gminach miejskich 24.175 " " 19%

ogółem jak wyżej 62.024 złr. czyli 5,4%

Z porównania z wykazaną pod II. wartością rozporządzalnych prestacyi w robociznie okazuje się, że nie zużyto prestacyi:

a) na obszarach dworskich w wartości 10.042 złr. około 28%

b) w gminach wiejskich " " 95.733 " " 9 1/2%

c) w gminach miejskich " " 36.680 " " 21%<sup>1/4</sup>

ogółem wartości 142.453 złr. około 11%

*IV: Kwoty powstałe ze spłaty nie użytych w ciągu roku 1887 prestacyi drogowej w robociznie, (wrziesione do kas Wydziałów powiatowych na rzecz pow. funduszu dróg gminnych).*

**A. w 64 powiatach:**

a) złożone przez obszary dworskie	7.280 złr. 86 ct.	} w 61 powiatach
b) złożone przez gminy wiejskie	34.575 " 63 "	
c) złożone przez gminy miejskie	9.620 " 95 "	
ogółem w 64 powiatach	<u>54.807 złr. 04 ct.</u>	

**B. w całym kraju (w stosunku):**

a) złożone przez obszary dworskie	8.827 złr.
b) " " gminy wiejskie	41.946 "
c) " " gminy miejskie	11.661 "
ogółem	<u>63.367 złr.</u>

Gdy — jak pod III. wykazano — wartość niezużytych prestacyi wynosiła ogółem 142.453 złr. tytułem której spłacono tylko . . . . . 63.367 „  
 przeto zaległość prestacyi z r. 1887. wynosiła ogółem . . . . . 79.086 złr.  
 czyli przeszło 50% niezużytych prestacyi.

V. *Wartość materiału drewnianego, użytego w roku 1887. na potrzeby publicznych dróg gminnych.*

**A. w 61 powiatach:**

a) wartość materiału wydanego w granicach 5% maximum obowiązującego	58.281 złr. 96 ct.
b) wartość nadwyżki materiału po nad 5% maximum obowiązkowego:	
α) z dopłatą z pow. funduszu dróg gminnych	27.933 złr. 62 ct.
β) bez tej dopłaty	<u>6.473 „ 65 „</u>
	<u>34.407 „ 27 „</u>
	<u>razem . . . . . 92.689 złr. 23 ct.</u>

**B. w całym kraju (w stosunku):**

a) jak wyżej	70.696 złr.
b) jak wyżej:	
α) jak wyżej	33.887 złr.
β) jak wyżej	<u>7.853 „</u>
	<u>41.740 „</u>
	<u>ogółem 112.436 złr.</u>

VI. *Kwota wniesiona faktycznie przez obszary dworskie do pow. funduszu dróg gminnych tytułem spłat za materiał drewniany na rachunek 1887. r.*

A. w 64 powiatach	4.139 złr. 28 ct.
B. w całym kraju (w stosunku)	4.789 „ — „

VII. *Rzeczywiste dochody pow. funduszu dróg gminnych za 1887. r.*

**A. w 63 powiatach:**

a) powstałe z 3% dodatku do podatków bezpośrednich	157.354 złr. 01 ct
b) z nieużytych w IV. kwartale 1886. r. prestacyi w robociznie i z nieużytych w tym czasie spłat pieniężnych na te prestacye	1.804 „ 01 „
c) ze spłat za materiał drewniany w IV. kwartale 1889. r.	1.853 „ 67 „
d) z dotacyi przez Rady powiatowe za r. 1887. uchwalone	<u>75.963 „ 55 „</u>
	<u>razem . . . . . 236.975 złr. 24 ct.</u>

**B. w całym kraju (w stosunku):**

ad a) jak wyżej	184.832 złr. czyli 66,2%
ad b) „ „	2.112 „ „ 0,7%
ad c) „ „	2.172 „ „ 0,7%
ad d) „ „	<u>89.229 „ „ 32,4%</u>
	<u>ogółem . . . . . 278.345 złr. czyli 100%.</u>

Maximum dochodów w powiecie krakowskim wynosiło 10.007 złr. 59 ct., zaś minimum dochodów w powiecie staromiejskim 787 złr. 75 ct.

*VIII. Wydatki powiatowego funduszu dróg gminnych poniesione za 1887. r.*

**A. w 62 powiatach:**

a) na pokrycie nadwyżki przeciętnej wartości materiału drewnianego . . . . .	22.003 złr. 53 ct.
b) na pokrycie niebodorów miejscowych funduszy dróg gminnych . . . . .	29.160 " 15 "
c) na osobne subwencje dla ważniejszych dróg gminnych . . . . .	96.857 " 83 "
d) na powiatową służbę dla nadzoru dróg gminnych . . . . .	53.038 " 77 "
e) na inne wspólne potrzeby dróg gminnych . . . . .	17.400 " 54 "
razem . . . . .	<u>218.460 złr. 82 ct.</u>

**B. w całym kraju (w stosunku):**

ad a) jak wyżej . . . . .	25.879 złr. czyli 10 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
ad b) " " . . . . .	34.800 " " 13 <sup>4</sup> / <sub>0</sub>
ad c) " " . . . . .	115.000 " " 44 <sup>2</sup> / <sub>0</sub>
ad d) " " . . . . .	63.298 " " 24 <sup>3</sup> / <sub>0</sub>
ad e) " " . . . . .	20.760 " " 8 <sup>1</sup> / <sub>0</sub>
ogółem . . . . .	<u>260.338 złr. czyli 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.</u>

*IX. Kwota podatków bezpośrednich przypisanych na 1887. rok.*

**A. w 62 powiatach:**

a) dla obszarów dworskich . . . . .	2,034.280 złr. 47 ct.
b) dla gmin wiejskich . . . . .	3,857.325 " 90 "
c) dla gmin miejskich . . . . .	1,329.716 " 79 "
razem . . . . .	<u>7,221.323 złr. 16 ct.</u>

**B. w całym kraju (w stosunku):**

a) dla obszarów dworskich . . . . .	2,428.060 złr.
b) dla gmin wiejskich . . . . .	} 6,192.962 "
c) dla gmin miejskich . . . . .	
ogółem . . . . .	<u>8,618.999 złr.</u>

*X. Średnia wydatność jednego centa dodatku do podatków bezpośrednich w trzechleciu 1885—1887*

wynosiła w przecięciu w powiecie 1.322 złr.

Maximum wykazał powiat bohorodeczański w kwocie 3.335 złr., minimum powiat podhajecki w kwocie 156 zł.

Przecięcie wypośredkowane zostało na podstawie dat z 55 powiatów.

*XI. Spodziewany w latach następnych średni dochód roczny pow. funduszu dróg gminnych z niezużytych w ciągu roku prestacji drogowych.*

A. w 58 powiatach . . . . .	40.142 złr.
B. w całym kraju (w stosunku) . . . . .	<b>51.208 złr.</b>

Maximum 4.635 zł. w powiecie złoczowskim, minimum 100 zł. w pow. krakowskim.

**XII. Przybliżona wartość prestacyi w robociźnie potrzebnej corocznie na utrzymanie w dobrym stanie wszystkich publicznych dróg gminnych.**

**A. w 58 powiatach:**

a) wartość dni pieszych . . . . .	863.072 złr. 55 ct.
b) wartość dni ciągłych . . . . .	526.897 " 10 "
razem . . . . .	<u>1,389.969 złr. 65 ct.</u>

**B. w całym kraju (w stosunku):**

ad a) jak wyżej . . . . .	1,101.120 złr.
ad b) " " . . . . .	672.216 "
ogółem . . . . .	<u>1,773.336 złr.</u>

Maximum 75.304 w powiecie nowosandeckim.

Minimum 7.000 " " rudeckim.

**XIII. Przybliżona wartość całej ilości materiału drewnianego, jaki byłby potrzebny do jednorazowego postawienia wszystkich nieomyconych mostów, przepustów, poręczy, znaków drogowych i t. p. na istniejących publicznych drogach gminnych.**

**A. w 63 powiatach:**

a) wartość materiału miękkiego . . . . .	1,369.804 złr. 50 ct.
b) " " twardego . . . . .	1,316.795 " 08 "
razem . . . . .	<u>2,686.599 złr. 58 ct.</u>

**B. w całym kraju (w stosunku):**

ad a) jak wyżej . . . . .	1,686.624 złr.
ad b) " " . . . . .	1,626.839 "
ogółem . . . . .	<u>3,314.463 złr.</u>

Maximum 141.998 złr. w powiecie tarnopolskim.

Minimum 3.621 " " " trembowelskim.

**XIV. Przybliżona wartość przeciętna materiału drewnianego, potrzebnego rocznie do budowy i utrzymania dróg gminnych.**

**A. w 63 powiatach . . . . .** 227.561 złr. 65 ct.

**B. w całym kraju (w stosunku) . . . . .** 267.293 złr.

Z porównania z wykazaną pod V. wartością materiału drewnianego, użytego w r. 1887. na potrzeby dróg gminnych w kwocie 112.436 złr., okazuje się, że w tymże roku zaspokojono tylko 42% ogólnej rocznej potrzeby w materiale drewnianym.

**XV. Przepuszczalna wysokość rocznej dotacyi, jaką Rada powiatowa musiałaby uchwalać corocznie na rzecz pow. funduszu dróg gminnych, aby utrzymać w dobrym stanie wszystkie drogi gminne w powiecie.**

**A. Suma ogólna w 56 powiatach . . . . .** 552.289 złr.

**B. Suma ogólna w całym kraju (w stosunku) . . . . .** 738.805 złr.

Maximum 40.346 złr. w powiecie mieleckim.

Minimum nie (?) „ „ śniatyńskim.

Ta sama wysokość rocznej dotacyi wyrażona w dodatku do podatków bezpośrednich przedstawia się jak następuje :

Dodatek niżej 1% potrzebny w 5 powiatach,				
„	od 1—3%	„	„	6
„	od 3—5%	„	„	12
„	od 5—10%	„	„	17
„	od 10—15%	„	„	5
„	od 15—20%	„	„	6
„	od 20—30%	„	„	1
„	od 30—40%	„	„	3
„	od 40—50%	„	„	<u>1</u>
56 powiatów.				

*XVI. a. Kwota potrzebna w przybliżeniu corocznie na pokrycie gotowizną wszystkich potrzeb dróg gminnych w całym powiecie.*

A. w 62 powiatach . . . . . 1,776.256 złr.

B. w całym kraju (w stosunku) . . . . . 2,020.044 złr.

Cyfra ta zgodną jest w przybliżeniu z sumą cyfr podanych pod XII. i XIV. (1,773.336 + 267.293 = 2,040.629).

*XVI. b. Wysokość dodatku do podatków bezpośrednich, który musiałby być nałożony w powiecie dla uzyskania kwoty wykazanej pod XVI. a.*

Dodatek od 1—3% potrzebny w 2 powiatach				
„	„	3—5%	„	0
„	„	5—10%	„	1
„	„	10—15%	„	7
„	„	15—20%	„	12
„	„	20—25%	„	13
„	„	25—30%	„	7
„	„	30—35%	„	6
„	„	35—40%	„	4
„	„	40—45%	„	2
„	„	45—50%	„	2
„	„	nad 50%	„	<u>6</u>
62 powiatów.				

Z powyższego wynika, że na 62 powiatów nakładając dodatek do podatków w wysokości 15% zaspokoiłyby się potrzeby dróg gminnych, tylko w 10 powiatach nakładając dodatek do podatków w wysokości 20% zaspokoiłyby się te potrzeby tylko w 22 powiatach.

*XVII. Gospodarstwo drogowe w 1887 r. gmin miejskich oplacających ekwiwalent w pic-  
niądach w myśl §. 31 noweli drogowej.*

(Dat odnośnych sumarycznie ustawionych nie podaje się, gdyż nie wszystkie gminy miejskie dostarczyły tychże).

**II. Odpowiedzi Rad i Wydziałów pow. na pytania objęte okólnikiem Wydziału krajowego z d. 21. stycznia 1890 l. 54.906 dotyczące wniosku posła Stanisława Jędrzejowicza.**

Na okólnik ten odpowiedziało wogóle 68 Rad względnie Wydziałów pow; Rady powiatowe: bohorodezańska drohobycka, gorlicka, grodecka, horodeńska i zbarazka mimo licznych urgensów, nie powzięły uchwały w tym przedmiocie.

**I. Pytanie.**

Czy zniesienie miejscowych zarządów drogowych, a oddanie całej administracji dróg gminnych reprezentacyom powiatowym byłoby wskazane, lub nie, — i czy wykonywanie tego obowiązku nie byłoby dla pomienionych reprezentacyi ciężarem przechodzącym ich siły?

Na 68 Rad powiatowych oświadczyło się:

50 Rad powiatowych przeciwko zniesieniu miejscowych zarządów drogowych, zaś 18 Rad powiatowych za zniesieniem tychże, a mianowicie Rady powiatowe: brzezańska, brzozowska, chrzanowska, cieszanowska, czortkowska, husiatyńska, jasielska, jaworowska, kamionecka, kossowska, nadworniańska, pilzneńska, przemyska, rawska, ropczycka, skałacka, tarnobrzaska i złoczowska.

Z powyższych 18 powiatów tylko 13 (rozstawionym drukiem wyszczególnionych) oświadczyło się za oddaniem całej administracji dróg gminnych Reprezentacyom powiatowym, natomiast Rady powiatowe rawska i kamionecka proponują utworzenie komitetów drogowych w poszczególnych gminach lub większych okręgach drogowych (na wzór rad szkolnych), zaś Rady powiatowe, jasielska, kossowska i ropczycka chcą powierzyć administrację dróg gminnych wyłącznie naczelnikom gmin lub Zwierzchnościom gminnym pod nadzorem Wydziałów powiatowych.

Owych 50 rad powiatowych oświadczyło się przeciwko oddaniu administracji dróg gminnych Reprezentacyom powiatowym głównie ze względu na to, że wykonywanie tego obowiązku byłoby dla Reprezentacyi ciężarem przechodzącym ich siły, względnie wymagałoby znacznego powiększenia personelu biurowego w Wydziale powiatowym i służby drogowej, połączonego ze znacznym kosztem.

Niektóre jednak z tych Rad powiatowych proponują pewne reformy w składzie Zarządów drogowych, jak np. sanocka i doliniańska żądające, aby zarząd drogowy składał się z trzech równorzędnych czynników (przełożony obszaru dworskiego, naczelnik gminy i delegat mianowany przez Wydział powiatowy).

Rada powiatowa brzeska proponuje podział dróg gminnych na ważniejsze i mniej ważne, objęcie zarządu dróg ważniejszych przez Wydział pow. a pozostawienie administracji dróg

mniej ważnych dzisiejszym Zarządom drogowym, rada powiatowa żydaczowska pragnie stopniowej gruntownej rekonstrukcyi pewnej ilości dróg gminnych co roku i zamiany tychże na drogi powiatowe, Rady powiatowe kołomyjska i wadowicka chcą podziału powiatów na okręgi drogowe obejmujące pewną ilość gmin, z których każdy miałby własny personal techniczny i administracyjny. Okręgowy zarząd drogowy składać się ma z naczelników odnośnych gmin, przełożonych obszarów dworskich, a wybrany z ich grona przewodniczący musiałby być potwierdzanym przez Wydział pow., Rady powiatowe liska, rzeszowska, rohatyńska, i tarnopolska pragną powierzyć administrację dróg gminnych wyłącznie naczelnikom gmin (delegatowi Wydziału pow.) a ingerencję przełożonych obszaru dworskiego ograniczyć jedynie do wykonywania kontroli co do użycia prestatcy (Lisko), względnie do współdziałania przy układaniu preliminarza drogowego (Rzeszów).

## II. Pytanie.

Jakich organów powiatowych a w szczególności jak licznego potrzebaby było personalu administracyjnego i technicznego do wykonywania zarządu dróg gminnych w całym powiecie i jakiego kosztu rocznego wymagałoby opłacenie tego personalu?

Odpowiedzi ogółem 49, które wstawione w dwie tabele dały następujące sumaryczne wyniki.

A. W 38 powiatach, których reprezentacye oświadczyły się przeciwko zniesieniu zarządów drogowych potrzeba by dla administracyi drogami gminnymi ustanowić:

- 29 inżynierów,
- 5 pomocników technicznych,
- 96 konduktorów,
- 1003 droźników,
- 5 likwidatorów (kasyerów),
- 13 urzędników rachunkowych,
- 14 urzędników manipulacyjnych,
- i 37 delegatów,

łącznym rocznym kosztem 270.480 zł., co daje na powiat przeciętnie 7.120 zł. nowych kosztów,

B. W 11 powiatach, których Reprezentacye są za zniesieniem zarządów drogowych potrzebaby dla administracyi dróg gminnych ustanowić,

- 6 inżynierów,
- 5 pomocników technicznych,
- 15 konduktorów,
- 43 droźników,
- 1 urzędnika manipulacyjnego,

łącznym kosztem rocznym 29.160 zł., co daje na powiat przeciętnie 2 650 zł. nowych kosztów.

Z zestawienia obu cyfr wynika łączny nowy roczny wydatek na administrację dróg gminnych w 49 powiatach w kwocie 299.640 zł., co daje przeciętnie 6110 zł. na powiat a 452.140 zł. nowych kosztów administracyjnych na cały kraj.

Gdy na podstawie wyżej podanych pod VIII. dat, koszta powiatowej służby drogowej w 1887 r. wynosiły w całym kraju około 63000 zł. przeto okazuje się, że w razie oddania administracyi dróg gminnych Reprezentacyom powiatowym koszta te byłyby przeszło 7 razy większe,

### III. Pytanie.

Czy zaprowadzenie przymusowej spłaty prestacyi drogowej zamiast dotychczasowej swobody uiszczania ich w naturze lub gotowiznie byłoby pożądanem w ekonomicznym interesie mieszkańców powiatu, lub nie?

Z 67 Rad powiatowych dało odpowiedź:

bezw warunkowo twierdzących tylko 12,  
 częściowo twierdząca . . . 4,  
 przeczącą zaś . . . 51.

Nie zgadzają się na przymusowe przeprowadzenie indemnizacji w gotówce powiaty: chrzanowski, krakowski, wielicki, bocheński, brzeski, dąbrowski, mielecki, biański, żywiecki, wadowicki, myślenicki, limanowski, nowosądecki, nowotarski, krośnieński, kolbuszowski, rzeszowski, jasielski, ropczycki, łańcucki, jarosławski, przemyski, dobromilski, sanocki, samborski, liski, staromiejski, cieszanowski, rawski, sokalski, żółkiewski, mościcki, lwowski, przemysłański, bobrecki, rohatyński, podhajecki, brzeżański, stanisławowski, tłumacki, buczański, kołomyjski, stryjski, doliński, kałuski, nadworniański, tarnopolski, husiatyński, borszczowski, załeszczycki i śniatyński.

Niektóre z tych Rad powiatowych chcą jednak dla Reprezentacji powiatowej zarezerwować prawo zaprowadzenia przymusowych spłat prestacyi drogowych w tych gminach, gdzie to uznają za potrzebne. (Brody, Jasło, Jaworów, Kamionka strum., Rudki, Nowy Sącz).

4 powiaty: jarosławski, rudecki, kamionecki i brodzki pragną częściowej indemnizacji prestacyi bądź w gminach miejskich, bądź na obszarach dworskich.

Za przymusową spłatą prestacyi drogowych oświadczyły się bezwarunkowo powiaty: brzozowski, grybowski, kossowski, niski, pilzneński, skałacki, tarnobrzegi, tarnowski, trembowelski, turczański, złoczowski i żydaczowski z tych jednak: kossowski, pilzneński i złoczowski na podstawie dodatków do podatków bezpośrednich zaś grybowski na podstawie ilości posiadanego gruntu z czego wynika, że tylko 8 powiatów godzi się na podstawie wymiaru przyjętą we wniosku pośła Stanisława Jędrzejowicza (opłata od numeru domu i od konia pełnoletniego) a z tych znowu powiaty niski i skałacki uważają wysokość opłat, oznaczoną w tym wniosku (50 ct. od numeru domu i 25 ct. od konia rocznie), za zanadto niską i niepokrywającą wszystkich potrzeb dróg gminnych.

Celem uwidocznienia o ile ludność powiatów, których reprezentacje zgadzają się na bezwarunkowe zaprowadzenie przymusowej spłaty prestacyi drogowej w gotówce, w praktyce korzystały z przysługującego im prawa wykupna od prestacyi w robociznie, podajemy poniżej wyciąg z wykazu III. dat ilustrujących dla tychże powiatów:

Powiat	Wartość rzeczywiście zużytej w r. 1887. prestacyi w robociznie złotych	Z tego spłacono gotówką złotych
Brzeżany	7.160	nie
Grybów	nie ma wcale dat	
Kossów	9.417	nie
Nisko	12.642	400
Pilzno	7.825	57
Skałat	10.067	1.318
Tarnobrzeg	12.692	nie
Tarnopol	12.912	nie

Trembowla	nie ma wcale dat	
Turka	15.203	780
Złoczów	20.441	nie
Żydaczów	nie ma wcale dat	
	razem	razem
	108.362	2.555

opłata gotówką wynosiła zatem zaledwie 2:3 /<sub>0</sub> zużytej prestacji w robociznie.

#### IV. Pytanie.

Czy ustanowienie opłat drogowych od koni użytkowych dałoby się usprawiedliwić bez przyjęcia takichże opłat od wołów i innych bydła, przyczyniających się do zużywania dróg?

Na powyższe pytanie dało tylko 46 Rad powiatowych (względnie Wydziałów powiatowych) jasną i ścisłą odpowiedź, z których 43 odpowiedziało przecząco, a tylko trzy reprezentacje (rzeszowska, sanocka i żydaczowska) potwierdziły pytanie

#### V. Pytanie.

Czy i z jakimi trudnościami byłoby połączone sporządzenie i utrzymanie w ewidencji spisów koni, wołów i innych bydła, od których mogłyby być uiszczane opłaty drogowie?

Odpowiedzi 57.

Tylko 9 reprezentacji powiatowych: bocheńska, chrzanowska, krakowska, pilzneńska, rawska, skałacka, stanisławowska, tarnobrzaska i wadowicka nie przewiduje żadnych trudności pod tym względem, powołując się na to, że ewidencję taką prowadzą władze rządowe, z których ewentualnie możnaby korzystać.

Natomiast 48 reprezentacji twierdzi, że trudności pod tym względem byłyby wielkie, gdyż spisy inwentarza roboczego nie mogłyby być dokładne, z powodu częstych zmian w posiadaniu inwentarza u włościan, a zaprowadzenie ścisłej kontroli przez własne organa Wydziału powiatowego byłoby już to niemożliwe, już to wymagałoby znacznych kosztów, nie stojących w odpowiednim stosunku do dochodów z tego źródła płynące mających.

Zaznaczyć jeszcze wypada, że dodatkowo do odpowiedzi na pytanie IV. i V. jeden tylko powiat pilzneński oświadcza się za zaprowadzeniem opłat drogowych od koni, natomiast 33 powiatów oświadcza się przeciwko takim opłatom, a mianowicie powiaty: bialski, bobrecki, brzeski, brzeżański, buczacki, cieszanowski, dąbrowski, jarosławski, jasielski, jaworowski, kałuski, sokalski, kolbuszowski, kołomyjski, krośnieński, lwowski, łańcucki, myślenicki, nadwórniański, rohatyński, rudecki, sanocki, skałacki, staromiejski, stryjski, tarnopolski, tarnowski, tłumacki, turczański, trembowelski, zaleszczycki, złoczowski i żydaczowski.

### III. Odpowiedzi Rad i Wydziałów powiatowych na pytania objęte okólnikiem Wydziału krajowego z dnia 6. lipca 1888 l. 18.571.

#### Pytanie XII.

Czy zdaniem Rady powiatowej zastąpienie ustanowionych obecnie prestacji drogowych w robocie i materyale drewnianym dodatkowo do podatków bez pośrednich nakładany-

mi dla pokrycia potrzeb dróg gminnych byłoby zgodne z dobrem ludności tamtejszej i czy powiat zdołałby podjąć temu ciężarowi bez obawy szkodliwych następstw ekonomicznych?

Odpowiedzi 68.

Tylko 11 Rad powiatowych potwierdzając pytanie, oświadczyło się za zniesieniem prestacyi w robocie i materyale drzewnianym i zastąpieniem jej dodatkami do podatków na cele drogowe, a mianowicie: przemyska, żydaczowska, stryjska, bohorodeczańska, turezańska, kosowska, przemysłańska, złoczowska, zbaraska, husiatyńska i borszczowska.

Dwie Rady powiatowe: bialska i tarnopolska życzą sobie częściowego zastąpienia dzisiejszej prestacyi dodatkami do podatków (gminach miejskich a względnie na obszarach dworskich),

Natomiast 55 Rad powiatowych oświadczyło się przeciwko zastąpieniu dzisiejszych prestacyi drogowych dodatkami do podatków na cele drogowe, a mianowicie: chrzanowska, krakowska, wielicka, mielecka, myślenicka, bocheńska, brzeska, pilzneńska, rzeszowska, ropczycka, jasielska, dąbrowska, kolbuszowska, tarnobrzaska, niska, łańcucka, jarosławska, cieszanowska, żywiecka, limanowska, nowotarska, nowosandeczka, grybowska, gorlicka, krośnieńska, wadowicka, sanocka, liska, dolińska, nadwórniańska, brzozowska, mościska, gródecka, staromiejska, samborska, jaworowska, rudecka, kałuska, tłumacka, stanisławowska, żółkiewska, lwowska, bóbrecka, podhajeka, brzeżańska, sokalska, brodzka, trembowelska, skałacka, czortkowska, zaleszczycka, horodeńska, śniatyńska, buczacka i kołomyjska.

Głównym powodem dla którego reprezentacje powiatowe nie życzą sobie zniesienia prestacyi w robociźnie i materyale drzewnianym za zaprowadzenie dodatków do podatków na cele drogowe jest ta okoliczność, że wysokość tego dodatku potrzebna na pokrycie wszystkich potrzeb dróg gminnych obciążałaby za nadto ludność kraju, której zresztą łatwiej przychodzi odrobić prestacyą, aniżeli wartość jej spłacać w gotówce. Wysokość tych dodatków wykazaną została powyżej pod poz. XVI. dat ilustrujących administracyę dróg gminnych. Wykaz ten uzupełniamy jeszcze datami odnoszącymi się do tych powiatów, których reprezentacje oświadczyły się za nałożeniem dodatku do podatków na cele drogowe, a zniesieniem dzisiejszych prestacyi i tak:

w powiecie przemyskim	dodatki wnosząby	28.25%
" " żydaczowskim	" "	?
" " stryjskim	" "	25%
" " bohorodezańskim	" "	78%
" " turezańskim	" "	28%
" " kossowskim	" "	15%
" " przemysłańskim	" "	29%
" " złoczowskim	" "	15.40%
" " zbarazkim	" "	13%
" " husiatyńskim	" "	12.30%
" " borszczowskim	" "	18%

Z czego okazuje się maximum dodatku nałożyć się mającego w myśl wniosków Posłów p. p. Bobczyńskiego i Kramarczyka w kwocie 15% zaspokoiłoby potrzeby tylko w 4 powiatach, na 11 powiatów żądających zasadniczej zmiany ustawy drogowej.

### Pytanie I.

Czy i jakie trudności lub braki nasuwa wykonywanie noweli drogowej z 1885 r. co do prestacyi w robocie na rzecz dróg gminnych, a w szczególności:

a) co do podstawy i wysokości ich wymiaru (§. 12 ust. 2 i 7)

- b) co do stosunku przy zamianie prestacyi pieszej na ciągłą (§. 12 ust. 5 i 6)
- c) co do sposobu użycia prestacyi (§. 14 i 15)
- d) co do wykupna (§. 16)
- e) co do uwolnień (§. 17)
- f) co do innych względów.

Co do podstawy wymiaru prestacyi w robocie zdania Wydziałów powiatowych są podzielone, gdyż 27 z nich uważa podstawę tę za odpowiednią, stosowną i w praktyce nie przedstawiającą trudności, natomiast 32 z nich uważa ją za niesprawiedliwą dającą powód do niezadowolenia z uwagi, że podstawa ta, równa dla wszystkich nie uwzględnia różnicy majątkowej kontrahentów. Mimo to, ze względu na trudności i prawie niemożebność ustanowienia odpowiedniej zupełnie podstawy wymiaru, przeważna większość Wydziałów powiatowych jest za zatrzymaniem nadal dzisiejszej podstawy wymiaru, gdyż tylko 5 powiatów chce mieć podstawę ilość posiadanego gruntu, 3 powiaty ilość gruntu skombinowaną z ilością inwentarza roboczego, a 11 powiatów uważają za najodpowiedniejszą podstawę wysokość opłacanych podatków bez pośrednich. Wysokość wymiaru prestacyi, wedle zdania 17. Wydziałów powiatowych jest odpowiednią i wystarczającą, zdaniem ośmiu Wydziałów powiatowych nie wystarczającą, mianowicie co do prestacyi ciągłej, której brak z każdym rokiem co raz to więcej daje się odczuwać. Zaznaczyć wypada, że tylko w jednym powiecie zaznaczono nadmiar prestacyi, że ani jeden powiat nie oświadcza się za ogólnem znizeniem prestacyi, natomiast 2 powiaty przeciwko wszelkiemu znizeniu tejże, a cztery powiaty są raczej za zwiększeniem prestacyi w robocie.

Stosunek przy zamianie prestacyi pieszej na ciągłą uważa 29 Wydziałów powiatowych (na 59) za odpowiedni i nie przedstawiający trudności.

Reszta Wydziałów powiatowych przeciwnego jest zdania, z powodu, że rzeczywista wartość 3 dni pieszych niedorówna wartości jednego dnia ciągłego, a gdy Rady powiatowe nie uwzględniają rzeczywistego stosunku wartości obu kategorii dni i ustanawiają cenę wykupna dnia ciągłego o wiele wyższą od ceny 3 dni pieszych, przeto wiele obowiązanych do odrobienia dni ciągłych wykonuje się od prestacyi płacąc atoli cenę ustanowioną za 4 dni piesze, niższą znacznie od ceny  $1\frac{1}{3}$  dnia ciągłego co powoduje brak prestacyi ciągłej. Na brak ten, którego powodem jest także znizenie wysokości tej prestacyi ciągłej, dokonane nowelą z 1885 r., uskarża się 21 Wydziałów powiatowych a z tych 15 uważa powiększenie wydatności prestacyi ciągłej za niezbędnie potrzebne.

Co do sposobu użycia prestacyi, to na 54 Wydziałów powiatowych 18 nie zauważyło żadnych trudności lub braków: 6 z nich oświadcza, że prestacye w robocie bywają należycie wykonywane, na wymiar, a nawet ponad obowiązek (powiat mielecki) 7 Wydziałów powiatowych widzi trudności w tem, że kontrola co do tego, czy prestacye należycie bywają zużywane jest niemożebną a w 13 innych powiatach, zdaniem Wydziałów powiatowych, prestacye te bywają nienależycie zużywane.

Co do wykupna to 17 Wydziałów powiatowych na 50 nie zauważyło żadnych trudności lub braków. W gminach wiejskich 22 powiatów prawie nikt dobrowolnie się nie wykupuje (do tych należą powiaty: bohorodeczański, borszczowski, przemyski, turczański, zbarazki i złoczowski, których Reprezentacye oświadczyły się za zaprowadzeniem dodatków do podatków na cele drogowe.

Za częściową przymusową spłatą prestacyi przez zamożniejszych oświadcza się Wydział powiatowy wielicki.

Co do uwolnień, to na 41 Wydziałów powiatowych 17 z nich nie zaznacza żadnych trudności lub braków w tej mierze; natomiast 19 z nich uznaje za słuszne i sprawiedliwe zniże-

nie wysokości prestacyi w robocie dla chałupników nieposiadających gruntów, a nawet zupełnego uwalniania ich od roboty na podstawie uchwały Rady powiatowej, a niektóre Wydziały powiatowe zaznaczają potrzebę ściślejszego oznaczenia osób mających prawo do uwolnienia od prestacyi.

## Pytanie II.

W jaki sposób bywają wykonywane postanowienia noweli drogowej z 1885 r. o sposobie pokrycia potrzeb materiału drewnianego (§. 12. ust. 4. i §. 26. ostatni ustęp), a w szczególności:

a) Czy i w jaki sposób oznaczała Rada powiatowa te obszary dworskie w których przeciętna wartość potrzebnego materiału do utrzymania dróg gminnych przewyższa 5% do opłacanych podatków bezpośrednich?

b) W jaki sposób uiszczają obszary dworskie rzeczoną prestacyę?

c) Który ze sposobów uiszczania tej prestacyi odpowiada najbardziej potrzebom i warunkom miejscowym powiatu?

d) W jaki sposób pokrywane były potrzeby materiału drewnianego w miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy?

Na 50 Wydziałów powiatowych, które złożyły oświadczenia w tym względzie, tylko w 10 powiatach oznaczała Rada powiatowa (w 2 wypadkach Wydział powiatowy) te obszary dworskie, w których przeciętna wartość potrzebnego materiału, do utrzymania dróg gminnych przewyższa 5% dodatków do opłacanych podatków bezpośrednich. W innych powiatach reprezentacje nie dokonywały tej czynności, gdyż 1) potrzeba materiału na wszystkich obszarach dworskich przewyższała wartość 5% opłaconych podatków (9 powiatów).

2) Obszar dworski wydaje wszystek potrzebny materiał (2 powiaty).

3) Nie zachodziła potrzeba takiego oznaczenia (5 pow.)

4) Wydziały powiatowe nie mają dostatecznych danych do takiego oznaczenia (8 pow.)

Co do sposobu uiszczania prestacyi w materiale drewnianym oświadczyło się 61 Wydziałów powiatowych. Sposób ten był w ogóle bardzo rozmaitym, gdyż: 1) w 10 powiatach obszary dworskie wydawały wszystek potrzebny materiał nieżądając zwrotu nadwyżki po nad 5% opłacanych podatków; 2) w 26 powiatach wydawano wszystek potrzebny materiał za zwrotem tej nadwyżki; 3) w 10 powiatach wydawano materiał tylko o tyle o ile wartość jego nie przekraczała w ciągu roku 5% opłacanych podatków; 4) w 7 powiatach obszary dworskie spłacały wartość materiału w myśl §. 16. ustawy drogowej lub uiszczają w gotówce 5% opłacanych podatków bezpośrednich; 5) w 6 powiatach sposób uiszczania prestacyi w materiale był rozmaitym.

Za najodpowiedniejszy sposób uiszczania prestacyi w materiale uznaje 29 Wydziałów powiatowych (na 45 które dały odpowiedź) wydawanie całego potrzebnego materiału (za zwrotem lub bez zwrotu nadwyżki po nad 5% podatków). Pięć Wydziałów pow. oświadcza się za spłatami w gotówce wartości potrzebnego materiału, zaś 11 Wydziałów pow. pragnie przymusowego wykupna od prestacyi w materiale czyli uiszczania corocznie w gotówce kwoty równającej się 5% opłacanych podatków. Potrzeby materiału drewnianego w miejscowościach w których obszar dworski wcielony jest do gminy pokrywane były w rozmaity sposób, z pow. funduszu dróg gminnych, z dochodów za wykupno od prestacyi lub za nieodrobione prestacye z miejscowych funduszy drogowych, zaś niektóre gminy wydawały materiał w naturze.

### Pytanie III.

Czy i jakie wątpliwości prawne lub trudności administracyjne następują w praktyce wykonywanie postanowień noweli drogowej o sposobie pokrycia potrzeb materiału drewnianego dla dróg gminnych, a wszczególności:

- a) co do oznaczenia przeciętnej wartości materiału drewnianego,
- b) co do wykupna,
- c) co do ustanowienia przeciętnej ceny materiału drewnianego w powiecie,
- d) co do innych względów.

W odpowiedzi na pytanie III. *ad a)* zaznacza 22 Wydziałów powiatowych (na 39 które odpowiedziały), że nie napotkało na trudności administracyjne, ani wątpliwości prawne pod tym względem; 9 wydziałów powiatowych wskazuje na trudność obliczenia przeciętnej wartości materiału, już to z powodu braku podstawy do takiego obliczenia, jako to kosztorysów i wykazów za strony Zarządów drogowych, już to z powodu różnicy ceny materiału w poszczególnych okolicach powiatu. Pięć Wydziałów powiatowych uważa takie oznaczanie przeciętnej wartości materiału za zbytne i nie dające się zastosować w praktyce, gdyż obszary dworskie dyktują ceny po jakich gotowe są odstąpić potrzebny materiał.

*ad b)* Na 50 Wydziałów powiatowych, które dały odpowiedź, czternastu nie nastęczyły się żadne wątpliwości prawne ani trudności administracyjne. Dziewięć Wydziałów powiatowych uważa wykupno od prestacyi w materiale w ogóle za nieodpowiednie i niekorzystne dla administracyi dróg gminnych, natomiast 5 Wydziałów powiatowych oświadczyło się za przymusowem wykupnem od prestacyi w materiale. W 15 innych powiatach obszary dworskie przeważnie weale się nie wykupywały od tej prestacyi.

*ad c)* Odpowiedzi 44. W 23 powiatach nie zauważono żadnych trudności administracyjnych, natomiast w 21 powiatach ceny materiału drewnianego w poszczególnych okolicach powiatu różniły się od siebie do tego stopnia, że okazała się konieczność ustanowienia dwóch lub kilku cen przeciętnych jak np. w powiatach złoczowskim (7 cen), zaleszczyckim, zbarazkim, przemyśkim, stryjskim, tarnobrzeskim itd. Tylko trzy Wydziały powiatowe zaznaczają wyraźnie, że ceny materiału drewnianego w całym powiecie są jednakowe.

*ad d)* Czternaście Wydziałów powiatowych uskarża się na małą wydajność prestacyi w materiale drewnianym w stosunku do rzeczywistej corocznej potrzeby. Dziewięć Wydziałów pow. pragnęłoby w ustawie drogowej zamieszczenia przepisów o jakości wydanej materyału. Trzy Wydziały powiatowe zaznaczają tę trudność administracyjną, że niektóre obszary dworskie prawie nigdy nie wydają materiału na czas oznaczony i nieraz przychodzi użyć środków przymusowych.

### Pytanie IV.

Czy zarządy dróg gminnych funkcjonują w myśl odnośnych postanowień ustawy drogowej oraz przepisu regulaminu drogowego, a jeżeli nie, z jakich powodów?

Odpowiedzi przedłożono 63, z których się okazuje, że tylko w 10 powiatach (Bochnia, Brody, Brzozów, Kałusz, Kraków, Myślenice, Nisko, Staremiasto, Zbaraż i Żywiec) Zarządy dróg gminnych funkcjonują należycie w myśl postanowień ustawy drogowej. W 16 innych powiatach (Biała, Bóbrka, Buczacz, Dolina, Kołomyja, Kolbuszowa, Krosno, Limanowa, Lwów, Mielec, Nowy Sącz, Podhajce, Sambor, Trembowla, Zaleszczyki, Żółkiew) Zarządy dróg gminnych nie spełniają

wprawdzie całkowicie swego zadania, jednakże dają dowody dobrych chęci (a postęp w spełnianiu powierzonych im obowiązków z każdym rokiem jest widocznym. Reszta Wydziałów powiatowych (37) otwarcie przyznaje, że zarządy dróg albo nie funkcjonują w myśl postanowień ustawy drogowej, albo wprost nieistnieją w składzie ustawą przepisany, a cały ciężar pracy i odpowiedzialności spoczywa wyłącznie na barkach samego tylko naczelnika gminy, gdyż przełożeni obszarów dworskich przeważnie wstrzymują się od współdziałania w administracji dróg gminnych, ograniczając czynność swą na podpisywaniu preliminarzy. Na brak tego udziału ze strony przełożonych obszarów dworskich uskarża się aż 38 Wydziałów powiatowych. Chlubny wyjątek pod tym względem stanowi tylko powiat brzozowski, a w części i dąbrowski.

Innych powodów nienależytego funkcjonowania Zarządów dróg gminnych szukać należy w przeciążeniu naczelników gmin innymi obowiązkami, w niskim stopniu ich wykształcenia, w braku inteligentnych pisarzy gminnych, skutkiem czego strona rachunkowa i manipulacyjna administracji dróg gminnych prawie nigdzie nie zadawalnia choćby najskromniejszych wymagań.

Tylko dwa Wydziały powiatowe zaznaczają że na rachunkach przedkładanych przez Zarządy dróg gminnych można polegać; w 27 powiatach rzecz ma się wprost przeciwnie. Preliminarze drogowe tylko w 15 powiatach zestawione były jako tako odpowiednio, w 20 powiatach nie były zgodne z rzeczywistym stanem rzeczy, a w 7 powiatach wcale nie były przedkładane.

### Pytanie V.

Czy i w jaki sposób zorganizował Wydział powiatowy nadzór nad drogami gminnymi w myśl §. 27. ustawy drogowej i §. 36 regulaminu drogowego?

Odpowiedź na to pytanie dało 63 Wydziałów powiatowych; okazuje się z nich, że na 63 powiatów nadzór nad drogami gminnymi powierzony był:

- 1) delegatom względnie inspektorom drogowym w 34 powiatach jednak w 2 powiatach delegaci byli nieczynni;
- 2) inżynierom i urzędnikom technicznym w 35 powiatach;
- 3) urzędnikom administracyjnym specjalnie administracją drogową zajęтым w 11 powiatach;
- 4) konduktorom drogowym w 20 powiatach (ogółem 27 konduktorów);
- 5) droźnikom (stałym i wędrownym) w 34 powiatach. Liczba droźników nie została ściśle oznaczoną w relacjach Wydziałów powiatowych.

### Pytanie VI.

Czy i o ile, w jaki sposób i z jakim skutkiem udzielał Wydział powiatowy potrzebnej pomocy Zarządom dróg gminnych w myśl §. 27. ust. 2. ustawy drogowej oraz §. 37 regulaminu drogowego i odnośnych okólników Wydziału krajowego?

W 52 powiatach, których Wydziały powiatowe dały odpowiedź na to pytanie udzielano Zarządom dróg gminnych w rozmaity sposób potrzebnej pomocy; w szczególności udzielano subwencji z powiatowego funduszu dróg gminnych na wykonanie ważniejszych robót około dróg lub mostów w 14 powiatach, kierowano i nadzorowano ważniejsze roboty w 16 powiatach; obznajmiano zarządy drogowe z przepisami ustawy drogowej, regulaminu, prowadzeniu administracji dróg gminnych w 20 powiatach; układano preliminarze robót drogowych w zastępstwie zarządów dróg

gminnych w 8 powiatach; zakupywano potrzebne narzędzia dla zarządów dróg gminnych w 3 powiatach; zakupywano druki i formularze potrzebne dla administracji dróg gminnych w 5 powiatach, wreszcie sporządzono plany i kosztorysy robót w 8 powiatach.

Że pomoc ta była skuteczną zaznaczają 5 Wydziałów powiatowych natomiast cztery inne oświadczają, że skutek pomocy Wydziału powiatowego w ogóle był mały.

### Pytanie VII.

Czy i jakie środki przymusowe lub zarządze oraz w ilu wypadkach w ciągu roku i z jakim skutkiem zastosował Wydział powiatowy w myśl §. 34. regulaminu drogowego przeciw członkom Zarządu dróg gminnych?

Z przedłożonych 62 odpowiedzi okazuje się, że Wydziały powiatowe starały się o ile możliwości unikać używania środków przymusowych względem Zarządów dróg gminnych i zastosowywały je tylko w najkonieczniejszych razach i to przeważnie tylko przeciwko naczelnikom gmin, rzadziej przeciwko przełożonym obszarów dworskich.

I tak: w 20 powiatach nie zastosowywano wcale środków przymusowych przeciwko zarządom dróg gminnych; w 7 powiatach wystarczało samo tylko zagrożenie nałożenia kary pieniężnej; wyjątkowo tylko użyto środków przymusowych (bliżej nieoznaczonych) w 4 powiatach.

Nałożono kary pieniężne po 3, 5 lub 10 zł. na naczelników gminy w 21 powiatach: Bochnia w 4 wypadkach, Cieszanów i Dąbrowa (po kilka wypadków), Gródek, Jarosław, Kraków (w 5 razach na cały zarząd, w 6 razach na przewodniczącego zarządu, w 2 wypadkach na wójta lub członka zarządu), Limanowa, Lisko (w 40—50 wypadkach na Zarządy dróg gminnych lub kontrybuentów), Lwów, Mielec (na przełożonych obszarów dworskich), Nowy Sącz (w 23 razach), Przemyśl, Przemyślany (w 19 razach), Sambor, Sanok (w 23 razach), Skałat (w 10 razach), Strzyż, Tarnobrzeg, Tarnopol, Żywiec.

Wysyłano posłańca karnego przez c. k. Starostwo w 16 powiatach: Bóbrka (9 wypadków), Bohorodczany (5), Borszczów (kilkadziesiąt), Brzesko (1), Cieszanów (5), Dolina, Jarosław (kilka), Limanowa, Myślenice, Nadwórna (11), Nisko (egzekucya polityczna), Przemyśl, Ropczyce, Sanok, Skałat, Wieliczka (4), Trembowla.

Asystencyi c. k. żandarmeryi użyto w 3 powiatach, a to celem dostawienia kontrybuentów do robót drogowych, (Buczacz, Jaworów, Rzeszów).

Wdrożono dochodzenie dyscyplinarne przeciwko Zwierzchności gminnej w powiecie Kolbuszowskim w 10 wypadkach.

Zawieszono w urzędowaniu naczelnika gminy w powiecie bocheńskim w 3 wypadkach. Odjęto Zarządowi administracyę dróg gminnych w powiecie Kamioneckim w jednym wypadku.

Użycie powyższych środków przymusowych odnosiło prawie zawsze skutek pożądany.

### Pytanie VIII.

Czy i jakie spostrzeżenia specjalne poczynił Wydział powiatowy co do wykonywania noweli drogowej z 1885 r. w gminach miejskich, a w szczególności:

a) co do stosowności prestacyi i ekwiwalentu w pieniądzech (§. 12. ustęp 2. i §. 31. ustęp 1.)?

b) co do funduszków, z których pokrywane bywają potrzeby bruków, ulic i placów, a ile one stanowią prywatne dobro gminy i utrzymywane być winne w myśl §. 27. lit. c. ustawy gminnej?

c) co do pokrywania niedoborów z pow. funduszu dróg gminnych?

d) co do zasilania powiatowego funduszu dróg gminnych nieużytemi prestacyami i spłatami pieniężnymi?

e) co do zarządu drogowego (§. 28. ust. 4. ust. drog.)?

Odpowiedzi 64:

*ad a)* W 44 powiatach wykazano imiennie 84 gmin miejskich, które nie różnią się pod względem stosunków ekonomicznych i administracyjnych od gmin wiejskich. Gmin takich jest w ogóle jeszcze więcej, gdyż niektóre Wydziały powiatowe ograniczyły się tylko na uwadze, że wszystkie gminy miejskie (z wyjątkiem miast powiatowych) nie różnią się pod tym względem od gmin wiejskich.

Co do stósowności prestacyi, to 6 Wydziałów powiatowych uważa dla gmin miejskich, przyjętą podsta wę prestacyi drogowej, od partyi (rodziny) za nieodpowiednią, a 11 Wydziałów powiatowych oświadcza się w ogóle przeciwko prestacyi w naturze w rzeczywistych gminach miejskich.

Wydział powiatowy w Gorlicach zaznacza, że wysokość prestacyi w gminach miejskich jest za małą, a zdaniem trzech Wydziałów powiatowych cena wykupna od prestacyi w gminach miejskich jest za niską.

*ad b).* Potrzeby bruków, ulic i placów, stanowiących prywatne dobro gminy, pokrywane bywają:

a) z funduszków gminnych w gminach miejskich 12 powiatów;

b) z funduszków uzyskanych z wykupna prestacyi w gminach miejskich 5 powiatów;

c) kosztem prestacyi drogowej w gminach miejskich 15 powiatów;

d) z innych funduszków, jak opłat targowych, dochodów rzeźni miejskiej itp. w gminach miejskich 4 powiatów;

e) z dochodów opłat kopytkowych i zasiłków z funduszków gminnych w 11 miastach powiatowych.

*ad c)* Niedobory miejscowych funduszków drogowych pokrywane były z powiatowego funduszu dróg gminnych w gminach miejskich 17 powiatów, nie pokrywano zaś tych niedoborów w 21 powiatach, częściowo dla tego, iż nie było potrzeby zasilania miejscowych funduszków (w gminach miejskich siedmiu powiatów).

*ad d)* Powiatowy fundusz dróg gminnych zasilany bywał nieużytemi prestacyami i spłatami pieniężnymi z gmin miejskich tylko 16 powiatów, a zasiłki te były w ogóle bardzo nieznaczne i wynosiły zaledwie 5% do 25 procent należytości z tego tytułu. Nie zasilano zaś powiatowego funduszu dróg gminnych wcale w gminach miejskich 15 powiatów.

*ad e)* Zarządy drogowe funkcjonują:

a) słabiej aniżeli zarządy gmin miejskich w powiecie bocheńskim;

b) lepiej aniżeli zarządy gmin wiejskich w powiecie wielickim;

c) podobnie jak zarządy gmin wiejskich w 10 powiatach.

Funkcjonują one nie należycie w powiecie przemyskim, dość odpowiednio w powiecie sokalskim i kałuskim, należycie w powiecie chrzanowskim, grybowskiem, jaworowskiem, liskim, mościskim, rzeszowskiem, samborskim i zbarazkim, zaś wzorowo w powiecie tłumackim (Tyśmienica, Ottynia).

### Pytanie IX.

Jakie spostrzeżenia poczynił Wydział powiatowy co do współdziałania władz rządowych w nadzorze nad drogami publicznymi w myśl §. 30. ustawy drogowej oraz §. 50. i 51. regulaminu drogowego?

Z 60 Wydziałów powiatowych, które odpowiedziały na powyższe pytanie, czterdzieści zaznacza, że współdziałanie władz rządowych w nadzorze nad drogami publicznymi jest w ogóle mniej lub więcej dodatni i odpowiedni. W 7 innych powiatach współdziałanie władz rządowych ogranicza się na tem, że c. k. Starostwa komunikują Wydziałowi powiatowemu doniesienia c. k. zarządkownicy o złym stanie drogi i potrzebie usunięcia przeszkód komunikacyjnych. Dwa Wydziały powiatowe stwierdzają, że władze polityczne przewlekają załatwienie spraw drogowych, mianowicie przy zastosowywaniu środków przymusowych i wywłaszczaniu gruntów potrzebnych pod budowę dróg. Natomiast 6 Wydziałów powiatowych uważa poparcie władz rządowych w sprawach drogowych, w ogóle za niedostateczne, gdyż praktykowane (w powiecie mieleckim) wysyłanie posłańca karnego nie odnosi pożądanego skutku, również nie można było liczyć na skuteczne poparcie ze strony władzy rządowej, gdy chodziło o zastosowanie środków przymusowych, celem skłonienia gmin do wykonania nakazanych robót (w powiecie nowosanddeckim).

Pięć Wydziałów powiatowych konstatuje, że współdziałanie władz rządowych w sprawach drogowych idzie nie raz za daleko, gdyż c. k. Starostwa, bez odnoszenia się do Wydziału powiatowego wydają od siebie wprost polecenia zarządom dróg gminnych, nakazują wykonanie robót, które przelimirarzem nie są objęte, co rodzi nieufność do poleceń Wydziału powiatowego i daje powód do uzasadnionych skarg, mianowicie w tych gminach, w których cała rozporządzalna prestatycya w robociznie poprzednio już została zużyta (w powiecie bobreckim). Podobnie też przed terminem ćwiczeń wojskowych władze rządowe wydawały wprost od siebie nakazy naprawy dróg, stawiania nowych kosztownych mostów, bez względu na polecenie Wydziału powiatowego na rozporządzalne środki funduszy miejscowych i pow. funduszu dróg gminnych (w pow. mościskim).

### Pytanie X.

Czy i o ile są dostateczne przymusowe i zaradcze środki przypisane ustawą drogową (§. 14, ust. 3. i §. 28. ust. 5.) i regulaminem drogowym (§§. 14, 34, 38, 39 i 52-54)?

Na 60 Wydziałów powiatowych, które dały odpowiedź na to pytanie 30 oświadcza, że środki zaradcze i przymusowe przepisane ustawą drogową i regulaminem są zupełnie dostateczne, a 11 Wydziałów powiatowych charakteryzuje je jako dość odpowiednie. Natomiast 12 Wydziałów powiatowych uważa środki te za niewystarczające i nieprowadzące do pożądanego celu, już to z powodu nieudolności zarządów dróg gminnych, już to z powodu, że Władza polityczna przewleka wykonanie prawomocnych orzeczeń Wydziału powiatowego lub takowych wcale niewykonuje. Zdaniem 11 Wydziałów powiatowych środki te o tyle są nieodpowiednie, że zastosowanie ich wymaga procedury zbyt przewlekłej. Dla tego też cztery Wydziały powiatowe (białski, jarosławski, nowosanddecki i rudecki) uważają za konieczne wskazane przyznanie władzom autonomicznym prawa egzekutywy przynajmniej w zakresie spraw drogowych.

Wydziały powiatowe: krakowski i przemysłański uważają środki zaradcze i przymusowe za niewystarczające, o ile zachodzi potrzeba użycia ich przeciwko położonym obszarów dworskich. Liczne Wydziały powiatowe zwracają uwagę na zupełny brak miejscowych funduszy drogowych, który jest powodem tego, że zarządy drogowe nie są w możności wykonać nieodrobionych robót prestatycyjnych na koszt obowiązanych do tego.

### Pytanie XI.

Czy i jakie inne jeszcze trudności, niedogodności lub braki nasuwa w praktyce wykonywanie poszczególnych postanowień ustawy drogowej?

Na 29 Wydziałów powiatowych, które dały odpowiedź na to pytanie, dziesięć nie uważało żadnych innych trudności, niedogodności lub braków połączonych z wykonaniem postanowień ustawy drogowej. Natomiast 20 Wydziałów powiatowych zaznacza, że źródłem z którego płyną wszelkie trudności i niedogodności jest niedostateczny zasób sił intelektualnych miejscowych organów gminnych, który uniemożliwia należyte wyzyskanie środków jakie ustawa drogowa następuje ku podniesieniu i ulepszeniu stanu komunikacji w kraju. Do tego przyłącza się ta okoliczność, że znaczna liczba przełożonych obszarów dworskich usuwa się od czynności w zarządzie dróg gminnych, a ustawa drogowa nie podaje środka zaradczego na tę właśnie ewentualność. Niedolność naczelników gmin i usuwanie się przełożonych obszarów dworskich od czynności w sprawach drogowych są powodem, że kontrola robót mających się wykonać i robót rzekomo wykonanych nadzwyczaj jest trudną i dużo prestacyi w robocie idzie na marne (zdaniem 7 Wydziałów powiatowych). Stąd też należyte wykonywanie przepisanej administracji drogowej i prowadzenie ksiąg rachunkowych przez zarządy dróg gminnych bardzo chroma i po największej części w ogóle jest niewykonalne (zdaniem 12 Wydziałów powiatowych). Pięć Wydziałów powiatowych twierdzi, że zastosowanie §. 19. ustawy drogowej o pociąganiu stron zużywających drogi „niezwykłym sposobem“ do osobnych datków jest niewykonalne, lub co najmniej bardzo trudne, gdyż trudno przychodzi uzyskać dowód na to, że przedsiębiorstwo „niezwykłym sposobem“ zużywa drogę i oznaczyć stopień tego zużycia drogi, a nadto trudno w tej właśnie sprawie uzyskać poparcie u władzy politycznej. To też Wydział powiatowy biański chce, ażeby zarządy dróg gminnych orzekały o stopniu zużycia drogi i pociągały takich przedsiębiorców do osobnych datków, a Wydział powiatowy turezański proponuje, aby w tym względzie decydowały osobne do tego ustanowione sądy polubowne.

Cztery Wydziały powiatowe domagają się prawa egzekutywy w sprawach drogowych dla Wydziałów powiatowych.

Dwa Wydziały powiatowe zaznaczają brak dostatecznej prestacyi w materiale drewnianym, Wydział powiatowy pilzneński brak prestacyi w robocie ciągłej. Wreszcie Wydział powiatowy w Białe żąda postanowienia w ustawie drogowej normującej udział prestacyi obszarów dworskich w materiale kamiennym, gdyż zdarzały się wypadki, że obszary dworskie niechciały dać kamienia do budowy murowanych mostów, twierdząc, że są obowiązane tylko do prestacyi w materiale drewnianym.

