

We Lwowie, dnia 9. września 1904.

Aleg. 58

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o projekcie ustawy o policyi drogowej.

Wysoki Sejmie!

Wysoki Sejm uchwałą z dnia 29. listopada 1890 przyjął do wiadomości sprawozdanie komisji drogowej z czynności Departamentu drogowego, w którym taż komisya wyraziła życzenie, aby „Wydział krajowy przeprowadził dokładną rewizyę przepisów i postanowień policyi drogowej oraz studia nad tym przedmiotem co do doświadczeń zrobionych w innych krajach i przedłożył następnie Wyskiemu Sejmowi odpowiednie wnioski“.

Wydział krajowy, rozpatrując sprawę, przyszedł do przekonania, że jedną z głównych przyczyn niewykonywania przepisów o policyi drogowej była ta okoliczność, iż one w jedną systematyczną całość nie były zebrane. Całość bowiem dopiero może ułatwić poznanie i rozjaśnić należyte zrozumienie przepisów jakoteż odkryć luki, wymagające akcji prawodawczej.

Dlatego Wydział krajowy zestawil te przepisy systematycznie i po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem ogłosił je w całym kraju okólnikiem z dnia 1. marca 1892 LW. 10.323, o czym następnie. zdał sprawę Wyskiemu Sejmowi.

Z biegiem czasu okazało się, że przepisy te, jakkolwiek zawierają w znacznej części to, co jest niezbędnie potrzebne do zapewnienia bezpiecznej i łatwej komunikacyi, to jednak w wielu wypadkach są one niewystarczające i przestarzałe i co więcej, że nawet tam, gdzie one dla pewnej sprawy mogłyby być odpowiednie, często dla braku jednolitych przepisów wykonawczych nie są wcale przestrzegane lub są rozmaicie stosowane.

Dlatego Wydział krajowy zebrał jeszcze w r. 1899 materyały, potrzebne do wypracowania projektu nowej ustawy.

Obecnie wskutek uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 12. października 1903 Wydział krajowy wypracował ten projekt i odezwą z dnia 20. lipca 1904 LW. 56.173 przesłał go c. k. Namiestnictwu do objawienia zdania Rządu.

Dotychczas opinia ta nie nadeszła. — Mimo to czyniąc zadość powyższemu poleceniu, Wydział krajowy przedkłada wspomniany projekt Wyskiemu Sejmowi.

Projektowane przepisy są podzielone na cztery części.

W pierwszej części zostały zebrane postanowienia dla zapobieżenia uszkodzeniom drogi. Są one dwojakiego rodzaju — albo negatywne jak np. zakaz pasania bydła po rowach, albo też pozytywne jak np. nakaz zostawiania pasu przydrożnego.

W drugiej części są zamieszczone przepisy, mające na celu ochronę komunikacji przed przeszkodami i usunięcie niebezpieczeństwa dla życia i mienia ludzkiego.

Trzecia i czwarta część zawierają przepisy wykonawcze.

Tutaj podnieść należy, że przepisy dotąd obowiązujące nie nadają władzom administracyjnym prawa do orzekania o wynagrodzeniu szkody, zrządzonej na drodze. Według obecnego projektu (§. 89.) władze administracyjne podobnie, jak w sprawach polnych w myśl ustawy z dnia 17. lipca 1876 Dz. u. kr. Nr. 28, mogą przyznać poszkodowanemu wynagrodzenie do 30 K, co do reszty żądanego wynagrodzenia mają go odebrać na drogę prawa.

Wydział krajowy, układając ten projekt, kierował się zasadą, że przepisy trwające długi szereg lat nie powinny ulegać radykalnym zmianom, odbiegającym daleko od istniejących stosunków i dawno wżytych zwyczajów, — lecz że braki i niedogodności, które z biegiem czasu ze zmienionymi warunkami życia i z ciągłym postępem niemal w każdej ustawie powstać muszą, winny być stopniowo usuwane.

Do takich przepisów należą postanowienia policyi drogowej, które pochodzą częściowo z 18. wieku, a przeważnie z czasów przedkonstytucyjnych zeszłego stulecia.

Dlatego Wydział krajowy, starał się wprowadzić zmiany — ile możności najniezbędniejsze. Również nowe przepisy proponuje tylko takie, które wydają się dla naszych stosunków wskazane, a które w wielu krajach i państwach już obowiązują.

W innych krajach Monarchii Austryackiej przeważnie są już wydane ustawy o policyi drogowej dla dróg publicznych niepaństwowych, chociaż są jeszcze i takie kraje, które podobnie jak w Galicyi dotąd ustawy o policyi drogowej nie mają.

W szczególności prócz Galicyi ustawy nie mają: Austya górna, Tyrol i ziemia Przedarulańska. Tylko niektóre sprawy uregulowano w tych krajach ustawowo i tak: w Galicyi wydano ustawę z dnia 23. stycznia 1891 Dz. u. kr. Nr. 20. o używaniu dróg publicznych do budowy kolei lokalnych i prowadzeniu na nich ruchu oraz do innych celów powszechnej użyteczności.

W Austrii górnej obowiązuje ustawa z dnia 9. maja 1896 Dz. u. kr. Nr. 20. o jeździe na kole tudzież ustawa z dnia 13. marca 1887 Dz. u. kr. Nr. 13. o szerokości dzwonów u kół wozów ciężarowych. Również w Ziemi Przedarulańskiej unormowano ustawą z dnia 12. sierpnia 1874 Dz. u. kr. Nr. 54. względnie późniejszemi dwoma nowelami szerokość dzwonów u kół wozów ciężarowych.

W pozostałych jedenastu krajach Monarchii Austryackiej są już ustawy o policyi drogowej. W szczególności:

1. w Austrii dolnej ustawa z dnia 10. października 1875 Dz. u. kr. Nr. 62. i nowela z dnia 1. grudnia 1880 Dz. u. kr. Nr. 37.

2. w Bukowinie ustawa z dnia 15. grudnia 1872 Dz. u. kr. Nr. 1. z r. 1873 i nowela z dnia 26. grudnia 1890 Dz. u. kr. Nr. 1. z r. 1891.

3. w Czechach ustawa z dnia 15. czerwca 1866 Dz. u. kr. Nr. 47. i nowele z dnia 9. grudnia 1869 Dz. u. kraj. Nr. 143, z dnia 18. czerwca 1876 Dz. u. kr. Nr. 63, z dnia 9. stycznia 1883 Dz. u. kr. Nr. 3, z dnia 12. stycznia 1891 Dz. u. kr. Nr. 7. i z dnia 16. czerwca 1892 Dz. u. kr. Nr. 41.

4) w Dalmacyi ustawa z dnia 15. grudnia 1883 dz. u. kr. Nr. 2. z r. 1884.

5) w Gorycyi z Gradyską ustawa z dnia 6. czerwca 1886 Nr. 7. dz. u. kr. i nowela z dnia 21. maja 1894 Nr. 14. dz. u. kr.

6) w Istrii ustawa z dnia 10. czerwca 1875 dz. u. kr. Nr. 12.

7) w Karyntyi ustawa z dnia 27. lutego 1874 dz. u. kr. Nr. 6.

8) w Krainie ustawa z dnia 26. września 1874 dz. u. kr. Nr. 27. i nowela z dn. 6. listopada 1876. dz. u. kr. Nr. 50.

9) na Morawie ustawa z dnia 31. grudnia 1874 dz. u. kr. Nr. 5, z r. 1875 i nowele z dnia 23. sierpnia 1880 dz. u. kr. Nr. 34. i z dnia 5. czerwca 1892 dz. u. kr. Nr. 53.

10) w Styrii ustawa z dnia 18. września 1870 dz. u. kr. Nr. 52 i nowela z dn. 29. marca 1895 dz. u. kr. Nr. 51.

11) na Szląsku ustawa z dnia 1. stycznia 1878 dz. u. kr. Nr. 5. i nowele z dn. 26. listopada 1878 dz. u. kr. Nr. 48. i z dnia 10. stycznia 1892 dz. u. kr. Nr. 68.

W obcych państwach policya drogowa także nie wszędzie jest jedną ustawą objęta, a często tylko rozporządzeniami uregulowana.

Jedną z najnowszych i najobszerniejszych ustaw jest ustawa węgierska z 4. lutego 1890.

We Francyi obowiązuje ustawa jeszcze z 30. maja 1851 i regulamin administracji publicznej z 10. sierpnia 1852.

W Wirtembergii unormowano policję drogową królewskimi postanowieniami z r. 1808 i 1812 oraz rozporządzeniami ministeryalnemi z 9. kwietnia 1859, z dnia 16. września 1888 i z dnia 29. września 1893.

Zwyczajnie przepisy policji drogowej nie obowiązują głównych miast. W naszym państwie z pod ogólnych przepisów wyjęte są miasta Wiedeń, Praga, Berno, Ołomuniec, Salcburg i Grac. W Galicyi przepisy ustawy drogowej z dnia 5. lipca 1897 Nr. 43. Dz. u. kr. nie obowiązują miast Lwowa i Krakowa. Skoro zaś ustawa o policji drogowej ma obowiązywać w tych miejscowościach, w których są drogi powyższą ustawą objęte, a tą ustawą nie objęto miast Lwowa i Krakowa, — Wydział krajowy wyłączył te miasta także z ustawy o policji drogowej.

Według projektu przepisy ustawy o policji drogowej nie mają obowiązywać na drogach państwowych. Ponieważ jednak ze względu na jednolitość przepisów w całym kraju byłoby bardzo pożądane, aby one obowiązywały także na tych drogach, Wydział krajowy przesyłając projekt, zapytał Rząd, czy nie zechciałby się zgodzić, aby ustawa ta obowiązywała także na drogach państwowych, ewentualnie tak, jak obowiązuje na Szląsku ustawa z dnia 1. stycznia 1878 dz. u. kr. Nr. 5. i w Gorycyi z Gradyską ustawa z dnia 6. czerwca 1886 dz. u. kr. Nr. 7.

Jak już wyżej zaznaczyliśmy, na tę odezwę odpowiedź Rządu dotąd nie nadeszła. Na podstawie przedstawionego stanu sprawy Wydział krajowy uprasza:

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony \cdot / projekt ustawy o policji drogowej dla dróg publicznych niepaństwowych.

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

Marszałek krajowy:
S. Badeni, w. r.

Sprawozdawca:
Dr. Stanisław Dąbbski w. r.
Członek Wydziału kraj.

U s t a w a

z dnia dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi
z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o policyi drogowej na drogach publi-
cznych niepaństwowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem
Księstwem Krakowskiem postanawiam, co następuje:

I. Przepisy dla zapobieżenia uszkodzeniom drogi.

Postanowienie ogólne.

§. 1.

Wszelkie z umysłu lub z braku należytej ostrożności wyrządzone uszkodzenie drogi samej albo jej przynależności, jeśli nie podpada pod ogólne prawo karne, będzie uważane jako przekroczenie policyi drogowej i karane podług przepisów tej ustawy.

Włóczenie po drodze.

§. 2.

Nie wolno włóczyć po drodze przedmiotów, pokład drogowy wrywających (narzędzi rolniczych, tramów, pni, kłoców itp.)

Przejazd przez rowy.

§. 3.

Nie wolno przejeżdżać przez rowy i skarpy drogowe wozami gospodarczymi lub narzędziami rolniczemi, ani w tym celu skopywać burtę (pobocza) albo skarpy, lub zapełniać rowy jakimkolwiek materiałem.

Dla umożliwienia przejazdu interesowany ma własnym kosztem wybrukować rów lub dać nad nim mostek.

Mostek względnie przepust winien mieć należyty otwór dla odpływu wody.

Tratowanie rowów.

§. 4.

Nie wolno tratować rowów lub skarp drogowych podczas uprawy roli.

Pasanie lub pędzenie bydła.

§. 5.

Wzbronionem jest paść lub pędzić bydło po skarpach i rowach drogowych.

Trawy do drogi należącej, nie wolno nikomu samowolnie kosić i wogóle sobie przywłaszczać.

Zanieczyszczanie drogi.

§. 6.

Zabronionem jest wyrzucać na drogę śmiecie, gruzy, zdechłe zwierzęta lub samowolnie składać na niej drzewo, kłocce, kamień, cegły, ziemię, piasek, beczki, towary i inne przedmioty, wylewać nieczystości, wprowadzać do drogi odpływy ze stajen, gnojowisk, dołów kloacznych, browarów, gorzelń, fabryk, kopalń i innych urządzeń, zatykać kanały i przepusty drogowe.

Również nie wolno zanieczyszczać założonych kosztem funduszu drogowego rowów odpływowych ani też samowolnie wstrzymywać lub zmieniać kierunku odpływającej nimi wody.

Na zmianę odpływu wody lub składanie na drodze np. materiału budowlanego jest koniecznem w każdym wypadku zezwolenie zarządu drogi odnośnej.

Dojazdy do drogi.

§. 7.

W miejscach, w których do drogi publicznej wpada inna droga publiczna lub droga prywatna, wiodąca n. p. z pól albo od zabudowań, rów drogowy ma być wybrukowany lub nad nim mostek względnie przepust zbudowany.

Bruk lub mostek winien być zbudowany według wskazówek zarządu drogi odnośnej.

Najbliższa przestrzeń publicznej drogi dojazdowej ma być wybrukowana lub żwirem wysypana na długości co najmniej 25 metrów od zetknięcia się z torem szutrowym drogi publicznej. Obowiązek stawiania i utrzymywania bruku lub mostku względnie przepustu niemniej szutrowania drogi dojazdowej ciąży na utrzymującym drogę pomienioną. W wyjątkowych razach, za zgodą zarządu drogi odnośnej, można pominąć budowę mostu względnie przepustu lub brukowanego przejazdu, jeśli prawidłowy odpływ wody da się w inny sposób zabezpieczyć.

Budowle na drodze.

§. 8.

Prywatne osoby mogą wykonać na drodze względnie nad nią lub pod nią projektowane budowle jak n. p. kanały, rowy, rury do przeprowadzania wody, ropy lub gazu, mosty, przepusty, słupy, druty, przewody itp., tylko wtedy, jeśli na podstawie prośby, zaopatrzonej w dokładny plan, zezwoli na to odnośny zarząd drogowy.

Przeciw odnośnej decyzji służy stronie prawo rekursu.

Co do używania dróg do budowy kolei żelaznych i prowadzenia na nich ruchu oraz do innych celów powszechnej użyteczności nadal obowiązuje ustawa z dnia 23. stycznia 1891. Dz. u. kr. Nr. 20.

Budowle przy drogach.

§. 9.

Odległość budynku od drogi krajowej, powiatowej, gminnej I. klasy lub od publicznego dojazdu kolejowego ma wynosić przynajmniej trzy metry, a od drogi gminnej II. klasy przynajmniej dwa metry.

Odległość wszelkiego rodzaju ogrodzeń od powyższych dróg ma wynosić w gminach miejskich, dla których wydaną została ustawa budownicza z dnia 28. kwietnia 1882 r. Dz. u. kr. Nr. 77. tudzież w znaczniejszych miejscowościach, podlegających ustawie budowniczej z dnia 4. kwietnia 1889. Dz. u. kr. Nr. 31. względnie z dnia 14. lipca 1898. Dz. u. kr. Nr. 70. najmniej 30 centymetrów, a w innych miejscowościach, objętych ustawą budowniczą z dnia 13. października 1899. Dz. u. kr. Nr. 133. najmniej 60 centymetrów.

Wyjątek stanowią drogi, posiadające ustalone linie regulacyjne.

Jednak bez względu na wyżej przepisaną odległość lub linię regulacyjną następujące budowle muszą mieć większe odległości od każdej drogi publicznej niepaństwowej, a mianowicie:

1. Odległość kuźni od drogi ma wynosić najmniej 6 metrów.
2. Odległość cegielni (budynku przeznaczzonego do wypalania cegły) od drogi ma wynosić przynajmniej 10 metrów.
3. Odległość wapniarki (pieca do wypalania wapna) od drogi winna wynosić co najmniej 10 metrów.
4. Odległość wiatraka od drogi ma wynosić przynajmniej 20 metrów.

5. Odległość zbiornika na ropę o pojemności ponad 20 cysterń ma wynosić od drogi najmniej 40 metrów. Dla mniejszych zbiorników ma to odalenie wynosić co najmniej 20 metrów.

6. Odległość środka otworu świdrowego w szybie dla ropy lub wosku ziemnego ma wynosić od drogi najmniej 30 metrów.

Przy budowach w rejonie fortyfikacyjnym mają być zastosowane przepisy w tej mierze obowiązujące.

Kamieniołomy.

§. 10.

Przed otwarciem kamieniołomu przy drogach bez względu, czy kamień ma być wydobywany zwykłym sposobem, czy też

rozsadzany materiałami wybuchowymi, w każdym poszczególnym wypadku zarząd drogi odnośnej ma podać warunki mające na celu ochronę i bezpieczeństwo komunikacji publicznej.

Przeciw odnośnej decyzji służy stronie prawo rekursu w sposób przepisany.

Kopalnie gliny lub piasku.

§. 11.

Przy kopaniu gliny lub piasku ma być zostawiony wzdłuż drogi nietknięty pas ziemi, przynajmniej 2 metry szeroki.

W każdym razie ze względu na całość drogi ściana kopalni od strony tejże ma mieć odpowiednią pochyłość lub stosowne ubezpieczenie.

Pas przydrożny.

§. 12.

Grunta, przyległe drogom, mają być wolne od uprawy na przestrzeni najmniej 60 centymetrów. Właściciel tego pasu jest obowiązany zezwolić bezpłatnie na składanie na nim ziemi, błota lub kurzu, zgarniętego z korpusu drogowego.

Powyższy pas przydrożny nie jest konieczny, jeśli wzdłuż drogi już znajduje się przynajmniej taki sam pas ziemi, stanowiący własność funduszu drogowego.

Rozświetlanie drogi w lesie.

§. 13.

W wypadkach, gdzie droga publiczna przecina las, właściciel jego, jeżeli osuszenie drogi niezbędnie tego wymaga, może być orzeczeniem krajowej władzy politycznej zniewolonym bez prawa do odszkodowania utrzymywać po obu stronach drogi pas ziemi, 4 metry szeroki, wolny od drzew i krzaków.

Mierzenie odległości od drogi.

§. 14.

Wszystkie odległości, przepisane §§. 9, 11, 12 i 13, mają być mierzone od górnej krawędzi przeciwskarpy rowu, a gdzie go nie ma, od dolnej krawędzi skarpy nasypu drogowego, a gdzie wreszcie i tego nie ma, od granicy pasu drogowego.

Dzwona u kół.

§. 15.

Dzwona u kół wszystkich wozów ciężarowych, których waga ładunku wynosi ponad 2.000 kilogramów, muszą mieć naj-

mniej 10 centymetrów szerokości, a jeśli waga ładunku przewyższa 3.500 kilogramów, muszą mieć przynajmniej 15 centymetrów szerokości.

Postanowienia te wchodzi w życie w pół roku po ogłoszeniu ustawy i nie mają zastosowania do wozów gospodarskich.

Płaszczyzna obręczy.

§. 16.

Płaszczyzna obręczy na każdym kole u wszystkich wozów bez wyjątku ma być równa i płaska oraz bez wystających gwoździ lub główek od śrub.

Hamulce.

§. 17.

W regule każdy wóz powinien być zaopatrzony w hamulec. Zjeżdżając po większym spadku, należy koła hamować.

Do hamowania nie wolno używać łańcuchów, wstrzymujących obrót kół, ani też haków lub innych przyrządów, któreby pokład drogowy darły.

Wyjątkowo dozwala się użycia takich przyrządów podczas gołoledzi.

Rozjeżdżanie pryzm.

§. 18.

Wzbronionem jest rozjeżdżać lub roztratowywać stopy kamienia, szutru lub piasku, przeznaczonego do utrzymania drogi.

Zapobieżenie powstawaniu kolei.

§. 19.

Gdzie pewna przestrzeń drogi, dla zapobieżenia tworzeniu się kolei, jest założona np. kamieniami lub drzewem, przejeźdnym nie wolno ich usunąć lub przejechać, lecz mają zjechać na wolną przestrzeń drogi.

Służba drogowa jest obowiązana te znaki na noc usunąć.

Jazda po mostach.

§. 20.

Wzbronioną jest szybka jazda po mostach, których cała konstrukcja nie jest z żelaza lub z kamienia tudzież bez względu na konstrukcję po wszystkich takich, po których szybka jazda jest zabroniona tablicą ostrzegającą.

Również nie wolno szybko jechać po mostach, które są w naprawie lub przebudowie.

W czasie naprawy lub przebudowy mostu może być wydane zarządzenie, że po nim może iść naraz tylko oznaczona ilość bydła lub jechać tylko ograniczona liczba wozów.

Podczas robót mają być umieszczone znaki przy moście, które przejezdnym zwracają na nie uwagę.

Przewóz ciężarów przez mosty.

§. 21.

Wozy, które wraz z zaprzęgiem i ładunkiem nie przenoszą trzech tonn wagi, można przewozić przez wszystkie mosty bez zezwolenia zarządu drogi odnośnej. Zarząd drogi może zezwolić stale lub czasowo na przewożenie jeszcze większych ciężarów po pewnych mostach. Przy każdym takim moście będzie umieszczona tablica, która zarazem wskaże odnośną wagę ładunku, jaka po nim może być przeprowadzona.

Jeśli przez most ma być przeprowadzona czy to fura z niepodzielnym ciężarem, czy też jaka lokomotywa, lokomobila, samochód albo inna maszyna o wadze większej, aniżeli ustanowiono, natenczas o zamiarze przesyłki ciężaru winien być zawiadomiony zarząd drogi odnośnej, który przez swe organa spowoduje potrzebne wzmocnienie mostu.

Koszta stąd powstałe, ma ponosić ten, w którego interesie roboty uskutecznił.

Przed uzyskaniem zezwolenia zarządu drogi, nie wolno przeprowadzać ciężaru przez odnośny most.

O zezwolenie na przewóz przez most krajowy można prosić także inżyniera krajowego, który sprawuje bezpośredni nadzór techniczny nad odnośnym mostem (inżyniera okręgowego).

Zostawianie i stawanie wozów.

§. 22.

Wóz nie zaprzężony nie może stać na torze jezdny; gdzie to jednak wskutek wypadku jest konieczne, wóz powinien być odsunięty na kraj drogi, a w nocy oświetlony latarką.

Zaden wóz nie może stawać na przepustach, mostach, przechodach, na środku drogi, na skrętach, ani tam, gdzie się drogi krzyżują.

Zajazdy koło karczem, fabryk i t. p.

§. 23.

Koło karczem, szynkowni, gospod, zakładów przemysłowych, fabryk, składów i t. p. mogą stać fury tylko z boku drogi na placu, na to przeznaczonym.

Rozmiary takiego placu oznaczyć ma Zwierzchność gminna (Magistrat) w każdym poszczególnym wypadku w porozumieniu z zarządem drogi odnośnej.

Jeśli ten plac między drogą i zabudowaniem ze względów miejscowych nie da się wykonać, może być urządzony dla stawania fur inny plac za zabudowaniem lub obok tegoż.

Właściciel względnie dzierżawca lub inny użytkowca zabudowania jest obowiązany powyższy plac własnym kosztem wybrukować lub wyszutrować i zawsze czysto i w dobrym stanie utrzymywać.

Przepisy tego paragrafu należy zastosować przy udzielaniu konsensu budowlanego względnie koncesyi przemysłowej.

II. Przepisy dla uregulowania i zabezpieczenia komunikacji.

Postanowienie ogólne.

§. 24.

Komunikacja na drodze nie może być tamowana ani w dzień ani w nocy.

Każda przeszkoda w komunikacji, spowodowana z umysłu lub z braku ostrożności, ma być karana.

Oświetlenie wozu i rogatki.

§. 25.

Podczas ciemnej nocy najpóźniej w godzinę po zachodzie słońca do godziny przed wschodem słońca każda fura na drodze, z wyjątkiem wózków ręcznych, musi mieć zapaloną latarkę o bezbarwnem szkle, która tak ma być umieszczona, aby ją z daleka można spostrzedz. Zamiast latarki może być dzwonek.

Rogatka w nocy winna być zawsze oświetlona, a to w ten sposób, aby z odpowiedniej odległości była widoczna.

Oznaczenie wozu tabliczką.

§. 26.

Wszystkie wozy, przeznaczone do przewożenia ciężarów lub frachtów, jak długo znajdują się na drodze, muszą być zaopatrzone w tabliczkę, na której ma być zamieszczone imię i nazwisko tudzież miejsce zamieszkania właściciela wozu.

Właściciele dóbr, fabrykanci i przedsiębiorcy zamiast swego nazwiska mogą mieć na tabliczce nazwę dóbr względnie folwarku, fabryki lub przedsiębiorstwa.

Tabliczka, 18 centymetrów wysoka i 30 centymetrów szeroka, ma być przymocowana po lewej stronie wozu między przedniemi i tylnemi kołami, w miejscu łatwo dostrzegalnem.

Tabliczka ma być czarna, a pismo białe; litery mają mieć najmniej 5 centymetrów wysokości.

Jeśli na wozie tabliczka nie da się zamieścić, można nawet mniejszą tabliczkę powiesić na lewej stronie konia siodłowego.

Przepisy te nie dotyczą wozów gospodarskich w obrębie gminy lub obszaru dworskiego, do którego należą.

Postanowienia tego paragrafu wchodzą w życie w sześć miesięcy po ogłoszeniu ustawy.

Jazda sankami.

§. 27.

Jazda sankami bez dzwonek jest bezwarunkowo wzbroniona.

Szerokość ładunku.

§. 28.

Szerokość ładunku wozu nie może przenosić 3 metrów.

Jeśli taki przedmiot ma być przesłany, którego szerokość nie da się podzielić na części trzy metrowe, ma właściciel starać się, aby przez szerszy ładunek komunikacja nie była tamowana ponad potrzebę i aby objekty drogowe nie były uszkodzane.

Na każdym wozie siedzenie nie może wystawać poza szerokość wozu i owego ładunku, jaki czasem wyjątkowo przesyłany być może.

Przymocowanie ładunku do wozu.

§. 29.

Przymocowania do wozu drzewa lub innych ciężarów albo wzmocnienia wozu samego za pomocą w kabłąk naprężonych żerdzi nie wolno tak uskuteczniać, aby te żerdzie sterczały poza ładunek, względnie poza literki, półkoszki lub drabinki wozu.

Przyczepianie wozów.

§. 30.

Nie wolno jechać po drodze dwoma lub więcej wozami, ze sobą spojonymi. Wyjątkowo dozwolone jest przyczepienie wozu, przeznaczonego do przesyłki, lub wozu ręcznego do bryki, albo spojenie próżnych dwóch bryk lub wozów gospodarskich.

Przedmioty, mogące wywołać przestrach lub obrzydzenie.

§. 31.

Koło budynków od strony drogi albo na wozach, znajdujących się na drodze jest wzbronionem wieszać lub kłaść bez przykrycia surowe mięso, skórę zwierzęcą i inne przedmioty, które mogą albo płoszyć konie i inne zwierzęta, albo też wywołać u ludzi przestrach lub obrzydzenie.

Szybkość jazdy wozem.

§. 32.

W miejscowościach zamkniętych wolno jechać tylko miernym kłusem, zaś na skrętach, przechodach i w miejscach krzyżowania się dróg tylko stępo.

Wymijanie wozów.

§. 33.

Każdy wóz, jeśli jakieś szczególne okoliczności nie zmuszają do wyjątku, ma wymijać na lewo, a wyprzedzać na prawo.

W tym celu winien jadący bez oporu zrobić miejsce wymijającemu lub wyprzedzającemu. Wyprzedzać wolno tylko wtedy, jeśli jest droga dostatecznie szeroka, wóz wyprzedzany toczy się powoli, jest przed nim znaczna przestrzeń wolna i żaden inny wóz nie nadjeżdża.

Na mostach i skrętach nie wolno wyprzedzać.

Na wąskich drogach o jednym torze jezdnym, przy zachowaniu powyższych zasad, ma ustępować próżny wóz wozowi z ludźmi lub ładunkiem, wóz z ludźmi wozowi ciężko naładowanemu; przy równych wozach, wóz jadący z góry wozowi jadącemu pod górę, wreszcie wozy tego samego rodzaju i na równej przestrzeni mają sobie ustąpić wzajemnie, w równych częściach.

Wozom Najwyższego Dworu tudzież pocztowym, ogniowym i ratunkowym bezwarunkowo ma ustąpić na bok każdy wóz, czy on jedzie w przeciwnym, czy też w tym samym kierunku.

Jeśli natychmiastowe ustąpienie z drogi jest niemożliwe z powodu oczywistego niebezpieczeństwa, należy wóz zatrzymać na miejscu, póki te wozy nie przejadą.

Wymijanie bydła.

§. 34.

Wóz, przy spotkaniu się z bydłem pędzonym, ma jechać stępo, póki bydła nie minie.

Poganiacz bydła jest obowiązany, nie zatrzymując go, zrobić odpowiednie miejsce wozom nadjeżdżającym lub wyprzedzającym.

Zachowanie się woźnicy.

§. 35.

Woźnicy podczas jazdy nie wolno opuszczać wozu bez dozoru.

§. 36.

Woźnica jadąc z góry, jeśli powozi tylko jednym lejcem, a nie cugłami krzyżowymi, ma iść pieszo obok zaprzęgu.

§. 37.

Jednemu woźnicy nie wolno równocześnie powozić kilkoma wozami.

§. 38.

Woźnicy jest wzbronionem spać na wozie podczas jazdy i wogóle na zaprzężonym wozie, znajdującym się na drodze.

Popasanie zwierząt.

§. 39.

Popasanie zwierząt na drodze tak wewnątrz jak i zewnątrz miejscowości jest zabronione.

Pędzenie zwierząt.

§. 40.

Do pędzenia zwierząt, stosownie do ich gatunku ma być ustanowiona odpowiednia liczba poganiaczy, przyczem należy przyjąć za zasadę, że na transport 10 do 15 sztuk koni lub bydła rogatego powinien być liczony jeden poganiacz.

Przy pędzeniu mniejszej ilości zwierząt, wolno zająć tylko połowę przestrzeni drogowej.

Pojedyncze sztuki mają być prowadzone na lince lub uździenicy

Jazda na kole.

§. 41.

Koło każdego typu uważa się pod względem przepisów policyjnych za wóz lekki, wobec czego kolarzy obowiązuje porządek jazdy, przepisany dla tych wozów.

§. 42.

Do jazdy na kole można używać tylko toru jezdnego.

§. 43.

Kolarzowi, jadącemu po torze jezdnym, pieszy ma ustąpić tak, jak innej furze.

§. 44.

Kolarz, przy wyprzedzaniu i spotykaniu, ma uważać na pieszych i na kolarzy tudzież na konie i inne zwierzęta. Jest on obowiązany, jeśli chce wyprzedzić ludzi lub zwierzęta, z odległości przynajmniej 30 metrów dawać ciągle znaki dzwonkiem lub trąbką. Jeśli przewodnik zwierząt nawołuje do ostrożności, ma ssiąść z koła.

Tak samo ma postąpić przy spotkaniu zwierząt.

§. 45.

Przy wspólnych jazdach kolarze mają jechać jeden za drugim i w odpowiednim oddaleniu od siebie, jeśli spotykają wozy, zwierzęta lub ludzi idących pieszo albo jadących konno.

§. 46.

Nie wolno jechać na kole w tempie, przewyższającym chyłość różnego kłusu.

Szybka jazda i wszelkie wyścigi mogą być dozwolone tylko w każdym poszczególnym wypadku przez polityczną władzę powiatową za zgodą zarządu drogi odnośnej.

§. 47.

Jeśli tor jezdny jest nie całkiem równy i wolny, jeśli kolarz chce pieszo idących lub jeźdźców na koniach, fury albo zwierzęta pędzone wyprzedzić, dalej na skrętach i na skrzyżowaniu dróg, wreszcie w ogóle wewnątrz zamkniętych miejscowości ma być szybkość jazdy na kole odpowiednio zmniejszona. Koła powinny być używane tylko takie, które mają hamulce tego rodzaju, że natychmiast zatrzymane być mogą.

§. 48.

W porze nocnej wolno jechać tylko na takim kole, które ma latarkę ze światłem białym, jasnym, świecącym się w kierunku jazdy i już zdaleka widzialnem.

Używanie świateł sygnałowych lub latarek kolorowych jak n. p. czerwonych lub zielonych jest bezwarunkowo wzbronione.

§. 49.

W gminach miejskich, zdrojowiskach lub stacjach klimatycznych zarząd gminy w wykonaniu policyi miejscowej na podstawie ustawy gminnej może wydać jeszcze dalej idące przepisy, a szczególnie jazdę na kole po ożywionych lub wąskich drogach do pewnych godzin ograniczyć albo całkiem zabronić.

Tego rodzaju postanowienia mają być w stosowny sposób ogłoszone.

Jazda samochodem lub motocyklem.

§. 50.

Samochody (automobile) lub motocykle stosownie do całkowitej wagi (wagi pojazdu i ładunku) mają być uważane za lekkie lub ciężkie wozy. Dlatego przepisy tej ustawy, dla wozów wydane, mają mieć zastosowanie także do jazdy samochodami (motocyklami), o ile szczegółowe postanowienia dla samochodów (motocyklów) wydane, nie zawierają odmiennych przepisów.

§. 51.

Na drogach wolno używać tylko takich samochodów (motocyklów), które właściwa władza ze względu na system motoru, przenośni, hamulców, kierownicy i przyrządów bezpieczeństwa zbadała i na używanie tych samochodów (motocyklów) przyzwoliła.

Szczegółowe przepisy w tym względzie wyda polityczna władza krajowa.

§. 52.

Każdy samochód ma być zaopatrzony w dwa od siebie niezależne mocno działające przyrządy do hamowania, z których jeden powinien oddziaływać bezpośrednio na koła popędowe.

Jeden z dwóch hamulców musi być nożny.

Przy motocyklu hamulec nożny nie jest konieczny.

§. 53.

Każdy samochód, dla zabezpieczenia go na spadkach przed mimowolnem toceniem się wstecz, musi być zaopatrzony w pewnie działającą podporę lub inny przyrząd do wstrzymywania ruchu.

Każdy z tych przyrządów ma być tak zmontowany, aby ze siedzenia kierownika samochodu można go także podczas jazdy użyć.

§. 54.

Każdy samochód musi mieć przyrząd, któryby umożliwiał powolną jazdę wstecz.

§. 55.

Kierownica jak i przyrząd do zmiany chyżości, do regulowania chodu motora lub zatrzymania go, dalej tuba sygnałowa i ewentualnie inne przyrządy bezpieczeństwa muszą być tak umieszczone, aby ze siedzenia kierownika można ich używać i aby kierownik podczas jazdy mógł swoją całą uwagę zwrócić ku torowi jezdniemu i posługiwać się wszystkimi tymi przyrządami, nie spuszczać toru z oka.

Całe urządzenie ma być w ten sposób ułożone, aby kierownik także podczas jazdy nocnej rozmaite chwytty mógł łatwo ręką znaleźć nie sprowadzając niebezpieczeństwa przez ich fałszywe ujęcie.

§. 56.

Wszystkie benzynowe, naftowe albo gazowe zbiorniki samochodów z motorami eksplozywnymi muszą być zrobione z materiału silnego o szczelnem zamknięciu i tak do samochodu przytwierdzone, aby od motoru były izolowane i aby na nie nie oddziaływało ani ciepło motoru, ani ciepło wydzielających się gazów ani też słoneczne.

Akomulatory muszą być także tak zabezpieczone, aby rozbrzygiwanie kwasów było wykluczone.

§. 57.

Każdy samochód (motocykl) ma być zaopatrzony w głośną tubę sygnałową. Tych przyrządów sygnałowych, obsługujących wyłącznie samochody, nie wolno używać przy innych pojazdach.

§. 58.

Każdy motocykl musi być zaopatrzony przynajmniej w jedną, a każdy samochód przynajmniej w dwie latarnie sygnałowe dobrze świecące się, o szklach bezbarwnych, które przy samochodach muszą nie tylko kontury boczne markować, ale także rzucać światło naprzód na tor jazdy w ten sposób, aby go kierownik mógł przed sobą widzieć przynajmniej na 20 metrów.

Kierownikowi nie mogą zasłaniać widoku w kierunku jazdy ani części składowe samochodu ani też osoby jadące.

§. 59.

Samochód musi być tak zbudowany, aby nim można objechać koło o promieniu 8 metrów, a motocykl tak, aby nim można objechać koło o promieniu 3 metrów.

§. 60.

Każdy samochód (motocykl) musi mieć w miejscu dobrze widocznem tabliczkę firmową fabrykanta, na której prócz jego nazwiska ma być umieszczony numer bieżący fabrykatu, tudzież inne znaki, jakie władza przy przyzwoleniu może przypisać (§. 51).

§. 61.

Obrycze metalowe kół samochodu nie mogą być karbowane. Dzwona u kół samochodów, których waga wraz z ładunkiem przewyższa 3.000 kilogramów, muszą mieć najmniej 10 centymetrów szerokości, a jeśli całkowita waga przewyższa 4.500 kilogramów, przynajmniej 15 centymetrów szerokości.

§. 62.

Po drodze wolno jeździć samochodami o całkowitej wadze ponad 3.000 kilogramów tylko za zezwoleniem zarządu drogi odnośnej.

Nadto po mostach wolno jeździć samochodami tylko w granicach zakreślonych postanowieniami §. 21.

Jazda samochodami jako motorami pociągowymi, którym ma być dodany jeden lub więcej wozów dla przesyłki osób lub towarów, może się odbywać po drodze, bez względu na wagę, tylko za osobnem zezwoleniem zarządu drogi odnośnej.

§. 63.

Wyścigi samochodami (motocyklami) po drogach publicznych są wogóle zabronione.

§. 64.

Szybkość jazdy samochodem (motocyklem) nie może być większa od szybkości jazdy konnej wyciągniętym kłusem.

§. 65.

Szybkość jazdy musi być zmniejszona, a w razie potrzeby, samochód (motocykl) musi się całkiem zatrzymać, jeśli jego zbliżanie się płoszy konie lub inne zwierzęta i przez to może spowodować nieporządek lub wypadek nieszczęśliwy.

§. 66.

Na targach, w wąskich ulicach, gdzie dwa wozy nie mogą obok siebie przejechać, na rozgałęzieniach lub skrzyżowaniach dróg, na mostach i silnych spadkach drogowych i t. p. nie wolno jechać prędzej od pieszego idącego.

Kierownik samochodu może dopiero wtedy prędzej jechać, skoro jest przekonany, że to bez niebezpieczeństwa jest możliwe.

§. 67.

Sygnaly ostrzegające należy dawać, w razie potrzeby zawsze w czasie właściwym.

§. 68.

Kierownik samochodu zawsze musi się wykazać przed organami bezpieczeństwa przyzwoleniem władzy (§. 51).

§. 69.

Kierownik nie może opuścić samochodu (motocyklu), dopóki maszyny nie zatrzyma i nie zahamuje.

Także ma czuwać nad tem, aby nikt niepowołany nie puścił w ruch samochodu (motocyklu).

§. 70.

Posiadacz samochodu albo motocyklu jest odpowiedzialny za to, aby nim tylko takie osoby kierowały, które mają do tego zupełne uzdolnienie.

§. 71.

Zarząd gminy ma prawo na podstawie ustawy gminnej na poszczególnych drogach wewnątrz zamkniętej miejscowości zakazać jazdę na samochodach (motocyklach), jeśli drogi są bardzo wąskie i równocześnie silnie uczęszczane, dalej w czasie wielkiego ruchu albo z innych publicznych względów.

Jednak przez takie zakazy nie może być uniemożliwiony przejazd przez całe miejscowości lub tylko przez części tychże jak niemniej przysunięcie lub sprowadzenie samochodów (motocyklów) do domów, w tych częściach położonych.

Takie zakazy jazdy mają być ogłoszone na tablicach, ustawionych na odpowiednich miejscach, albo też w inny odpowiedni sposób.

Drogoskazy.

§. 72.

W miejscu, gdzie drogi się rozchodzą, mają być ustawione drogoskazy kosztem odnośnego funduszu drogowego, na których oznaczone ma być miejsce, do którego droga prowadzi.

Budowa drogi.

§. 73.

Jeśli zarząd drogowy wykonuje na drodze budowę np. mostu, winien zostawić dla przejezdnych dostatecznie szeroką przestrzeń, albo, jeśli to jest niewykonalne, urządzić inną prowizoryczną komunikację.

Miejsce budowy musi być odpowiednio zamknięte i z nadziejsiem nocy, według potrzeby, oświetlone.

Zgartywanie i uprzątanie błota, kurzu i ziemi.

§. 74.

Zgartywanie błota lub kurzu z toru jezdnego, oraz czyszczenie rowów i hankietów przydrożnych należy do funduszu drogi odnośnej.

Zgarnięte stąd błoto, kurz lub ziemię, jak daleko ciągną się zabudowania wzdłuż drogi zwartym szeregiem, są obowiązane gminy względnie obszary dworskie własnymi środkami niezwłocznie uprzątać.

Sprzątanie śniegu.

§. 75.

Gminy miejskie w obrębie zabudowanego obszaru są obowiązane własnym kosztem i staraniem uprzątnąć śnieg z drogi publicznej, o ile według ich uznania jest to potrzebnem dla udogodnienia komunikacji wewnętrznej w osadzie.

Obowiązek ten nie tyczy się uprzątnania zasp śniegowych, co do których obowiązuje postanowienie §. 31. ustawy drogowej z dnia 5. lipca 1897. dz. u. kr. Nr. 43.

Powyższe uprzątnanie śniegu dla udogodnienia komunikacji wewnętrznej w osadzie nie może być wzięte na rachunek prestatyj, ustawą drogową przepisanych.

III. Czuwanie nad przestrzeganiem ustawy o policji drogowej i postanowienia karne.

Sprawowanie policji drogowej.

§. 76.

Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów policji drogowej tudzież badanie i donoszenie przekroczeń tychże należy w pierwszym rzędzie do obowiązków służby drogowej tudzież do organów policji miejscowej oraz c. k. żandarmeryi.

Każdy zatrzymany przez te organa z powodu przekroczenia postanowień niniejszej ustawy ma im być posłuszny, jeśli chce uniknąć skutków prawem przepisanych.

Zaprzysiężenie służby drogowej.

§. 77.

Służba drogowa a szczególnie drożnicy, mają być zaprzysiężeni przez swoją władzę przełożoną.

§. 78.

Zaprzysiężone organa zarządu drogowego w służbie muszą nosić oznaki służbowe.

Wstrzymanie jazdy.

§ 79.

W razie przekroczenia przepisów policji drogowej co do zbyt szerokiego (§. 28.) lub zbyt ciężkiego (§§. 21. i 62.) ładunku, albo nieodpowiednio zrobionych obręczy i dzwonów u kół (§§. 15., 16. i 61.), lub niedozwolonych przyrządów do hamowania (§§. 17. i 52.), albo zabronionego przyczepiania wozów (§. 30) lub wreszcie kierowania przez jednego woźnicę dwoma lub więcej wozami (§. 37.),

można pozwolić na dalszą jazdę niezgodną z przepisami, tylko do tej miejscowości, w której jest możliwe usunięcie nieprawidłowości.

Woźnica, jadąc do tej miejscowości, za to samo przekroczenie ponownie nie może być karany, jeśli udowodni urzędowym poświadczeniem, że już raz za to samo przekroczenie został do odpowiedzialności pociągniętym (§. 89.).

Karanie przekroczeń

§. 80.

Winny przekroczenia przepisów policji drogowej ma być karany, o ile to przekroczenie nie podlega wyższej karze w myśl przepisów ustawy karnej lub budowniczej, grzywną od 2 do 50 koron, a w razie niemożności uiszczenia grzywny, aresztem aż do dni ośmiu.

Przy tej zamianie należy przy karach niżej 10 koron za pierwszą koronę wyznaczyć 6 godzin aresztu, za każdą dalszą koronę po 2 godziny; przy karach wyżej 10 koron wyznacza się za każdych 5 koron areszt po 12 godzin, a wogóle nie wyżej, niż 8 dni.

Użycie grzywny.

§. 81.

Grzywny wpływają do funduszu ubogich tej gminy, w której orzeczenie karne wydane zostało względnie, jeśli orzeczenie karne w pierwszej instancji zostało wydane przez polityczną władzę powiatową do funduszu ubogich tej gminy, w której przestępstwo popełnione zostało.

Wynagrodzenie szkody.

§. 82.

Przekraczający przepisy policji drogowej, niezależnie od kary, jest obowiązany na własny koszt przywrócić drogę do pierwotnego stanu, przeszkody w komunikacji usunąć i wszelką wyrządzoną szkodę wynagrodzić.

§. 83.

Do oceny szkody wyrządzonej na drodze, jest powołaną przedewszystkiem służba drogowa zaprzysiężona (§. 77.).

§. 84.

Za szkodę wyrządzoną przez dzieci, odpowiadają rodzice, za służbę poniżej lat 14-tu służbodawcy.

§. 85.

Za szkodę wyrządzoną przez zwierzęta, odpowiada właściciel lub solidarnie współwłaściciele zwierząt.

Użycie odszkodowania.

§. 86.

Kwota przypadająca tytułem wynagrodzenia szkody wpływa na rzecz właściwego funduszu drogowego.

Wydanie orzeczenia.

§. 87.

Prawo dochodzenia i karania tudzież skazywania na wynagrodzenie szkody z powodu przekroczeń przepisów policyi drogowej, a popełnionych czy to w gminie czy na obszarze dworskim, stanowiącym z nią jedną miejscowość, wykonuje w poruczonym zakresie działania naczelnik tejże gminy z dwoma assesorami, zaś w miastach objętych ustawą gminną z 13. marca 1889 dz. u. kr. Nr. 24. i w gminach objętych ustawą gminną z 3. lipca 1896. dz. u. kr. Nr. 51. burmistrz względnie naczelnik gminy.

Jeśli obwinionym o przekroczenie jest właściciel albo przełożony obszaru dworskiego lub jeżeli obwinioną jest jedna z osób, do przeprowadzenia dochodzenia i wymiaru kary powołanych, wówczas przeprowadzi postępowanie karne polityczna władza powiatowa.

§. 88.

Jeśli przekroczenie przepisów tej ustawy popełnił przejezdny nieznanym organom służby drogowej i zachodzi obawa, że nie będzie można pociągnąć go później do odpowiedzialności, może przeprowadzić dochodzenie i wydać orzeczenie analogicznie do postanowień §. 87. naczelnik (burmistrz) sam lub z dwoma asesorami gminy sąsiedniej w kierunku drogi jadącego.

W tym celu należy się udać z winnym do urzędu wspomnianej gminy.

§. 89.

Naczelnik gminy (burmistrz), skoro dowie się o przekroczeniu przepisów policyi drogowej, ma przeprowadzić sumaryczne dochodzenie co do winy i szkody, stosownie do wyniku wydać orzeczenie i je wykonać.

W orzeczeniu należy szczegółowo wymienić kwotę, jaka przypada na grzywnę i osobno kwotę, jaka przypada na wynagrodzenie szkody.

Jeżeli poszkodowany żąda wynagrodzenia przynoszącego 30 koron, wtedy w orzeczeniu karnem można mu przyznać tylko wynagrodzenie do 30 koron, a co do reszty wynagrodzenia należy go odesłać do zwyczajnej drogi sądowej.

Tok instancyi.

§. 90.

Od orzeczeń wydanych według §§. 87—89., służy praw odwołania się do politycznej władzy powiatowej.

Każdy rekurs ma być wnoszony na ręce naczelnika (burmistrza) tej gminy, w której orzeczenie wydane zostało, w nieprzekraczalnym terminie 8 dni, licząc od dnia ogłoszenia względnie doręczenia wyroku.

W przypadkach, w których polityczna władza powiatowa jest pierwszą instancją, obowiązują co do dalszego rekursu ogólne przepisy.

Przeciw dwóm równobrzmiącym orzeczeniom niema dalszego rekursu.

Egzekucya.

§. 91.

Wszelkie należitości przypadające na podstawie tej ustawy, gdy nie są uiszczone w terminie, ściągnięte będą drogą egzekucyi politycznej podług istniejących ustaw i przepisów.

Prawomocne orzeczenia i zarządzenia, wydane na podstawie tej ustawy, egzekwowane będą na żądanie właściwej władzy autonomicznej przez polityczną władzę powiatową.

IV. Różne postanowienia.

§. 92.

Co do zarządzeń, orzeczeń i rekursów w sprawach policyi drogowej, należących do własnego zakresu działania władz autonomicznych, obowiązują przepisy w tej mierze istniejące.

§. 93.

Zwierzchność gminna względnie Rada gminna ma prawo we własnym zakresie działania wydawać jeszcze osobne postanowienia policyjno-drogowe, które tą ustawą nie są objęte, a które w pewnym czasie lub dla pewnego miejsca mogą być potrzebne jak np. zakaz przejazdu przez uszkodzony most wogóle lub tylko wozami ciężarowymi, których ładunek przekracza pewną wagę, zakaz łamania lub wyrębu drzewa albo pasania bydła na skałach i górach przydrożnych i t. p.

Jeśli takie zarządzenia są potrzebne dla dróg krajowych, powiatowych, gminnych I. klasy i publicznych dojazdów kolejowych, natenczas Zwierzchność gminna względnie Rada gminna jest uprawniona do ich wydania tylko w razach nagłych i niecierpiących zwłoki.

Zresztą w każdym razie jest ona obowiązana dla wydania stosownych, ewentualnie odmiennych postanowień zawiadomić tę władzę, która zarządza drogą odnośną.

§. 94.

Za przekroczenia przepisów o policyi drogowej wydanych przez gminy w zakresie własnym w myśl zasady wyrażonej w §. 93. niniejszej ustawy Zwierzchność gminna, względnie Rada gminna ustanowi i ewentualnie wymierzy karę w granicach postanowionych w §. 80. niniejszej ustawy.

§. 95.

Odwołania od postanowień wydanych, na podstawie §. 93. nie mają mocy odraczającej.

§. 96.

Pod ogólną nazwą »droga«, której używa się w tej ustawie, rozumieć należy nie tylko tor jezdny lub koronę drogi, ale także mosty, kanały, przepusty, tamy, szluzy, rowy, skarpy, burty, pobocza, rowy odpływowe, poręcze, drogoskazy, znaki drogowe, graniczniki, domki mytnicze i drożnicze i wogóle wszystkie przynależności drogi, na której lub przy której się znajdują.

§. 97.

Ustawa ta nie obowiązuje miast Lwowa i Krakowa.

§. 98.

Ustawa ta wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia, o ile w samej ustawie nie postanowiono inaczej.

§. 99.

Postanowienie §. 24. przepisu o gościńcach krajowych z dnia 13. marca 1855 L. 9.001 i odnośne rozporządzenie c. k. Namiestnictwa galicyjskiego z dnia 27. maja 1857 L. 21571 postanawiające, że wszystkie przepisy drogowo-policyjne, ważne dla gościńców eraryalnych, mają także do gościńców krajowych być zastosowane, oraz wszelkie inne postanowienia dekretów kancelaryi nadwornej, rozporządzeń gubernialnych i t. p. dotyczące przepisów tej ustawy, zostają uchylone.

§. 100.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.
