

I.

Zasady prawodawstwa drogowego i administracji drogowej w państwach zachodnich *).

Nim przejdziemy do opisu stanu gospodarki drogowej na ziemiach Rzeczypospolitej w okresie rządów zaborczych i w okresie obecnym i nim zaczniemy wysnuwać wnioski na przyszłość, dla orientacji i porównania damy krótką charakterystykę stanu gospodarki drogowej w niektórych państwach europejskich i w Stanach Zjednoczonych.

W każdym państwie ustawodawstwo i administracja drogowa tworzyły się przez całe wieki i przystosowywały się zarówno do charakteru narodu jak i jego ustroju administracyjnego. Z tego powodu ustawodawstwa i ustroje administracji drogowej ogromnie różnią się w różnych krajach.

F R A N C J A.

Ustawodawstwo francuskie jest bardzo skomplikowane. Wszystkie drogi kolowe dzielą się na następujące kategorie.

- 1) drogi narodowe (Routes nationales),
- 2) drogi departamentalne (Routes departamentales),
- 3) drogi wicinalne.

*) W rozdziale niniejszym wykorzystane są częściowo materiały zebrane w Departamencie drogowym M. R. P. przez Inspektora drogowego Min. Rob. Publ. Inż. Jana Kowalskiego.

- a) główne (Chemins vicinaux de grande communication),
- b) ogólnego znaczenia (Chemins vicinaux d'intérêt commun),
- c) zwyczajne (Chemins vicinaux ordinaires).

4) Drogi miejskie (Voies urbaines).

5) Drogi wiejskie (Chemins ruraux).

Dróg z twardą nawierzchnią (bitych lub brukowanych) w 1911 roku było:

1) dróg narodowych	38.199 kilometrów
2) dróg departamentalnych	13.030 "
3) dróg wicynalnych:	
a) głównych	172.269 "
b) ogólnego znaczenia	75.957 "
c) zwykłych	285.726 "
<hr/>	
Razem	585.181

Do ilości tej nie są włączone: drogi bite i brukowane, które znajdowały się w 1911 r. w budowie, drogi gruntowe, których długość wynosi co najmniej 80.000 kl. i wreszcie drogi wiejskie. Ilość dróg bitych i brukowanych co do gęstości jest największą w Europie i wynosi 1.098 kl./kl.² i 0.015 kl. na 1 mieszkańca.

Gospodarka drogowa we Francji podzielona jest pomiędzy dwa Ministerstwa: Ministerstwo Robót Publicznych (Ministère des Travaux Publics) i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (Ministère de l'Intérieur).

Drogi narodowe. Do zakresu kompetencji Ministerstwa Robót Publicznych oprócz wydawania ogólnych zarządzeń w sprawach drogowych, np. przepisów o ruchu na drogach publicznych, należy zarząd dróg narodowych, które budowane i utrzymywane są wyłącznie przez organy rządowe podległe Ministerstwu Robót Publicznych. Koszt budowy i utrzymania dróg tej kategorii obciąża państwo. Drogi te są prawie na całej długości wyszosowane: w 1909 r. zaledwie 112 kilometrów dróg narodowych było niewyszosowanych, gruntowych. Wydatek Skarbu na utrzymanie dróg państwowych wynosił w r. 1913-tym około 1.000 franków na kilometr.

Wydatek na drogi narodowe przewidywany jest w budżecie Ministerstwa Robót Publicznych i zatwierdzany przez ciała prawodawcze.

We Francji istnieją pewne opłaty specjalne od zwierząt pociagowych, wozów, samochodów, które stanowią poważną rubrykę

dochodu Skarbu Państwa. Tak np. w 1910 r. wpływy ze źródeł tego rodzaju wynosiły:

a) podatek od pojazdów resorowych, koni, mułów	19.000.000 fr.
b) podatek od wozów przedsiębiorstw przewoz.	4.600.000 „
c) podatek od rowerów i motocyklów . . .	8.500.000 „
d) część podatku od nafty i benzyny, oblicza- na w przybliżeniu na motory samochodowe, traktory i t. p.	24.000.000 „
W sumie około . . .	56.100.000 „

W tym okresie wydatki na utrzymanie dróg narodowych wynosiły zaledwie około 30.000.000 fr., możnaby więc wyprowadzić wniosek, że utrzymanie dróg narodowych dawało państwu około 26 milionów franków dochodu. Jeżeli się jednak policzy wydatki państwa na zapomogi dla ciał samorządowych, na budowę i utrzymanie dróg samorządowych oraz na akcję dostarczania taniego kredytu dla tychże ciał, do czego państwo również dokłada, jeżeli się policzy wydatki tych ciał na cele drogowe, preliminarowane w ogólnych budżetach samorządowych, wtedy otrzymamy bilans, z którego wynika, że gospodarka drogowa wymaga stałych wielkich nakładów i wymaga finansowania z ogólnych wpływów podatków państwowych i samorządowych.

Na drogach narodowych nie istnieją żadne myta. Zniesiono je około 1880—1890 roku.

Administracja dróg narodowych urządzona jest w sposób następujący:

Centrala administracji znajduje się w Ministerstwie Robót Publicznych (Voeire routière).

W celach inspekcyjnych Francja podzielona jest na 16 inspektoratów, nad którymi mają dozór inspektorowie generalni dróg i mostów (inspecteurs généraux des ponts et chaussées). Wykonawczą służbę stanowią: w każdym departamencie (departamentów jest 87) główny inżynier*) (ingénieur en chef), z podległymi mu inżynierami okręgowymi (ingénieurs ordinaires aux arrondissements) co odpowiada inżynierom powiatowym; tym znowu podlegają kon-

*) Do zakresu jego kompetencji oprócz zarządu drogami narodowymi, należy nadzór nad wodami niespławnymi, a w niektórych departamentach nadzór nad drogami wodnymi; przeważnie jednak drogi wodne mają odrębne zarządy.

duktorzy drogowi (conducteurs) i urzędnicy drogowi (commis des ponts et chaussées).

Niższą służbę stanowią dozorczy drogowi i dróżnicy, do obowiązków których należy nie tylko wykonywanie pewnych robót, ale i nadzór nad wykonywaniem przepisów drogowych (obowiązki policji drogowej), a więc nadzór nad ruchem na drogach i wykonaniem przez właścicieli przyległych do dróg nieruchomości ciężących na nich obowiązków.

Niezależnie od opisanej wyżej specjalnej administracji dla dróg narodowych nad stanem dróg i nad gospodarką na tych drogach winni mieć pieczę zwierzchnicy administracji ogólnej: merowie — w gminach, podprefekci — w okręgach, prefekci — w departamentach.

Obowiązani są oni osobiście oglądać drogi narodowe; niezależnie od tego sprawozdania miejscowych zarządów dróg narodowych do Ministerstwa Robót Publicznych, składane co kwartał, kierowane są naprzód do miejscowego prefekta, który ze swoją opinią przesyła je do Ministerstwa Robót Publicznych; prefekt również mianuje niższych funkcjonariuszy drogowych.

Zarząd dróg narodowych stanowi, jak widzimy zupełnie odrębną administrację tylko tej kategorii dróg, całkowicie znajdującą się w ręku rządu.

Równocześnie w każdym departamencie istnieje administracja dróg samorządowych, która wprawdzie niekiedy korzysta z usług państwowego personelu technicznego, jednak prowadzona jest oddzielnie.

Aby ze względów oszczędnościowych zmniejszyć i uprościć administrację drogową kilkakrotnie w izbie deputowanych a ostatni raz w 1895 r. wnoszono projekty, aby drogi narodowe wraz z potrzebnymi do ich utrzymania funduszami przekazać miejscowym samorządom na warunkach uprzednio omówionych z Radami Generalnymi każdego departamentu, albo też, w drodze ustawowej wszystkie drogi narodowe przemianować na drogi departamentalne i przekazać departamentom do utrzymania.

Gdy sprawa ta wpłynęła do senatu, zażądał on od rządu przedstawienia bardzo szczegółowych danych; między innemi zażądał, aby w związku z projektowaniem przekazaniem dróg narodowych samorządom przedstawiony został projekt nowych ustaw drogowych, któreby uprościły panujące stosunki, a administrację dróg narodowych i samorządowych połączyły. Ponieważ zażąda-

nych danych rząd nie dostarczył więc i sprawa administracji drogami narodowymi pozostała w zawieszeniu. Wojna Europejska również sprawę tę odsunęła na plan dalszy.

Zresztą sprawa jest skomplikowana tem, że administracja drogami samorządowymi znajduje się w kompetencji innego Ministerstwa — Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Drogi samorządowe. Do zakresu kompetencji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych należy gospodarka drogowa na wszystkich drogach samorządowych. Jeżeli się zważy, że dróg narodowych jest około 38.000 kilometrów, dróg samorządowych bitych przeszło 547.000 kilometrów, nie licząc przeszło 80.000 kl. dróg gruntowych, przyjdziemy do przekonania, że środek ciężkości gospodarki drogowej leży nie w Ministerstwie Robót Publicznych, a w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych.

W Ministerstwie tem sprawami drogowymi zajmuje się „Direction des affaires départementales et communales”, w skład którego wchodzi „Bureau des chemins vicinaux”.

Oprócz tego przy Ministerstwie istnieje specjalny Komitet drogowy, złożony z doświadczonych inżynierów.

Komitet ten między innemi opinuje w sprawach następujących: zatwierdza projekty, których koszt wynosi więcej niż 10.000 fr. (przed wojną), rozstrzyga kwestje sporne dotyczące się dróg samorządowych, zatwierdza programy robót drogowych, na które rząd daje pomoc pieniężną, wreszcie członkowie tego Komitetu wykonywują inspekcję dróg samorządowych.

Poza tem Minister Spraw Wewnętrznych w sprawach dróg samorządowych: 1) mianuje, zwalnia, wybiera, przenosi, głównych funkcjonariuszy administracji drogowej na przedstawienie prefektów; 2) wykonywa kontrolę pod względem administracyjnym gospodarki drogowej generalnych rad departamentalnych; 3) zatwierdza przepisy i instrukcje miejscowe, opracowane i przedstawione przez poszczególnych prefektów, a dotyczące się gospodarki na drogach samorządowych; 4) wydaje obowiązujące rozporządzenia i instrukcje, dotyczące się gospodarki drogowej; 5) dzieli pomiędzy poszczególne związki samorządowe zapomogi ze Skarbu Państwa; 6) zatwierdza typy dróg i mostów; 7) rozstrzyga sprawy przychozące do niego w drodze odwołania.

Jak widziemy ingerencja Ministerstwa Spraw Wewnętrznych w gospodarce samorządowej jest znaczna; podkreślić należy, że wiele spraw względnie drobnych scentralizowano w Ministerstwie,

zamiast przekazać do rozstrzygnięcia władzom miejscowym: np. zatwierdzanie robót, których koszt wynosi więcej niż 10.000 fr., przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych śmiało mogłoby być przekazane władzom drugiej instancji, a do Ministerstwa powinny by przychodzić tylko do zatwierdzenia ogólne programy budowlane i wyjątkowo może jakieś poważniejsze projekty np. projekty większych mostów.

Środki na budowę i utrzymanie dróg samorządowych. System uzyskiwania środków na budowę i utrzymanie dróg samorządowych jest bardzo skomplikowany.

Drogi departamentalne są budowane i utrzymywane kosztem samorządów departamentalnych. Rady generalne departamentalne (conseils généraux) wstawiają do swoich budżetów odpowiednie sumy na te cele, a Rząd daje zapomogi. Ponieważ na zasadzie prawa z dnia 10 sierpnia 1871 r. Rady generalne mają prawo przemianowywać drogi departamentalne na drogi wicynalne i żądać od zainteresowanych gmin (communes) dostarczania środków na budowę i utrzymanie tych dróg, co dla wielu departamentów jest dogodniejsze, — przeto szereg departamentów skorzystał z tego uprawnienia i przemianował swoje drogi departamentalne na drogi wicynalne: w 1910 r. na 87 departamentów kategoria dróg departamentalnych zachowała się zaledwie w 31 departamentach, w pozostałych drog departamentalnych niema.

Na budowę i utrzymanie dróg departamentalnych oprócz sum uchwalanych na ten cel przez rady generalne w ogólnych ich budżetach, przeznaczane są dość znaczne zapomogi ze skarbu państwa; nieznaczne wpływy stanowią myta mostowe, opłaty przewozowe na promach, kary za przekroczenia przepisów porządkowych na drogach.

Drogi wicynalne dzielą się w zależności od ich znaczenia komunikacyjnego na trzy kategorie, wyżej już wymienione.

Drogi wicynalne główne (Chemins vicinaux de grande communication) łączą między sobą kilka kantonów*), drogi wicynalne ogólnego znaczenia (chemins vicinaux d'intérêt commun) łączą dwie lub kilka gmin, drogi zaś zwyczajne (chemins vicinaux ordinaires) zwykle nie wychodzą za granice jednej gminy.

*) Departament pod względem administracyjnym dzieli się na okręgi (arrondissements), okręgi — na kantony (Cantons), kantony — na gminy (communes).

W zależności od znaczenia komunikacyjnego drogi główne i drogi ogólnego znaczenia znajdują się w kompetencji prefekta departamentu i podległych mu organów administrujących temi drogami; środki finansowe są otrzymywane od poszczególnych gmin *według rozkładu zrobionego przez rady departamentalne*; na drogi te z ogólnego budżetu rad departamentalnych wyznaczane są przez nie zapomogi.

Drogi wicynalne zwyczajne znajdują się w kompetencji merów gmin, a środki na ich budowę i utrzymanie dostarczane są przez odnośne gminy z ich budżetów. Drogi wicynalne główne i drogi wicynalne ogólnego znaczenia mogą być uznawane za takie lub wykreślane z tej kategorii przez Rady departamentalne; drogi zaś wicynalne zwykłe są uznawane za takie lub wykreślane z tej kategorii przez specjalne komisje, wyłaniane z rad departamentalnych.

Organy te decydują również o przeprowadzaniu nowych dróg tych kategorii oraz wydają orzeczenia wywłaszczające. Dzięki temu, o ile procedura wywłaszczania gruntów potrzebnych dla dróg narodowych i departamentalnych jest długa, gdyż musi przechodzić przez władze centralne, o tyle procedura ta jest uproszczona dla dróg wicynalnych, gdyż załatwia się w radzie departamentalnej lub komisji departamentalnej.

Nawet określenie wysokości wynagrodzenia za zajmowane grunty jest uproszczone: wysokość tego wynagrodzenia przy rozszerzaniu istniejących dróg określa miejscowy sędzia pokoju na podstawie określenia dwóch ekspertów: jednego z wyboru miejscowe podprefekta i drugiego z wyboru właściciela wywłaszczanego gruntu; przy przeprowadzaniu nowej drogi wicynalnej określa się wartość wywłaszczanych gruntów przez miejscowego sędziego pokoju i czterech ekspertów, powoływanych przez niego.

Zróżdła środków na budowę i utrzymanie dróg wicynalnych przedstawiają się w sposób następujący:

1. Środki dostarczane przez gminy. Należą tu przede wszystkim sumy wyznaczane *przez gminy z dochodów zwyczajnych gmin*. Sumy z tego tytułu otrzymywane na utrzymanie dróg wicynalnych są nieznaczne i wynoszą zaledwie 6^o/₁₀₀ ogólnej sumy wydatków na drogi wicynalne.

Dalej idą *specjalne opłaty drogowe*, otrzymywane w formie 5 centymów dodatkowych zwyczajnych i w formie 3 centymów dodatkowych nadzwyczajnych do każdego franka czterech podatków

bezpośrednich (od nieruchomości, osobisto-mieszkaniowego, od drzwi i okien i od patentów handlowych i przemysłowych).

Pięć centymów dodatkowych zwyczajnych może być wyznaczane do ściągnięcia z płatników podatków przez prefekta departamentu nawet wtedy, kiedy gminy nie będą się zgadzały na te opłaty, a trzy nadzwyczajne centymy mogą uchwalać poszczególne gminy wyłącznie na budowę i utrzymanie dróg wicynalnych zwyczajnych; z sum otrzymanych z poboru pięciu dodatkowych centymów zwyczajnych prefekt departamentu ma prawo zażądać przekazania pewnej określonej części na cele dróg wicynalnych głównych lub ogólnego znaczenia. Wysokość sum otrzymywanych z tego źródła wynosi około 9% sum wydawanych na drogi wicynalne.

Wreszcie na drogi wicynalne gminy asygnują różne *wpływy nadzwyczajne*, jak pożyczki lub nadzwyczajne centymy dodatkowe do podatków bezpośrednich. Rady generalne departamentów wyznaczają pewien *maximum* tych dodatkowych nadzwyczajnych centymów. Wysokość sum asygnowanych przez gminy z tytułu dochodów nadzwyczajnych stanowi około 7% ogólnych wydatków na drogi wicynalne.

Wogóle gminy dostarczają w pieniądzach około 22% wszystkich wydatków na drogi wicynalne.

2. Środki dostarczane przez Rady generalne departamentów.

Rady te mogą asygnować na drogi wicynalne zarówno *sumy z ogólnych swolch budżetów*, jak sumy powstałe z poboru *specjalnych dodatkowych centymów drogowych*, (t. j. *specjalnych opłat drogowych*) do podatków samorządowych departamentalnych. Źródła te stanowią dość poważną pozycję w finansowaniu dróg wicynalnych: asygnowania z ogólnych budżetów Rad generalnych stanowią 4%, a opłaty specjalne 14% wszystkich wydatków na drogi wicynalne.

Oprócz tego Rady departamentalne na drogi wicynalne przeznaczają nadzwyczajne dochody w postaci specjalnych opłat drogowych (specjalne nadzwyczajne centymy dodatkowe), wreszcie pożyczki otrzymywane przez departamentalne rady generalne również należy zaliczyć do kategorii wpływów nadzwyczajnych.

Wpływy nadzwyczajne stanowią około 23% wszystkich wydatków na drogi wicynalne.

Ogółem Rady departamentalne na drogi wicynalne dają około 41% wszystkich wydatków na te drogi. Należy tu podkreślić wy-

sokość udziału departamentalnych rad generalnych w budowie i utrzymaniu dróg wicynalnych.

3. Środki dostarczane przez Państwo w formie pożyczek i zapomóg.

W celu udostępnienia kredytu dla dróg wicynalnych jeszcze w roku 1868 utworzona została Kasa dróg wicynalnych (Caisse des chemins vicinaux). Kasa ta otrzymała początkowo 200 milionów franków, potem kilkakrotnie asygnowano różne sumy na tenże cel. Ogółem wpłynęło do Kasy około 536 milionów franków w różnych terminach. Po rozdaniu tych sum w r. 1894-tym Kasa została zamknięta, ponieważ sumy te wpływały z powrotem nie do kasy, a do skarbu państwa. Pożyczki były wydawane na terminy 30 latnie na 4%, licząc z amortyzacją.

Po zamknięciu Kasy dróg wicynalnych rady departamentalne i gminy otrzymują pożyczki w Narodowej Kasie emerytalnej dla zabezpieczenia starości (Caisse des retraites pour la vieillesse), płacąc 5,5% razem z amortyzacją, co również jest dla nich bardzo dogodne.

Zapomogi na drogi wicynalne wydawane są z funduszków skarbowych na zasadzie przepisów ustalonych w 1880 i 1895 r.

Zapomogi normalne (zwyczajne) wydaje się raz na dwa lata departamentalnym radom generalnym jakoteż i gminom na cele ściśle przez rady generalne określone w programach przez te rady zatwierdzonych: zapomogi te wydawane są tylko na szosowanie dróg, zmniejszanie spadków, rozszerzenia dróg i budowę mostów. Ażeby mieć prawo otrzymać zapomogę, rady departamentalne i gminy winny się wykazać, że wyzyskały wszystkie możliwe na zasadzie istniejących ustaw źródła pieniężne tak zwyczajne, jak nadzwyczajne, oraz winny zabezpieczyć środki na utrzymanie zarówno istniejących jak nowo budowanych dróg.

Fundusz przeznaczony na zapomogi zwyczajne, dzieli się pomiędzy poszczególne departamenty i gminy podług pewnego klucza.

Tak np., przy budowie nowych dróg wicynalnych głównych i ogólnego znaczenia w 1908 r. zapomogi państwowe wydane 63 departamentom wynosiły 41% ogólnych kosztów tych robót; resztę t. j. 59% dały rady departamentalne i gminy; w tymże roku 1908 na budowę dróg wicynalnych zwykłych wydane 1097 gminom sumę, która stanowiła około 42% kosztów budowy, a resztę dały gminy (około 30%) i rady departamentalne (około 28%).

Oprócz zapomóg zwyczajnych rady departamentalne i gminne mogą otrzymywać zapomogi nadzwyczajne, np. dla budowy wielkich mostów, odbudowy dróg zniszczonych przez powódź. I w tym wypadku instytucje powyższe muszą się wykazać, że wykorzystały wszystkie źródła dostępne dla nich na mocy istniejących ustaw.

4. Środki dostarczane przez zakłady przemysłowe nadmiernie niszczące lub zużywające drogi wicynalne (subventions industrielles) stanowią czwarte źródło na pokrycie wydatków na budowę i utrzymanie dróg wicynalnych. Opłaty te są nakładane na podstawie ustawy z 1836 r. na przedsiębiorstwa leśne, górnicze, kamieniołomy, różne zakłady przemysłowe i t. p., które przyczyniają się do nadmiernego zniszczenia dróg.

Ustawa z 1836 roku jest przestarzała i wadliwie ułożona: np. wymienia pewne zakłady przemysłowe, a nie upoważnia do pociągnięcia do opłat wszystkich wogóle zakładów przemysłowych zużywających nadmiernie drogi, nie upoważnia do pociągnięcia do opłat zakładów handlowych często niszczących drogi w stopniu bardzo poważnym, wreszcie ustawa ta dokładnie nie określa tej granicy zużycia dróg wicynalnych, przy której specjalne opłaty winny być nakładane; wskutek przyczyn powyższych wpływy ze źródła powyższego nie są znaczne i nie wynoszą więcej niż 1% kosztów budowy i utrzymania dróg wicynalnych.

Sumując wpływy środków pieniężnych z wymienionych wyżej czterech źródeł, otrzymujemy, że środki te stanowią około 70% całkowitych kosztów budowy i utrzymania dróg wicynalnych, reszta 30% przypada na naturalną powinność drogową czyli na tak zwany szarwark. Ponieważ jednak pewna część szarwarku (około $\frac{1}{3}$) jest na mocy istniejących zastąpiona opłatą szarwarkową, przeto wartość szarwarku w naturze użytego na drogi wicynalne stanowi około 20% całkowitych wydatków na te drogi.

5. Naturalna powinność drogową. Ponieważ naturalna powinność drogową stanowi poważną pozycję w utrzymaniu dróg wicynalnych przeto zatrzymamy się nad nim trochę dłużej, tembardziej, że w polskich stosunkach ten rodzaj świadczeń, ze względu na wybitnie rolniczy charakter Rzeczypospolitej mieć będzie poważny wpływ przy budowie i utrzymaniu dróg.

Ustawy o szarwarku, obowiązujące we Francji, pochodzą z roku 1836, 1870 i ostatnia z 1903 r. Zasady tych ustaw są następujące: jeżeli gmina nie posiada dostatecznych środków pieniężnych, rada gminna obowiązana jest w ciągu miesiąca maja określić

potrzebną na rok następny ilość robocizny dla budowy i utrzymania dróg. O ile rada gminna tego nie zrobi w swoim czasie, prefekt właściwego departamentu zarządza, aby potrzebna ilość robocizny była dana przez gminę przymusowo.

Powinność szarwarkową można odbywać na dniówkę (*prestation à la journée*) lub na akord (*prestation à la tâche*).

Odległość miejsca robót od miejsca zamieszkania obywatela wykonywującego powinność szarwarkową nie przenosi 4–6 km. jeżeli odległość ta jest większa—odpowiednio zmniejsza się długość dnia roboczego; długość dnia roboczego określa instrukcja wydana przez miejscową prefekturę.

Termin rozpoczęcia robót wyznacza i podział sił roboczych na różne odcinki dróg uskutecznia mer danej gminy po porozumieniu się z odpowiednim funkcjonariuszem drogowym. Na 5 dni przed terminem rozpoczęcia robót są rozsyłane awizacje ze wskazaniem czasu i miejsca, dokąd każdy z wykonywujących powinność szarwarkową w naturze ma się stawić z najprostszymi narzędziami, jak łopatami, siekierami i t. p.

Obowiązani do odbycia naturalnej powinności drogowej mają prawo dać za siebie zastępców jednak z warunkiem, aby zastępca był zdalny do pracy, nie był małoletni lub za stary. Nadzór nad wykonywaniem roboty należy do funkcjonariuszów drogowych, którzy w razie niesumiennego wykonania robót mają prawo nie zaliczyć roboty wykonanej niedbale lub niesumiennie.

Z powodu trudności kontroli robót wykonywanych „na dniówkę” większość gmin woli stosować odrabianie szarwarku „na akord” (*prestation à la tâche*).

Sposób ten jest dogodny zarówno dla administracji drogowej jak i dla osób, które są obowiązane do odrobienia szarwarku, gdyż daje im możliwość odrobienia go w czasie dla nich najdogodniejszym i zwykle krótszym, niż gdyby praca była odrabiana „na dniówkę”.

Rady gminne uchwalają taryfy akordowe, oznaczające te ilości robót, jakie należy odrobić wzamian za pracę dniówkową przy budowie lub utrzymaniu dróg.

W każdej jednak gminie pozostawia się pewną ilość dniówek, ponieważ przy budowie lub utrzymaniu dróg zachodzi potrzeba rozporządzania pewną ilością siły roboczej dla różnych drobnych robót, które trudno z góry określić lub przewidzieć.

Wartość ogólna szarwarku wynosiła przed wojną około 60 mil-



jonów franków rocznie, co stanowiło około 30% całkowitych kosztów utrzymania dróg wicynalnych.

Szarwark w $\frac{2}{3}$ odrabiano w naturze i zaledwie w $\frac{1}{3}$ uiszczano zamiast odrabiania w naturze opłaty szarwarkowe (taxe vicinale).

Należy tu podkreślić poważną reformę w sprawie szarwarku uchwaloną w 1903 r. przez francuskie ciała prawodawcze. Ustawa z dnia 31 marca 1903 r. upoważnia (ale nie obowiązuje) rady gminne do nałożenia podatku w postaci tytu dodatkowych centymów do czterech zasadniczych podatków bezpośrednich (taxe vicinale), ile potrzeba, aby otrzymać wartość potrzebnej naturalnej powinności drogowej. Ustawa ta daje obywatelom możliwość odrobienia tego podatku w naturze, t. j. robocizną ręczną oraz sprzężajem, przyczem dopuszcza, że w naturze powinność drogowa może być odrabiana częściowo, np. robocizna ludzka może być zamieniona na pieniądze, a robocizna sprzężaju może być odrobiona w naturze. Nowe prawo wprowadza opodatkowanie w stosunku prostym do zamożności, ponieważ „taxe vicinale“ oblicza się, jako dodatkowe centymy do 4 podatków bezpośrednich. Drugą zaletą nowego prawa jest możliwość odrabiania powinności drogowej częściowo w naturze, gdy stara ustawa z 1836 r. pozwalała albo na odrobienie jej całkowite w naturze albo zamianę w całości na pieniądze.

Nowa ustawa również przewiduje możliwość odrabiania szarwarku „na dniówkę“ (préstation à la journée) lub „na akord“ (préstation à la tâche).

Zastosowanie nowej ustawy w pierwszych latach jej działania przedstawia się, jak następuje:

W r. 1903 szarwark stosowany był w 35.284 gminach. Po wydaniu ustawy z dnia 31 marca 1903 r. szarwark pozostał:

w 1904 r. w 30.922 gminach
w 1907 r. w 22.692 gminach
w 1910 r. w 18.882 gminach

W roku 1903 wartość szarwarku wynosiła około 58.5 milionów franków, z czego

robocizna ludzka około 22,3 miljon. fr. czyli 43,8%
praca sprzężaju „ 33,2 „ „ 56,8%

W roku 1910 wartość szarwarku wynosiła:

wartość robocizny ludzkiej	14,3	miljon. franków	(24%)
wartość robocizny sprzężaju	22,4	" "	(37%)
"Taxe vicinale"	23.8	" "	(89%)
Ogólna wartość szarwarku	60,5	miljon. frank.	(100%)

Mimo więc zupełnej swobody stosowania szarwarku, zależnej od uchwał rad gminnych, szarwark nie przestał być we Francji po ważnym czynnikiem przy budowie i utrzymaniu dróg wicynalnych.

Drogi miejskie. (Chemins urbaines) są budowane i utrzymywane przez gminy miejskie; jedynie w mniejszych miastach na ulice miejskie, stanowiące przedłużenie dróg państwowych, departamentalnych, a niekiedy dróg wicynalnych głównych lub ogólnego znaczenia gminy miejskie otrzymują zapomogi z [odpowiednich funduszy drogowych].

Drogi wiejskie. (Chemins ruraux) dzielą się na drogi uznane i nieuznane (Chemins reconnus et non reconnus); uznanie następuje przez rady gminne i zatwierdzone jest przez komisję departamentalną na wniosek prefekta departamentu. Na drogi wiejskie uznane gminy mogą uchylać pobieranie specjalnej opłaty drogowej w postaci dodatkowych centymów, jak również gminy mogą uchylać użycie w tym celu szarwarku.

O ile gminy nie chcą utrzymywać dróg wiejskich uznanych, mogą interesowani drogą prywatnej inicjatywy tworzyć przymusowe spółki drogowe (syndicats) na zasadzie przepisów z dnia 31 czerwca 1865 roku, o ile pewna część ($\frac{2}{3}$) zainteresowanych zgłosiła chęć zawiązania takiej spółki.

Organizacja administracji na drogach samorządowych. Organizacja ta nie jest wszędzie jednakowa.

Drogami departamentalnymi zarządzała przed 1871 r. miejscowa administracja dróg narodowych, t. j. korpus inżynierów dróg i mostów. Od wejścia w życie ustawy o samorządzie departamentalnym z dnia 10 sierpnia 1871 r. rady departamentalne mają możność dla zarządu drogami departamentalnymi korzystać z miejscowego personelu technicznego państwowego, zarządzającego drogami narodowymi, albo też powoływać [własny personel drogowy, który jednocześnie zarządza drogami wicynalnymi (t. zw. agents voyers); niekiedy istnieje specjalny personel tylko dla dróg

departamentalnych. Zauważyć należy, że rady departamentalne w razie zorganizowania własnej administracji drogowej właściwie tylko ustalają etaty tej administracji, a wybór osób, mianowanie, zwalnianie i przenoszenie tego personelu drogowego zależy od Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i miejscowego prefekta.

Z 21 departamentów, w których kategoria dróg departamentalnych dotychczas się zachowała, w 21 administracja tych dróg znajduje się w ręku miejscowego personelu technicznego z dróg narodowych, t. j. miejscowe samorządy korzystają z usług państwowej służby drogowej; w 4 departamentach administracja dróg departamentalnych znajduje się w rękach mieszanej administracji, złożonej z miejscowych inżynierów drogowych państwowych z dróg narodowych i z funkcjonariuszy drogowych samorządowych (agents voyers); w tym wypadku inżynierowie państwowi otrzymują pewne dodatkowe wynagrodzenie za swoją pracę na drogach departamentalnych; wreszcie w 6 departamentach rady departamentalne administrację drogami departamentalnymi powierzyły własnym samorządowym funkcjonariuszom drogowym.

Zauważyć tu należy, że na drogach departamentalnych i wicynalnych obowładzują wszystkie przepisy porządkowe, wydane dla dróg narodowych.

Co się tyczy administracji dróg wicynalnych głównych i ogólnego znaczenia, administracja ta znajduje się w rękach rad departamentalnych, które albo korzystają z miejscowego zarządu drogami narodowymi, któremu zlecają zarząd temi drogami, albo też powołują własny personel techniczny drogowy (Agents voyers).

Dla zarządu zwykłemi drogami wicynalnemi i drogami wiejskiemi gminy nie powołują personelu technicznego specjalnego, a korzystają z personelu, zarządzającego drogami wicynalnemi głównemi i ogólnego znaczenia.

Wybór organów dla administracji drogami wicynalnemi pomiędzy organami państwowemi i własnemi, należy do rady departamentalnej, która również ustala etaty służby drogowej; mianowanie na posady należy do prefekta, względnie Ministra Spraw Wewnętrznych (do tego ostatniego należy mianowanie osób na stanowiskach kierowniczych).

Wykonawcza władza w administracji dróg samorządowych należy w zupełności *do prefekta* i tylko przez niego rady departamentalne mogą żądać sprawozdań z gospodarki na tych drogach.

Jedynie w charakterze dorańczym powołane są Komisje drogowe kantonalne.

Z biegiem czasu po powstaniu samorządu departamentalnego ilość departamentów, korzystających dla zarządu drogami wycynalnemi z usług miejscowego personelu technicznego, zarządzającego drogami narodowymi, stopniowo wzrasta: w r. 1874-tym takich departamentów było 24, w r. 1902-gim 38, w r. 1908 ym — 43 i w r. 1910-tym — 46.

W pozostałych 41 departamentach istnieje niezależnie od miejscowej państwowej administracji dla zarządu drogami narodowymi, specjalna organizacja służby technicznej dla dróg wycynalnych. Na czele służby stoi szef zarządu drogowego miejscowego (*Agent voyer en chef*), któremu podlegają kierownicy okręgów drogowych (*Agents voyers des arrondissements*) z podwładnymi tym ostatnim kierownikami zarządu dróg w kantonach (*Agents voyers cantonaux*).

Szef zarządu drogowego ma odpowiednie biuro, składające się z techników, rysowników, buchalterów i t. d.

Wreszcie niższa służba drogowa składa się ze starszych i zwykłych dróżników (*cantonniers*) na odcinkach po 7 — 8 kilometrów na drogach ważnych, a na drogach mniej ważnych po jednym na 20 kilometrów.

Służba drogowa samorządowa upoważniona jest do wykonywania ustaw o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

Oto w krótkim zarysie stan administracji drogowej we Francji; *wydatki na cele drogowe* przed wojną wynosiły *ze strony państwa i ze strony samorządów* 250 — 300 milionów franków złotych *rocznie*.

Jest to suma bardzo wielka, ale też i rezultaty gospodarki drogowej we Francji, przodującej pod względem dróg bitych całemu światu, są też wielkie.

W Ł O C H Y.

Według znaczenia pod względem komunikacyjnym drogi kołowe podzielone są na 4 kategorie: 1) drogi narodowe — arterje pierwszorzędne — długości ogólnej około 8.300 km. 2) drogi prowincjonalne, łączące ważniejsze miasta i ośrodki przemysłowe, długości ogólnej przeszło 44.500 km. 3) drogi gminne, łączące znaczniejsze

osiedla gminy, długości około 95.500 km. i 4 drogi wiejskie, długości około 57.000 km.

Administracja drogami jest zróżniczkowana: dla dróg narodowych, utrzymywanych całkowicie na koszt państwa, istnieje osobna administracja drogowa państwowa, która ma zresztą zlecone sobie inne jeszcze czynności techniczne, co niekorzystnie odbija się na gospodarce drogowej.

Prowincje dla administrowania drogami prowincjonalnymi mają również osobną administrację drogową, utrzymywaną kosztem samorządu prowincjonalnego. Drogi prowincjonalne utrzymywane są na koszt samorządu prowincjonalnego, rząd jednak daje znaczne zapomogi i udziela taniego kredytu państwowego lub prywatnego; pożyczki zabezpieczone są na podatkach.

Gminy zamożniejsze dla swoich dróg posiadają osobną administrację; biedniejsze gminy łączą się w kilka i powołują własną administrację techniczną dla dróg gminnych na koszt wspólny.

Fundusze na drogi gminne są niewystarczające, ponieważ gminy są obciążone różnymi ciężarami, dlatego też ta kategoria dróg nie jest naogół dobrze utrzymywana.

Drogi wiejskie są utrzymywane na koszt interesowanych okolicznych mieszkańców. Przeciętny koszt utrzymania 1 km. dróg narodowych wynosił przed wojną około 880 lirów, prowincjonalnych — około 590 lirów, gminnych — około 220 lirów.

Zamierzona była jeszcze przed wojną reorganizacja administracji drogowej, gdyż niezbyt zadowolniający stan gospodarki drogowej tego wymagał.

B E L G J A.

Istnieją trzy kategorie dróg z trzema odrębnymi administracjami:

1. *Drogi państwowe* przeszło 8.000 km., utrzymywane na koszt państwa i administrowane przy pomocy państwowej służby drogowej. Przy Ministerstwie Rolnictwa i Robót Publicznych istnieje Zarząd dróg i mostów (Administration des Ponts et Chaussées) z dyrektorem generalnym dróg i mostów na czele.

Służbę zewnętrzną stanowią inspektoraty generalne; dalej idą dyrekcje drogowe na terenie każdej prowincji, które znowu są podzielone na okręgi; na czele okręgu stoi zwykle inżynier, rzadziej wysłużony konduktor drogowy.

Zasługuje na uwagę hierarchja urzędnicza drogowa, wzorowana na francuskiej, a dająca możność awansu w miarę zasług.

Hierarchja ta dla inżynierów przedstawia się w sposób następujący: dyrektor generalny dróg i mostów, inspektorowie generalni, dyrektorowie (ingenieur en chef) dwóch klas, inżynier główny dwóch klas, inżynier trzech klas.

Dla konduktorów hierarchja również istnieje: są konduktorowie główni dwóch klas i trzy klasy konduktorów zwykłych (niższych.)

2. *Drogi prowincjonalne* (przeszło 1.500 km.) są w ręku samorządu prowincjonalnego i utrzymywane na jego koszt. Budżety na te drogi uchwalane są zatwierdzane przez króla, istnieje więc pewna centralizacja, może nieszkodliwa ze względu na to, że Belgja jest małym państwem.

Samorządy prowincjonalne posiadają własny personel techniczny, zorganizowany analogicznie do zarządu drogami państwowymi; służba ta kontroluje również działalność gmin w gospodarce na drogach gminnych.

3. *Drogi gminne* znajdują się w ręku samorządów gminnych. Kontrola samorządów prowincjonalnych nad gospodarką drogową gmin jest daleko posunięta. Od 1911 r. przy Ministerstwie Rolnictwa i Robót Publicznych istnieje niezależnie od dyrekcji dróg i mostów państwowych specjalna dyrekcja dla dróg gminnych, która rozdziela zapomogi państwowe na te drogi, rozpatruje i zatwierdza projekty robót, kontroluje wykonanie robót przez specjalnych inspektorów.

W ostatnich czasach powstał zamiar, aby wszystkie sprawy drogowe połączyć w jednej Dyrekcji, a nie dzielić je pomiędzy dwie niezależne dyrekcje w jednym Ministerstwie. Drogi gminne, utrzymywane są przez gminy z sum wstawianych do budżetów uchwalanych przez nie już to w postaci pozycji specjalnych na budowę i utrzymanie dróg, już to w postaci dodatkowych centymów do podatków normalnych; wreszcie świadczenia ludności w naturze również na tę kategorię dróg stanowią poważną pozycję.

A N G L J A.

W klasycznym kraju samorządu, jakim jest Anglja, gospodarka drogowa oparta jest wyłącznie na samorządzie: wszystkie drogi kołowe znajdują się w administracji samorządowej.

Drogi dzielą się na dwie kategorie:

- 1) Drogi główne (main roads)
- 2) Drogi zwyczajne (highways)

Do tej ostatniej kategorii należą również drogi miejskie. W Anglii ze Szkocją bez Irlandji dróg pierwszej i drugiej kategorii jest przeszło 300.000 kilometrów.

Drogi główne administrowane i utrzymywane są przez rady hrabstw z podatków przez nie uchwalanych, a obciążających wyłącznie grunty i budynki. Aczkolwiek prawo pozwala radom przekazywać administrację drogową radom okręgowym (district counsel) jednak doświadczenie dowiodło, że tak daleko idąca decentralizacja jest szkodliwa dla sprawy drogowej i powrócono prawie wszędzie do administracji tej kategorii dróg przez rady hrabstw: w 1910 r. tylko w 4-ch hrabstwach gospodarka drogowa była prowadzona za pośrednictwem rad okręgowych, w 8-iu częściowo, a w 48-iu całkowicie prowadzona była przez rady hrabstw.

W roku 1910-tym przeciętny koszt utrzymania 1 km. dróg głównych we właściwej Anglii wraz z Walją wyniósł około 1600 fr. rocznie, w czem około 44% udziału rządu w postaci zapomóg wydanych radom hrabstw. Głównem zadaniem naczelnego organu państwowego w sprawach drogowych a mianowicie dawniejszego Urzędu drogowego („Road Board“) a obecnie Departamentu drogowego Ministerstwa Transportów jest podział pomiędzy poszczególne samorzady zapomóg ze skarbu państwa oraz wpływów z istniejących w Anglii podatków od paliwa zużywanego przez samochody i traktory oraz z opłat za pozwolenia na prawo ruchu pojazdów.

Zapomogi te wydawane są tylko na roboty związane z gruntownymi naprawami dróg lub ich przebudową lub na budowę nowych dróg.

W 1919 r. Skarb Państwa przeznaczył do dyspozycji departamentu drogowego 3.250.000 funtów szterlingów na ten cel.

Wpływy z podatków od paliwa i od prawa ruchu pojazdów wyniosły tylko w pierwszej połowie 1921 r. około 8.000.000 funtów szterlingów. Dla orientacji podajemy, że wydatki samorządów ze źródeł własnych w 1915 — 1916 r. tylko w Anglii i Szkocji wynosiły 16 — 17 milionów funtów szterlingów.

Obecnie Departament drogowy Ministerstwa Transportów w gospodarce drogowej zaczyna odgrywać coraz wybitniejszą rolę, normującą rozbieżną dotychczas działalność różnych związków samorządowych, a skarb państwa wobec znaczenia, jakie obecnie

sprawa drogowa posiada w związku z rozwojem ruchu pojazdów mechanicznych, w większych rozmiarach niż dotychczas zaczyna pomagać samorządom^{*)}. Przytaczamy niektóre dane: w roku bieżącym 1922-im wydatki na cele drogowe zarówno z powodu wzrostu kosztów utrzymania dróg, z powodu niszczącego działania ruchu pojazdów mechanicznych, jak również z powodu uruchomienia pewnych robót drogowych dla zajęcia bezrobotnych, w stosunku do lat poprzednich wzrosły znacznie: w roku budżetowym 1913—1914-ym wydatki rządu i samorządów na cele drogowe wynosiły w Anglii ze Szkocją i Irlandją około 20.000.000 funtów szterlingów, w roku 1917—1918 — około 17.000.000 f. szt., w roku budżetowym 1921—1922 według obliczenia Ministerstwa Transportów wydatki na cele drogowe mają wynieść kolosalną sumę 50.000.000 funtów szterlingów; w tem wydatki skarbu państwa na cele drogowe wyniosą około 20.000.000 funtów szterlingów, reszta wydatków wypada na związki samorządowe.

Pomoc związkom samorządowym udzielana jest przedewszystkiem wtedy, gdy z powodu znacznego samochodowego ruchu tranzytowego związki samorządowe nie są w stanie utrzymać w należytym porządku swoich dróg.

W tym celu od dłuższego czasu przeprowadzana jest klasyfikacja dróg pod względem ich znaczenia komunikacyjnego.

Na zarządzenie Ministerstwa Transportów podzielono drogi na trzy klasy:

1. Drogi pierwszej klasy — o silnym ruchu tranzytowym;
2. Drogi drugiej klasy — o średnim ruchu tranzytowym;
3. Pozostałe drogi, mające miejscowe znaczenie.

Po przeprowadzeniu klasyfikacji w Anglii i Szkocji (bez Irlandji) zaliczono do dróg 1 klasy około 39.000 km., do dróg 2 klasy około 26.000 kilometrów.

Pomoc, jaką rząd angielski na utrzymanie dróg I i II kategorii daje obecnie samorządom, nie bacząc na to, że samorzady posiadają bardzo rozwiniętą skarbowość. — jest bardzo znaczna: w roku budżetowym 1921/1922 ma ona wynosić 50% kosztów utrzymania lub przebudowy dróg I-ej klasy i 25% kosztów utrzymania lub prze-

^{*)} „Ministry of Transport, Report on the Administration of the Road Fund for the Year 1920 — 1921 v. London 1921” oraz Ministry of Transport, Tenthannual „Report on the Administration of the Road Improvement Fund London 1921”.

budowy dróg II klasy. Wydatki rządu na uruchomienie pewnych robót drogowych dla zajęcia bezrobotnych nie wchodzi tu w rachubę.

Widzimy na przykładzie Anglii, do jakiego znaczenia doszła sprawa gospodarki drogowej z powodu rozwoju ruchu samochodowego; czynnik ten zmusił rząd angielski do ujęcia w swoje ręce ogólnego kierunku sprawy drogowej, oddanej przedtem wyłącznie miejscowym związkom samorządowym.

Drogi zwyczajne (highways) są administrowane i utrzymywane przez okręgi wiejskie (rural district) lub okręgi miejskie (municipal district).

Drogi tej kategorii utrzymywane są przeważnie mniej starannie, niż drogi główne: przeciętny koszt utrzymania 1 km. tych dróg we właściwej Anglii z Walią (bez Irlandji i Szkocji) wynosił w 1910 r. przeciętnie około 560 fr.

Samorządy okręgowe na utrzymywanie tych dróg asygnują własne fundusze w budżetach przez siebie uchwalanych i otrzymują pomoc również od hrabstw (county) i od skarbu państwa, ale za pośrednictwem hrabstw.

Co się tyczy ingerencji rządu w gospodarce drogowej hrabstw, co do utrzymania dróg głównych do niedawna była ona minimalną w dziedzinie administracyjnej, ograniczając się do wydawania ważniejszych przepisów normujących ruch.

Nowe jednak czynniki ruchu na drogach — rozwój ruchu samochodowego i trakcji mechanicznej do przewozu ciężarów, co wywołało ogromne zużywanie się dróg, dzięki czemu koszt utrzymania dróg przechodził możność materialną hrabstw, — wywołały potrzebę stworzenia centralnego rządowego organu, zajmującego się prawie wyłącznie rozdziałem pomiędzy samorządy pomocy rządowej na cele drogowe. Urząd ten zwany „Road Board“ utworzony kilkanaście lat temu obecnie wchodzi w skład Ministerstwa Transportów i w 1919 roku został przemianowany w Departament drogowy (Roads Department of the Ministry of Transport).

Jeszcze kilka słów o organizacji służby drogowej. Służba drogowa w hrabstwach jest organizowana różnie w zależności od różnych miejscowych warunków; wynagrodzenie kierowników zarządów drogowych bywa różne.

Cenzus służby technicznej nie jest ustalony: niema w tej materji rozporządzeń normujących, nie wymagane są również egzaminy: jedynie w Irlandji od kandydatów na stanowisko Inżyniera drogowego w hrabstwie (County Surveyor) wymagany jest dyplom inżyn;

niere cywilnego lub złożenie odpowiedniego egzaminu. Warunki służby dróżników nie są dobre; dróżnicy należą do najczęściej upośledzonych pracowników. Z powyższych względów skład służby drogowej wiele bardzo pozostawia do życzenia.

STANY ZJEDNOCZONE.

Gospodarka drogowa w Stanach Zjednoczonych znajduje się w całości w rękach samorządu stanowego: każdy poszczególny stan posiada własne ustawodawstwo drogowe i własną administrację drogową, zorganizowaną przez tenże stan.

Do niedawna gospodarka drogowa była w Stanach Zjednoczonych bardzo zaniedbana: gdy jednak ogromnie w ostatnich czasach zaczął się rozwijać w Stanach Zjednoczonych ruch samochodowy, na ulepszenie gospodarki drogowej rząd Stanów Zjednoczonych zaczął zwracać uwagę.

W tym celu przed wojną jeszcze stworzone było przy Ministerstwie rolnictwa (Department of Agriculture) Biuro dróg publicznych (Bureau of Public Roads).

Biuro to ma charakter naukowo-informacyjny i inspekcyjny; rozdziela ono również pomiędzy poszczególne stany zapomogi ze skarbu państwa.

W r. 1916-tym zostało wydane prawo (Bill of Federal Aid in Road Building), na mocy którego na pięciolecie 1917 — 1921 r. przeznaczono 75.000.000 dolarów, które wydawano w postępie 5, 10, 15, 20 i 25 milionów dolarów rocznie.

Zapomogi dzieli się pomiędzy poszczególne stany podług następującego klucza; jedną trzecią część sumy przeznaczonej na zapomogi wydaje się stanom w stosunku prostym do powierzchni, jedną trzecią — w stosunku prostym do zaludnienia i jedną trzecią — w stosunku prostym do ogólnej długości dróg istniejących w poszczególnych stanach.

Zapomogi wydawane są tylko na budowę nowych lub gruntowną przebudowę istniejących dróg w wysokości do 50% kosztów robót; projekty budowy lub przebudowy winny być rozpatrzone i zatwierdzone przez Biuro dróg publicznych, a przeprowadzenie budowy podlega dość daleko posuniętej kontroli ze strony Biura robót publicznych zarówno pod względem technicznym jak administracyjnym.

Widzimy więc, że w Stanach Zjednoczonych nowe czynniki ruchu w postaci samochodów i wogóle pojazdów mechanicznych zmusiły rząd do pewnego scentralizowania tych spraw oraz do udzielania stanom pomocy materialnej przez wydawanie im dość poważnych zapomóg.

Wracając do gospodarki, drogowej prowadzonej przez każdy stan na swoim terytorjum, zaznaczyć należy, że na środki finansowe oprócz zapomóg rządowych składają się: pozycje wstawiane na gospodarkę drogową w ogólnych budżetach stanów, naturalna powinność drogowa, składki i opłaty otrzymujących szczególną korzyść z budowy lub utrzymania dróg (składki „adjacentów“) lub nadmiernie zużywających drogi; wreszcie niektóre stany zaciągają na cele drogowe poważniejsze pożyczki, wypuszczając nisko-procentowe obligacje, wreszcie w szeregu stanów praca więźniów skazanych na przymusowe roboty, również przeznaczona jest dla celów drogowych. Z więźniów tworzy się specjalne partje z odpowiednią administracją, uposażeniem w środki i narzędzia techniczne; partje te stale znajdują się na budowie dróg.

Jaka jest działalność Stanów w zakresie budowy dróg świadczą następujące liczby: w roku 1917 zatwierdził Minister Rolnictwa do wykonania 253 projekty dróg, nadesłane z 44 stanów*), tyżące się przeszło 2.800 mil ang. z wydatkiem z funduszu państwowego około 7.400.000 dol. i z funduszy lokalnych około 10.000.000 dol.

W roku 1919-tym przez ciała ustawodawcze Stanów Zjednoczonych przyjęty był nowy „Bill“ (H. R. 13308), na mocy którego w roku 1919-tym asygnowano ze skarbu państwa na cele drogowe dodatkową sumę 50.000.000 dolarów, w roku zaś 1920 i 1921 po 75.000.000 dolarów.

Świeżo przez Prezydenta Stanów w październiku roku ubiegłego został zatwierdzony kredyt w wysokości 75.000.000 dolarów na rok 1922 na budownictwo drogowe różnych stanów oraz 15.000.000 dolarów na budowę dróg w lasach państwowych.

Od początku istnienia „Bureau of Public Roads“ t. j. od r. 1916-go rząd Stanów Zjednoczonych asygnował na budowę i przebudowę dróg (z wyłączeniem zwykłej konserwacji) 276.000.000 dolarów; w tym okresie stany poszczególne asygnowały około 266.000.000 dolarów.

*) Wszystkich stanów jest 48.

Ostatnie wieści z Ameryki głoszą, że od roku 1923-go zapomoga rządu na budownictwo drogowe ma wynosić już 100 milionów dolarów rocznie.

Przed powstaniem „Bureau of Public Roads“, rząd Stanów Zjednoczonych nie finansował zupełnie budownictwa drogowego: koszty w całości obciążały poszczególne stany; od roku 1917-go pomoc jego jest bardzo znaczna, gdyż wynosi mniej więcej połowę ogólnych wydatków na cele drogowe.

Ogólna długość zbudowanych od 1916 do 1920 r. dróg wynosi około 43.200 kilometrów.

Na podkreślenie zasługuje wysoce pożyteczna i różnorodna działalność „Bureau of Public Roads“.

Oprócz podziału zapomóg pomiędzy poszczególne stany i racjonalnie [przeprowadzanej inspekcji robót wykonywanych przez stany za otrzymane zapomogi, „Biuro dróg publicznych“ prowadzi bardzo wielką działalność techniczną; wszystkie projekty budowy lub przebudowy dróg wykonywanych z zapomogi rządowej, są zatwierdzane obowiązkowo przez „Biuro dróg publicznych“; biuro to przeprowadza badanie nad materiałami używanymi do robót drogowych, mając do dyspozycji [wspaniałe urządzone laboratoria; obowiązkowo wszystkie zarządy budowy przesłać muszą do badań materiały, używane do budowy dróg.

Oprócz badań laboratoryjnych na szeroką skalę prowadzone są badania na odcinkach doświadczalnych przy pomocy różnorodnych przyrządów i maszyn.

Na te wszystkie badania amerykańanie nie żałują olbrzymich sum, gdyż to się w rezultacie opłaca wielokrotnie.

„Bureau of Public Roads“, oprócz szefa i jego zastępcy, posiada wybitnych specjalistów w dziale konstrukcji dróg i mostów, do badania materiałów, specjalnych inspektorów do przeprowadzania kontroli wykonywanych robót. Każdy z tych działów posiada odpowiedni do potrzeby personel. Dla kontroli nad wykonywanymi robotami przez poszczególne stany istnieją urzędy państwowych okręgowych inspektorów drogowych (District engineers); okręgów jest trzynaście; w zależności od ilości robót i czynności inspektorów drogowych okręg obejmuje jeden stan albo kilka; np. okręg № 2 obejmuje jeden stan, okręg № 9-ty aż osiem.

Dzięki tak postępowo i umiejętnie przeprowadzonej organizacji postęp w dziedzinie gospodarki drogowej jest iście amerykański.

N I E M C Y.

Poszczególne kraje Rzeszy Niemieckiej posiadają odrębne, często znacznie się różniące między sobą ustawodawstwa i organizacje administracji drogowej.

Gospodarka drogowa postawiona jest dobrze a nawet wzorowo w niektórych południowych państwach niemieckich i na zachodzie; znacznie gorzej pod względem technicznym postawiona jest w Prusach.

Zaznaczyć należy, że z wyjątkiem Prus, we wszystkich państwach Rzeszy gospodarka drogowa podzielona jest między rząd tych państw, a samorządy miejscowe; należy jednak zwrócić uwagę, że rządy tych państw odgrywają poniekąd rolę samorządów prowincjonalnych (wojewódzkich) państw większych, zwłaszcza gdy się porówna obszar i zakres działania samorządów prowincjonalnych w państwach większych z obszarem i zakresem działania rządów tych małych przeważnie państw.

Prusy. Zatrzymamy się na rzeczach zasadniczych: o szczegółach mowa będzie przy opisie stanu dotychczasowego w b. zaborze Pruskim.

Każda prowincja posiada inną ustawę drogową: np. Prusy Zachodnie posiadają ustawę z 1905 r., Poznańskie z 1907 r., Prusy Wschodnie z 1911 r. i t. d.

Ustawy te w ogólnych zarysach są podobne do siebie, różnią się w szczegółach.

Drogi dzielią się na trzy kategorie:

- 1) Drogi prowincjonalne (Provincialchaussees); długość ogólna przed wojną około 34.000 km.;
- 2) Drogi powiatowe (Kreischausees), długość ogólna przed wojną około 62.000 km.;
- 3) Drogi gminne (Gemeindewege), długość ogólna przed wojną około 24.000 km.

Podana jest tu długość dróg tylko z nawierzchnią twardą (t. j. drogi bite lub brukowane).

Wszystkie bez wyjątku drogi znajdują się w administracji miejscowych samorządów prowincjonalnych, powiatowych lub gminnych; stan ten trwa od roku 1875, w którym rząd Pruski przekazał drogi państwowe, budowane i utrzymywane na koszt państwa i administrowane przez organy państwowe, samorządom prowincjonalnym, wyznaczając im stałą roczną zapomogę.

Samorządy prowincjonalne częściowo przekazały administrację tych dróg powiatom.

W Prusach państwo w gospodarce drogowej ogranicza się do ogólnej inspekcji nad samorządami. Inspekcję tę wykonywa Ministerstwo Robót Publicznych i nadprezydenci prowincyj.

W samorządzie prowincjonalnym ogólny kierunek gospodarki drogowej należy do Sejmiku prowincjonalnego (Provinziallandtag). Są przezeń decydowane sprawy ważniejsze, jak budżetowe, rozdział zapomóg dla powiatów i t. p.

Do Wydziału samorządu prowincjonalnego (Provinzialausschuss) należy przeprowadzanie gospodarki drogowej w granicach uchwalanych budżetów i decyzja w sprawach mniejszej wagi.

Władzę wykonawczą stanowią: Dyrektor ziemski (Landesdirektor lub Landeshauptmann), stojący na czele Dyrekcji ziemskiej (Landesdirektion), w skład której jako oddział wchodzi zarząd drogowy (Strassenbauverwaltung); na czele zarządu drogowego stoi ziemski radca budowlany (Landesbaurat). Jest on kierownikiem gospodarki drogowej w prowincji z ramienia samorządu prowincjonalnego.

Z jednej strony administruje on drogami prowincjonalnymi, mając do pomocy odpowiednią ilość inżynierów drogowych (Landesbauinspektoren), których ilość zależna jest od długości dróg znajdujących się w administracji samorządu prowincjonalnego, z drugiej strony wykonywa inspekcję nad gospodarką drogową powiatów i gmin.

Ilość personelu technicznego w poszczególnych prowincjach przystosowana jest do ilości dróg i ilości robót.

Radca ziemski — budowniczy posiada zwykle wyższe wykształcenie, ziemscy Inspektorowie natomiast — nie zawsze, rekrutują się często z wychowanców średnich szkół technicznych.

Okręgi inspektorów ziemskich obejmują zwykle 2—3 powiaty.

W samorządach powiatowych Sejmik dla gospodarki drogowej powiatowej stanowi ciało uchwalające budżet i rozstrzygające w ważniejszych sprawach drogowych. Wydział powiatowy załatwiał sprawy drobniejsze i wykonywał uchwały sejmiku powiatowego.

Każdy samorząd powiatowy posiada organy wykonawcze w osobach techników drogowych (Kreiselbaumeister), rekrutujących się przeważnie z pośród techników o średnim wykształceniu technicznym. Służbę linjową stanowią dozorczy drogowi (Strassenaufseher)

na odcinkach 20—30 km. mianowanych z pośród wysłużonych podoficerów; przeważnie stałych dróżników niema; do robót bieżących dozorca drogowi wynajmują robotników, zwykle pracujących na akord; rzadziej spotykamy stałych, miesięcznie płatnych robotników-dróżników.

Co do funduszków na cele drogowe, składają się na nie: zapomoga rządowa od skarbu państwa, wyznaczona samorządom w 1875 r. w sumie 10 milionów marek rocznie za budowę i utrzymanie b. dróg państwowych. Zapomoga ta w 1902-gim roku została podwyższona, ale mimo to już przed wojną była niewystarczającą dla samorządów.

Oprócz zapomogi stałej państwo udziela też zapomóg nadzwyczajnych.

Powiaty na budowę i utrzymanie dróg, prócz zapomóg państwowych, otrzymywać mają również zapomogi od samorządów prowincjonalnych w wysokości $\frac{1}{3}$ i najwyżej $\frac{1}{2}$ kosztów robót. W tym wypadku ma miejsce dość drobiazgowa kontrola robót ze strony samorządu wojewódzkiego nad wykonaniem robót przez samorządy powiatowe.

W Prusach przez powiaty mogą być uchwalane również różnego rodzaju opłaty specjalne, między innemi zasługuje na uwagę opodatkowanie osób otrzymujących specjalne korzyści od budowy lub utrzymania dróg („opłaty adjacentów“, zasada Mehr—oder Minderbelastung) oraz prawo z 1902 r. o pociąganiu do opłat za specjalne zużywanie dróg (Vorausleistungen zum Wegebau).

Oprócz tego tani kredyt na cele drogowe przyczyniał się również do ułatwienia budowy i należytego utrzymania dróg.

Rozwój dróg bitych w Prusach szedł bardzo szybko: w roku 1876-ym dróg bitych było w Prusach około 59.000 km., w 1903 r. przeszło 100.000 km., a w 1910—120.000 km.

W 1912 r. koszt przeciętny utrzymania jednego kilometra dróg prowincjonalnych wynosił około 1.800 mk. rocznie, w czem około dwóch trzecich — zapomoga rządowa, resztę stanowiły fundusze samorządów miejscowych.

Przeciętny koszt utrzymania 1 km. dróg powiatowych i gminnych w tym również czasie wyrosił około 370 mk. rocznie.

Z jednej strony urządzenie administracji drogowej w Prusach ma dobre strony, bo oddanie jej całkowicie w ręce miejscowego samorządu bezwzględnie wpływa na uproszczenie gospodarki drogowej, większe dostosowanie jej do miejscowych potrzeb i zmniej-

szenie kosztów, gdyż samorządy zawsze mają możność i łatwość tańszego wykonania robót, niż organy rządowe.

Z drugiej jednak strony w Prusach zbyt mała była ingerencja rządu w sprawach gospodarki drogowej, dzięki czemu postępy w technice drogowej nie były zastosowywane wszędzie, gdyż zwłazki samorządowe często bywają pod tym względem konserwatywne i nie lubią zastosowywać czegoś nowego a szczególnie wtedy, kiedy to jest połączone z wydatkami; postępy w technice drogowej zastosowywane mogą być tam, gdzie prowincjonalny radca budowlany (Landesbaudirektor) lub powiatowy technik drogowy (Kreisbaumeister) potrafi przekonać Dyrektora ziemskiego czy przewodniczącego wydziału powiatowego, że dane ulepszenie jest pożyteczne i konieczne, i gdzie ten Dyrektor lub przewodniczący jest człowiekiem dbającym o postęp w gospodarce.

Ten zbyt mały wpływ rządu na gospodarkę drogową jest słabą stroną ustroju administracji drogowej w Prusach.

BAWARJA, SAKSONJA, WIRTEMBERGJA, BADENJA.

Kraje te o wysokiej kulturze i dobrze postawionej gospodarce drogowej mają urządzenie gospodarki drogowej w ogólności podobne do siebie, różniące się w szczegółach. Drogi dzielą na trzy kategorie:

- 1) Drogi państwowe,
- 2) Drogi powiatowe,
- 3) Drogi gminne.

Jedynie w Saksonji dwie ostatnie kategorie nie są rozróżniane i stanowią jedną ogólną kategorię dróg samorządowych.

Drogi państwowe są w administracji państwa i utrzymywane na koszt państwa; w niektórych państwach opłaty specjalne za specjalne korzyści (opłaty adjacentów) lub za nadmierne zużywanie dróg stanowią dość poważną pozycję; niekiedy dochody z drzewek owocowych (w Saksonji) stanowią również poważną pozycję przy utrzymaniu dróg.

Drogi państwowe w tych krajach utrzymywane są wzorowo, znacznie lepiej, niż w Prusach, i często nie ustępują najlepszym szosom francuskim. Przeciętny koszt utrzymania 1 kilometra szosy w 1910 r. wynosił w Bawarii około 1.100 mk., w Saksonji 1.600 mk., w Wirtembergji 1.500, w Badenji 1.300 mk. rocznie.

Drogi powiatowe i gminne naogół są gorzej utrzymywane pod względem technicznym, niż drogi państwowe. Na budowę i utrzy-

manie ich rządy wydawały nieraz bardzo znaczne zapomogi wynoszące do 30—50% kosztów robót.

Co się tyczy administracji drogowej, wyższym i kierowniczym jej organem zwykle bywa urząd drogowy (Dyrekcja) przy jednym z Ministerstw (przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych lub Skarbu, gdyż w tych małych państwach Ministerstw Robót Publicznych lub Komunikacji nie ma). Taka główna Dyrekcja drogowa przy Ministerstwie we wszystkich tych państwach jest skompletowana z pierwszorzędnych specjalistów drogowych z zamiłowaniem pracujących na tem polu.

Głównej Dyrekcji dróg podlegają miejscowe inspekcje, zarządzające mniejszą lub większą siecią dróg państwowych. Na czele tych inspekcji stoją starsi inżynierowie, mający do pomocy młodszych inżynierów, techników, dozorców i dróżników.

Personel ten jest bardzo dobrze płatny i dzięki temu może być bardzo starannie dobierany.

Nominacje tak na posady wyższe, jak na najniższe kandydaci otrzymują dopiero po przesłuzeniu pewnego czasu i po złożeniu przepisane go egzaminu zarówno ze znajomości służby pod względem technicznym, jak administracyjnym.

Na uwagę zasługuje znakomite wyszkolenie personelu niższego, a więc wszelkiego rodzaju dozorców (Strassenmeister, Strassenaufseher, Walzmeister) oraz dróżników.

Na drogach samorządowych—powiatowych i gminnych—samorządy miejscowe bądź utrzymują własny personel techniczny, podlegający kontroli państwowych urzędów drogowych, bądź też (tak jest w Saksonji i Badenji) korzystają z usług państwowego personelu technicznego. W tych państwach, gdzie to ma miejsce, gospodarka drogowa na drogach samorządowych stoi znacznie wyżej, niż w państwach, gdzie samorządy miejscowe utrzymują własny personel techniczny, który zwykle jest mniej wyszkolony i wyspecjalizowany, niż państwowy personel techniczny.

OGÓLNE UWAGI.

Poprzestaniemy na powyższych wiadomościach o stanie gospodarki drogowej w ważniejszych i większych państwach Europy i w Stanach Zjednoczonych. Opuścimy tu cały szereg państw

mniejszych, gdyż tam gospodarka drogowa z natury rzeczy, dostosowując się do ustroju administracyjnego danego państwa, musi się inaczej kształtować, niż w państwach rozleglejszych, mających z konieczności więcej skomplikowany ustrój administracyjny. 道路

Nie pomieścimy tu również danych o gospodarce drogowej w b. Austrii, gdyż o niej mowa będzie w rozdziale III-cim przy opisie administracji drogowej w b. Galicji z czasów austriackich.

Ponieważ Polska należy do państw większych, przeto sądzimy, że przy projektowaniu lub porównywaniu gospodarki drogowej w Polsce musimy brać za punkt wyjścia gospodarkę drogową w państwach większych o ustroju administracyjnym podobnym lub zbliżonym do ustroju administracyjnego w Polsce.

Na zakończenie należy zwrócić uwagę na rezultaty, osiągnięte w gospodarce drogowej przez poszczególne państwa. Te rezultaty najlepiej się charakteryzują gęstością dróg bitych lub brukowanych, t. j. długością tych dróg przypadającą na 1 km. kwadratowy, oraz długością dróg przypadającą na 1 mieszkańca.

Przytaczamy dane z roku 1913 (tablica I na str. 35); obecnie różnić się one mogą o $\pm 10\%$, ze względu na zmianę powierzchni

TABLICA I.

PAŃSTWO	Powierzchnia km. ²	Ludność tysięcy	Gęstość zaludnienia na 1 km. ²	Długość dróg bitych		
				Ogólna długość państwowych i komunalnych	na 1 km. ²	na 1 mieszk. km.
Francja	537.000	39.000	73	563.000	1,048	0,01443
Anglja	315.000	42.000	132	256.000	0,813	0,00623
Szwecja	450.000	5.000	11	58.000	0,129	0,01172
Belgja	29.500	7.000	231	23.000	0,780	0,00337
Niemcy (w granicach przedwojennych) . . .	545.000	56.000	104	265.000	0,486	0,00473
Prusy (przedwojenne) . .	349.000	35.000	99	119.000	0,345	0,00340
Austria (przedwojenna) .	300.000	26.000	87	100.000	0,333	0,00382
Węgry (przedwojenne) .	325.000	19.000	59	41.000	0,126	0,00213
Rosja Europejska w granicach przedwoj. (z Król. Polskiem i Kaukazem) .	5.297.000	107.500	20	30.000	0,0056	0,00028

ilości zaludnienia — z powodu zmian wywołanych wojną — oraz ze względu na możliwe powiększenie ilości dróg w niektórych państwach.

Z tablicy powyższej widzimy, że największy rozwój sieci dróg bitych jest we Francji, po niej idzie Anglja, Belgja, a potem dopiero Niemcy i to dzięki temu, że w Południowych Niemczech gospodarka drogowa postawiona jest znacznie wyżej, niż w Prusach.

Następnie idzie b. Austria, która zawdzięczała wysokie miejsce w powyższej statystyce dzięki dobrze postawionej gospodarce drogowej w zachodnich krajach tego państwa.

Bo, np., Galicja przy długości dróg bitych około 14.500 km. posiadała gęstość dróg tylko 0,206 km. na km.² i 0,00218 km. na 1 mieszkańca.

Że Niemcy zajmują wysokie miejsce w tablicy powyższej dzięki temu, że sieć dróg bitych szczególnie rozwinięta jest w państwach niemieckich południowych, dowodzi tego tablica II na str. 36 wykazująca, że w Prusach gospodarka drogowa wydała znacznie mniejsze rezultaty, niż w państwach Południowych.

Na usprawiedliwienie należy przytoczyć trudności techniczne: brak i drożyznę materiałów do budowy dróg, co hamowało rozwój sieci dróg bitych mimo czynione wysiłki rządu pruskiego.

Przytaczamy tu dane z 1900 r. zaczerpnięte ze sprawozdań z III Kongresu drogowego w 1913 r. (nowszych danych nie posiadamy) dotyczące się tylko prowincyj nas bliżej interesujących.

TABLICA II.

PROWINCJA	Długość dróg bitych km.		P r z y p a d a			
			na 1 km. kwadr.		na 1 mieszkańca	
	w 1875 r.	w 1900 r.	w 1876 r.	w 1900 r.	w 1870 r.	w 1900 r.
Prusy Wschodnie .	3.815	6.291	0,103	0,170	0,0021	0,0032
Prusy Zachodnie .	2.759	4.980	0,108	0,195	0,0021	0,0032
Brandenburg . . .	3.884	7.581	0,097	0,190	0,0012	0,0015
Pomorze	3.090	5.221	0,103	0,173	0,0021	0,0031
Poznańskie	3.656	4.189	0,126	0,145	0,0023	0,0022
Śląsk	5.579	12.008	0,138	0,298	0,0015	0,0026
Prowincja Saska .	4.767	8.585	0,189	0,340	0,0022	0,0030
Westfalja	5.298	8.468	0,262	0,420	0,0028	0,0027
Hannower	9.044	15.924	0,235	0,414	0,0045	0,0062
Prowincja Reńska .	7.664	10.117	0,284	0,375	0,0020	0,0018
.
.
Całe Prusy .	59.624	96.510	0,169	0,277	0,0023	0,0028

Liczby powyższe w ciągu ostatnich dwudziestu lat zmieniły się znacznie; w każdym razie widzimy, że w przedwojennych prowincjach Poznańskiej, Zachodnio-Pruskiej, Wschodnio-Pruskiej i Pomorskiej rozwój sieci dróg bitych postępował wolniej, niż w innych, a gęstość dróg nie była znaczną. Gęstość ta jest znacznie większa w zachodnich prowincjach; i tu potwierdza się zasada, że gęstość sieci dróg bitych znajduje się w stosunku prostym do kulturalności danego kraju.

Nad ustawodawstwem i administracją drogową debatowano na międzynarodowych kongresach drogowych bardzo szczegółowo.

Ścierały się tam różne zdania, przywiezione z różnych krajów, wyprowadzone na podstawie doświadczeń wykonanych w różnych warunkach.

Byli zwolennicy daleko idącej centralizacji w sprawach drogowych, byli również zwolennicy skrajnej decentralizacji. Byli zwolennicy gospodarki państwowej, ale nie brakło również zwolenników gospodarki samorządowej.

Postanowienie, jakie w kwestjach administracji i ustawodawstwa drogowego wyniósł III-ci Międzynarodowy Kongres drogowy w 1913 roku w Londynie, dowodzi bardzo sumiennego i dojrzałego traktowania sprawy i określa pewne ogólne zasady, jakimi powinna kierować się gospodarka drogowa.

Przytaczamy w całości postanowienia zapadłe w tej sprawie na kongresie.

1. „System administracji drogowej w każdym kraju winien być dostosowany do ogólnego systemu administracji tego kraju i do zdolności politycznych (administracyjnych) jego ludności.

Nie można ustalić jednego prawidła, któreby miało ogólne zastosowanie i które określałoby stopień centralizacji lub decentralizacji najbardziej odpowiedni dla każdego kraju.

Jako zasadę, mogącą mieć ogólne zastosowanie, można przyjąć, że każda samodzielna jednostka administracji drogowej winna obejmować takie terytorjum i rozporządzać takimi środkami, aby mieć możliwość powoływać do prowadzenia gospodarki drogowej dobrze opłacany i dobrze przygotowany personel techniczny.

2. Co się tyczy wydatków na budowę i utrzymanie dróg należy:

a) aby we wszystkich krajach wydatki na budowę i utrzymanie dróg, stanowiących główne arterje komunikacyjne pomiędzy znaczniejszymi miastami i dróg służących dla ruchu na dalsze przestrzenie, ponosił, jeżeli nie całkowicie (co jest niezbędne w niektórych krajach), to w przeważnej części Skarb Państwa, bez względu na to, czy drogi te są administrowane przez organy rządowe czy też samorządowe; w razie, gdyby drogi te pozostawały w zarządzie miejscowych samorządów, należy dążyć do tego, aby rząd centralny miał kontrolę nad wydatkami i nad użyciem sum, asygnowanych przez Skarb Państwa.

b) aby myto zostało zniesione na wszystkich drogach publicznych, natomiast jest rzeczą pożądaną, aby wozy, których ciężar a czasami również i szybkość lub inne wyjątkowe właściwości przyczyniają drogom bitym specjalne uszkodzenia i zużycie, przewyższające uszkodzenia i zużycie spowodowane przez ruch zwykły podlegały specjalnemu opodatkowaniu, z którego wpływy byłyby przeznaczane na cele drogowe.

c) pożyczki, zaciągane na budowę nowych dróg czy też na odnowę nawierzchni, przy dobrej gospodarce drogowej winny być zaciągane na okres, któryby nie był dłuższy, niż czas służby zbudowanej lub odnowionej nawierzchni drogi".
