

# Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

## galicyjskiego Sejmu krajowego

### 13. posiedzenia, 2. sesji VII. peryodu Sejmu galicyjskiego z dnia 10. lutego 1897.

#### T R E Ś Ć :

Spis petycyj.

Przemowa p. Kraińskiego za petycją L. 2674.

Pierwsze czytanie sprawozdania Wydziału krajowego w przedmiocie utworzenia nowych sądów obwodowych i powiatowych w Galicyi.

Odpowiedź Wydziału krajowego na interpelację p. Kramarczyka w sprawie utworzenia sądu powiatowego w Wilamowicach.

Pierwsze czytanie wniosku posła Michalskiego o zaprowadzenie języka polskiego w urzędowaniu wewnętrznem poczt, kolei żelaznych i żandarmeryi.

Pierwsze czytanie wniosku p. Średniawskiego w sprawie pocztowej giełdy pracy.

Sprawozdanie i przyjęcie wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie petycji gminy m. Kolumy o zezwolenie na pobór opłaty gminnej od win i moszczu.

Sprawozdanie komisji drogowej z projektem zmiany ustawy drogowej.

Rozprawa ogólna nad tem.

Głosy pp. Bernadzikowskiego, Urbańskiego, Rosnera, Bojki, Nowakowskiego, Dr. Czaykowskiego, Dworskiego, Kramarczyka, Karatnickiego z wnioskiem odraczającym, Żardeckiego, Krzysztofowicza, Stan. Jędrzejowicza, Średniawskiego, Męcińskiego, Wójcika i sprawozdawcy Romera.

Uchylenie wniosku odraczającego p. Karatnickiego.

Wniosek formalny p. Dworskiego.

Głosy pp. Abrahamowicza, Jahla, Skalkowskiego, Merunowicza i sprawozdawcy Romera w kwestyi tego wniosku i odrzucenie jego.

Odroczenie rozprawy szczegółowej.

Posiedzenie wieczorne.

Rozprawa szczegółowa nad projektem ustawy drogowej.

Uchwalenie §§. 1—15.

Rozprawa nad §. 16.

Głosy pp. Kramarczyka z poprawką, Bernadzikowskiego z poprawką, Stadnickiego, Vayhingera z poprawką, Abrahamowicza, Pinińskiego, Średniawskiego, Urbańskiego, ponownie Stadnickiego, Kramarczyka, Abrahamowicza, Męcińskiego, Średniawskiego i sprawozdawcy Romera.

Przyjęcie §. 16. z poprawkami Kramarczyka i Vayhingera, tudzież §§. 17—23.

Rozprawa nad §. 24.

Głosy pp. Abrahamowicza z poprawką, Pinińskiego z poprawką, Okuniewskiego, Jędrzejowicza Stanisława, Średniawskiego, ponownie Abrahamowicza, Krzysztofowicza, Męcińskiego i sprawozdawcy Romera.

Przyjęcie §. 24. i 25.

Rozprawa nad §. 26.

Głos p. Vayhingera z poprawką i sprawozdawcy p. Romera.

Przyjęcie §. 26.

Rozprawa nad §. 27.

Głos p. Paszkowskiego z poprawką i sprawozdawcy p. Romera.

Przyjęcie §§. 27—29.

Rozprawa nad §. 30.

Głosy pp. Paszkowskiego z poprawką, Dr. Czaykowskiego, Pinińskiego, ponownie Paszkowskiego i sprawozdawcy p. Romera.

Przyjęcie §§. 30—32.

Porządek dzienny 14. posiedzenia.

(Początek posiedzenia o godz. 10 min. 45 przed południem).

Przewodniczący JE. Dr. Stanisław hr. Badeni, marszałek krajowy.

Ze strony c. k. Rządu: Włodzimierz hr. Łoś, c. k. radca dworu.

Sekretarze pp.: Urbański, Karatnicki i Niezabitowski Stanisław.

Obecnym posłów 123.

**Marszałek.** Sejm w komplecie, posiedzenie otwieram.

Protokół z jedenastego posiedzenia uważam za przyjęty.

Protokół z dwunastego posiedzenia złożony jest w biurze marszałkowskiem do przejrzenia.

Proszę p. sekretarza o odczytanie spisu petycyj.

Sekretarz p. **Urbański** (czyta):

Spis petycyj wniesionych do Sejmu po dzień 10. lutego 1897.

2412. L. s. 2648. Gm. Poznanka hetmańska, przez p. Pinińskiego, o przeniesienie zapory mytniczej z Tarasówki do wsi Hlibowa — do komisji drogowej.

2413. L. s. 2649. Mieszkańcy gm. Machów, przez p. Krempe o osuszenie bagien Tarnobrzeskich — do komisji gospodarstwa krajowego.

2414. L. s. 2650. Ci sami, przez tegoż p., o zmianę ustawy drogowej — do komisji drogowej.

2415. L. s. 2651. Ci sami, przez tegoż p., o ograniczenie wywozu drzewa za granicę państwa — do komisji petycyjnej.

2416. L. s. 2652. Ci sami, przez tegoż p., o ograniczenie przywozu zboża i mąki z Węgier — do komisji petycyjnej.

2417. L. s. 2653. Gm. Piaski, przez p. Wójcika, o zniesienie instytucji rewizorów bydła i przeciw tworzeniu gmin zbiorowych — do komisji petycyjnej.

2418. L. s. 2654. Gm. Chorkówka, przez tegoż posła, o zmianę reformy wyborczej w myśl wniosku p. Wójcika — do komisji wyborczej.

2419. L. s. 2655. Gm. Zeglice, przez tegoż p., j. w. — do komisji wyborczej.

2420. L. s. 2656. Gmina Ulanów, przez p. Kostheima o zaliczenie jej do rzędu miejscowości podlegających ustawie gminnej z 3. lipca 1896 Dz. u. kr. Nr. 51. — do komisji gminnej.

2421. L. s. 2657. Gmina, obszar dworski i urząd parafialny w Rabie wyżnej, przez p. Michalskiego, o przydzielenie ich do c. k. Starostwa i c. k.

Sądu pow. w Nowym Targu — do komisji administracyjnej.

2422. L. s. 2658. Galicyjskie akcyjne Tow. przemysłu cukrowniczego w Przeworsku, przez p. Stadnickiego, o dokończenie budowy dróg Przeworsk-Markowa i Przeworsk Maćkówka-Bystrowice — do komisji drogowej.

2423. L. s. 2659. To samo, przez tegoż p., o przyspieszenie budowy kolei Rozwadów-Przeworsk — do komisji kolejowej.

2424. L. s. 2660. Wyborcy i prawyborcy w Nadityczach, przez p. Okuniewskiego, o postawienie na porządku dziennym najbliższej sesji sejmowej sprawy weryfikacji wyboru posła na Sejm z kuryi gmin wiejskich pow. Żydaczowskiego — do komisji petycyjnej.

2425. L. s. 2661. Towarzystwo Czytelnik krakowskiego Tow. oświaty ludowej w Ulanowie, przez p. Kostheima, o subwencyę na zakupno dziełek ludowych — do Wydziału krajowego.

Następujące petycye odesłano do Wydziału krajowego:

2426. L. s. 2662. Takież w Szczepanowie, przez p. Bernadzikowskiego, o subwencyę dla krakowskiego Towarzystwa Oświaty ludowej.

2427. L. s. 2663. Takież w Paleńnicy, przez tegoż p., j. w.

2428. L. s. 2664. Takież w Zakliczynie nad Dunajcem, przez tegoż p., j. w.

2429. L. s. 2665. Takież w Porąbce uszewskiej, przez tegoż p., j. w.

2430. L. s. 2666. Zarząd główny Towarzystwa pedagogicznego we Lwowie, przez p. JE. Czartoryskiego, w sprawie zmiany art. 13. ustawy szkolnej krajowej z dnia 1. stycznia 1889 — do komisji szkolnej.

2431. L. s. 2667. Ks. Tomasz Bukowski imieniem Stow. kat. młodzieży rękodzielniczej „Praca“ w Krakowie, przez p. Weigla, o subwencyę — do Wydziału krajowego.

2432. L. s. 2668. Stowarz. rękodzielników w Janowie, przez p. Michalskiego, o zmianę ustawy przemysłowej — do komisji przemysłowej.

2433. L. s. 2669. Zarząd główny Towarzystwa „Kółek rolniczych“ we Lwowie przez p. Cieleckiego, o subwencyę na cele Towarzystwa — do Wydziału krajowego.

2434. L. s. 2670. Przedstawiciele Towarzystwa „Chór akademicki“ w Krakowie, przez członka sejmu Kreutza, o subwencyę — do Wydziału krajowego.

2435. L. s. 2671. Członkowie Zboru izrael. gminy wyznaniowej w Krakowcu, przez p. Dworskiego, w sprawie fundacyi bł. p. Anny Lothringen przeznaczonej na urządzenie szpitala w Krakowcu — do komisji petycyjnej.
- Następujące petycje odesłano do komisji szkolnej.
2436. L. s. 2672. Oddział Towarzystwa pedagogicznego w Samborze, przez p. Soleskiego, o podwyższenie plac nauczycieli ludowych.
2437. L. s. 2673. Takiż w Jaśle, przez tegoż p., w sprawie ustawy emerytalnej dla nauczycieli ludowych.
2438. L. s. 2674. Tenże, przez tegoż p., o przyznanie nauczycielom dodatku drożyznianego.
2439. L. s. 2675. Wydział Tow. Bursy polskiej w Kołomyi, przez tegoż p., o zapomogę — do Wydziału krajowego.
2440. L. s. 2676. Tow. śpiewackie „Lutnia“ we Lwowie, przez p. Michalskiego, o subwencję — do Wydziału krajowego.
2441. L. s. 2677. Przełożona Sióstr Felicjanek w Iwoniczu, przez p. Gorayskiego, o subwencję dla Zakładu sierót w Iwoniczu — do Wydziału krajowego.
- Następujące petycje odesłano do komisji szkolnej:
2442. L. s. 2678. Urząd parafialny łać. w Podmichalu ad Kałusz, przez p. Michalskiego, o zarządzenie ażeby w paralelkach tamtejszej szkoły zaprowadzono język polski wykładowy.
2443. L. s. 2679. Nauczyciele i nauczycielki w Wadowicach, przez p. Zolla, o podwyższenie plac.
2444. L. s. 2680. Grono nauczycielskie w Perchińsku, przez p. Niebyłowca, jak wyżej.
2445. L. s. 2681. Nauczyciele okręgu Niskiego, przez p. Kostheima, o polepszenie bytu materyalnego.
2446. L. s. 2682. Franciszek Galuchowski nauczyciel ludowy w Sulatyczach, przez p. St. Stadnickiego, o dodatek drożyzniany.
2447. L. s. 2683. Szymon Szewczyk, b. nauczyciel ludowy w Sulatyczach, przez p. Abancourta, o zaopatrzenie.
2448. L. s. 2684. Leokadya Markiewicz, wdową po nauczycielu ludowym w Nowym Sączu, przez p. Romera, o zapomogę — do Wydziału krajowego.
2449. L. s. 2685. Franciszka Krokowska, wdowa po nauczycielu ludowym w Rzeszowie, przez p. Adama Jędrzejowicza o zapomogę — do Wydziału krajowego.
2450. L. s. 2686. Marya Dutkiewicz, wdowa po nauczycielu w Borku starym, przez p. Soleskiego, o podwyższenie pensyi wdowiej — do komisji szkolnej.
- Następujące petycje odesłano do Wydziału krajowego.
2451. L. s. 2687. Walerya Łopuszańska, wdowa po urzędniku Wydziału krajowego we Lwowie, przez p. Michalskiego o zapomogę.
2452. L. s. 2688. Bronisław Ignacy 2-im. Lewicki, imieniem brata Mikołaja, przez p. Chamca, o subwencję na kształcenie się w śpiewie.
2453. L. s. 2689. Marya Zalewska w Stanisławowie, przez p. Michalskiego, o zapomogę.
2454. L. s. 2690. Abraham Brill, dzierżawca krajowych opłat konsumcyjnych w Borusowie, przez p. Emila Torosiewicza o opust z czynszu dzierżawnego — do komisji petycyjnej.
2455. L. s. 2702. Wydział powiatowy w Dobromilu, przez p. Tyszkowskiego, o regulację dzikich potoków górskich Wiaru i Wyrwy — do kom. gosp. kraj.
2456. L. s. 2703. Gmina Stare miasto, przez p. Bielańskiego, o przywrócenie gminie właściwej nazwy „Stary Sambor“ — do kom. petycyjnej.
2457. L. s. 2704. Ta sama, przez tegoż p., o spowodowanie Rządu do płacenia czynszu za używanie realności miejskiej na pomieszczenie biur Sądu powiatowego — do kom. petycyjnej.
2458. L. s. 2705. Gmina Rudnik, przez p. Kostheima, o utworzeniu c. k. Sądu powiatowego z siedzibą w Rudniku — do kom. prawniczej.
2459. L. s. 2706. Gospodarze gminy Dziekanowic, przez p. Średniawskiego, o zmianę reformy wyborczej — do kom. wyborczej.
- Następujące petycje odesłano do Wydziału krajowego.
2460. L. s. 2707. Czytelnia ludowa w Radziechowie, przez p. Szweda o subwencję dla krak. Tow. Oświaty ludowej.
2461. L. s. 2708. Tow. gimnastyczno „Sokół“ w Zagórzcu, przez p. Małachowskiego, o zasiłek na budowę własnego domu.
2462. L. s. 2709. Tow. muzyczne w Samborze, przez p. Słotwińskiego, o subwencję.
2463. L. s. 2710. Wojciech Gardeczka, nauczyciel ludowy w Białej, przez p.

- Średniawskiego, o polepszenie bytu materialnego — do kom. szkolnej.
- Następujące petycje odesłano do Wydziału krajowego.
2464. L. s. 2711. Andrzej Urbański, nauczyciel w Żurawnie, przez p. Abancourta, o zapomogę.
2465. L. s. 2712. Jan Rykała, nauczyciel w Świdowy, przez p. Soleskiego, o dar z łaski na kupno dzieł naukowych.
2466. L. s. 2813. Tenże, przez tegoż p., o podwyższenie pensji.
2467. L. s. 2714. Marya Głowacka, wdowa po dyetaryuszu szpitala św. Łazarza w Krakowie, przez p. Paszkowskiego, o stałe zaopatrzenie.
2468. L. s. 2715. Józef Franczyk w Zbludzy, przez p. Wodzickiego, o spowodowanie c. k. Rządu do odpisania mu podatku zarobkowego — do kom. podatkowej.
- Następujące petycje odesłano do komisji gminnej.
2469. L. s. 2716. Członkowie gminy Łęgi, przez p. Ostapczuka, przeciw tworzeniu gmin zbiorowych.
2470. L. s. 2717. Członkowie gminy Spas, przez tegoż p., j. w.
2471. L. s. 2718. Członkowie gminy Nadiatycze, przez tegoż p., j. w.
2472. L. s. 2719. Członkowie gminy Czernica, przez tegoż p., j. w.
2473. L. s. 2720. Gmina Zakomarze, przez tegoż p., j. w.
2474. L. s. 2721. Gmina Wertelka, przez p. Nowakowskiego j. w.
2475. L. s. 2722. Gmina Małachówka, przez tegoż p., j. w.
2476. L. s. 2723. Gmina Iwanówka, przez tegoż p., j. w.
2477. L. s. 2724. Gmina Mszana, przez tegoż p., j. w.
2478. L. s. 2725. Rada gminna Nowosiółki, przez tegoż p., j. w.
2479. L. s. 2726. Rada gminna Starobrody, przez tegoż p., j. w.
2480. L. s. 2727. Rada gminna Chlewczany, przez tegoż p., j. w.
2481. L. s. 2728. Rada gminna i Zwierzchność Majdan, przez tegoż p., j. w.
2482. L. s. 2729. Zwierzchność gminna w Wysoczance, przez tegoż p., j. w.
2483. L. s. 2730. Rada gminna Witwice, przez tegoż p., j. w.
2484. L. s. 2731. Członkowie gminy Uciechowice, przez tegoż p., j. w.
2485. L. s. 2732. Członkowie gminy Ulicka żarębanego, przez tegoż p., j. w.
2486. L. s. 2733. Członkowie gminy Wyspa, przez tegoż p., j. w.
2487. L. s. 2734. Członkowie gminy Porzece, przez tegoż p., j. w.
2488. L. s. 2735. Członkowie gminy Przemysłów, przez tegoż p., j. w.
2489. L. s. 2736. Członkowie gminy Wiktoria, przez tegoż p., j. w.
2490. L. s. 2737. Członkowie gminy Kryłos i Podgrodzie, przez tegoż p., j. w.
2491. L. s. 2738. Członkowie gminy Lenina wielka, przez tegoż p., j. w.
2492. L. s. 2739. Członkowie gminy Nanczółka wielka, przez tegoż p., j. w.
2493. L. s. 2740. Członkowie gminy Cicha, przez tegoż p., j. w.
2494. L. s. 2741. Członkowie gminy Nanczółka mała, przez tegoż p., j. w.
2495. L. s. 2742. Członkowie gminy Potok wielki, przez tegoż p., j. w.
2496. L. s. 2743. Członkowie gminy Oleszów, przez tegoż p., j. w.
2497. L. s. 2744. Członkowie gminy Borowa góra, przez tegoż p., j. w.
2498. L. s. 2745. Członkowie gminy Basznia górna, przez tegoż p., j. w.
2499. L. s. 2746. Członkowie gminy Basznia dolna, przez tegoż p., j. w.
2500. L. s. 2747. Członkowie gminy Czerekawszczyzna, przez tegoż p., j. w.
2501. L. s. 2748. Członkowie gminy Polany, przez tegoż p., j. w.
2502. L. s. 2749. Członkowie gminy Kopyczyńce, przez tegoż p., j. w.
2503. L. s. 2750. Członkowie gminy Sidorów, przez tegoż p., j. w.
2504. L. s. 2751. Członkowie gminy Suchodół, przez tegoż p., j. w.
2505. L. s. 2752. Członkowie gminy Witwice, przez tegoż p., j. w.
2506. L. s. 2753. Członkowie gminy Reszniaty, przez tegoż p., j. w.
2507. L. s. 2754. Członkowie gminy Truskawiec, przez tegoż p., j. w.
2508. L. s. 2755. Członkowie gminy Czestynia, przez tegoż p., j. w.
2509. L. s. 2756. Członkowie gminy Holihady, przez tegoż p., j. w.
2610. L. s. 2757. Członkowie gminy Ordów, przez tegoż p., j. w.
2511. L. s. 2758. Członkowie gminy Jazienica ruska, przez tegoż p., j. w.
2512. L. s. 2759. Członkowie gminy Jazienica polska, przez tegoż p., j. w.
2513. L. s. 2760. Członkowie gminy Winograd, przez tegoż p., j. w.
2514. L. s. 2762. Członkowie gminy Stornibaby, przez p. Okuniewskiego, j. w.
2515. L. s. 2763. Członkowie gminy Wiszniowa, przez tegoż p., j. w.
2516. L. s. 2764. Członkowie gminy Zawoja, przez tegoż p., j. w.

2517. L. s. 2765. Członkowie gminy Ho-  
lynia, przez tegoż p., j. w.
2518. L. s. 2766. Członkowie gminy Wi-  
stowa, przez tegoż p., j. w.
2519. L. s. 2467. Członkowie gminy Sere-  
dne, przez tegoż p., j. w.
2520. L. s. 2768. Członkowie gminy Bur-  
sztyn, przez tegoż p., j. w.
2521. L. s. 2769. Członkowie gminy Chlew-  
czany, przez tegoż p., j. w.
2522. L. s. 2770. Członkowie gminy Choro-  
nów, przez tegoż p., j. w.
2523. L. s. 2771. Członkowie gminy Stro-  
niatyn, przez tegoż p., j. w.
2524. L. s. 2772. Członkowie gminy Czar-  
nuszwice, przez tegoż p., j. w.
2525. L. s. 2773. Członkowie gminy Popie-  
lany, przez tegoż p., j. w.
2526. L. s. 2774. Członkowie gminy Be-  
rehy górne, przez tegoż p., j. w.
2527. L. s. 2775. Członkowie gminy Woło-  
sate, przez tegoż p., j. w.
2528. L. s. 2776. Członkowie gminy Nasiczne,  
przez tegoż p., j. w.
2529. L. s. 2777. Członkowie gminy Cza-  
ryńskie, przez tegoż p., j. w.
2530. L. s. 2778. Członkowie gminy Łu-  
pinka, przez tegoż p., j. w.
2531. L. s. 2779. Członkowie gminy Stę-  
żnica, przez tegoż p., j. w.
2532. L. s. 2780. Członkowie gminy Chab-  
kowce, przez tegoż p., j. w.
2533. L. s. 2781. Członkowie gminy Li-  
sznia, przez tegoż p., j. w.
2534. L. s. 2782. Członkowie gminy Ciasna,  
przez tegoż p., j. w.
2535. L. s. 2783. Członkowie gminy Doł-  
żyniec, przez tegoż p., j. w.
2536. L. s. 2784. Członkowie gminy Sme-  
rek, przez tegoż p., j. w.
2537. L. s. 2785. Członkowie gminy Ustrzyki  
górne, przez tegoż p., j. w.
2538. L. s. 2786. Członkowie gminy Wstu-  
poszany, przez tegoż p., j. w.
2539. L. s. 2787. Członkowie gminy Husa-  
ków, przez tegoż p., j. w.
2540. L. s. 2788. Członkowie gminy Wo-  
łosów, przez tegoż p., j. w.
2541. L. s. 2789. Członkowie gminy Cucy-  
łów, przez tegoż p., j. w.
2542. L. s. 2790. Członkowie gminy Pa-  
ryszcze, przez tegoż p., j. w.
2543. L. s. 2791. Członkowie gminy Fut-  
ków, przez tegoż p., j. w.
2544. L. s. 2792. Członkowie gminy Wuj-  
kowa, przez tegoż p., j. w.
2545. L. s. 2793. Członkowie gminy Kora-  
lice, przez tegoż p., j. w.
2546. L. s. 2794. Członkowie gminy Kora-  
lice, przez tegoż p., j. w.
2547. L. s. 2795. Członkowie gminy Do-  
branica, przez tegoż p., j. w.
2548. L. s. 2796. Członkowie gminy Bie-  
niowa, przez tegoż p., j. w.
2549. L. s. 2797. Członkowie gminy Kotu-  
zów, przez tegoż p., j. w.
2550. L. s. 2798. Członkowie gminy Biała,  
przez tegoż p., j. w.
2551. L. s. 2799. Członkowie gminy Dy-  
niska, przez tegoż p., j. w.
2552. L. s. 2800. Członkowie gminy Ka-  
mionka wołoska, przez tegoż p., j. w.
2553. L. s. 2801. Członkowie gminy Tuczna,  
przez p. Nowakowskiego, j. w.
2554. L. s. 2802. Członkowie gminy Jan-  
czyn, przez tegoż p., j. w.
2555. L. s. 2803. Członkowie gminy Podliski  
małe, przez tegoż p., j. w.
2556. L. s. 2804. Członkowie gminy Siecie-  
chów, przez tegoż p., j. w.
2557. L. s. 2805. Członkowie gminy Sroki,  
przez tegoż p., j. w.
2558. L. s. 2806. Członkowie gminy Ja-  
strzębków, przez tegoż p., j. w.
2559. L. s. 2807. Członkowie gminy Wit-  
lin, przez tegoż p., j. w.
2560. L. s. 2808. Członkowie gminy Po-  
rzeczna, przez tegoż p., j. w.
2561. L. s. 2809. Członkowie gminy Ba-  
kowce, przez tegoż p., j. w.
2562. L. s. 2810. Członkowie gminy Wo-  
łoszyczyn, przez tegoż p., j. w.
2563. L. s. 2811. Członkowie gminy Bryńce  
zagórne, przez tegoż p., j. w.
2564. L. s. 2812. Członkowie gminy Łopu-  
szna, przez tegoż p., j. w.
2565. L. s. 2813. Członkowie gminy Horo-  
dyszcze, przez tegoż p., j. w.
2566. L. s. 2814. Członkowie gminy Olcho-  
wiec, przez tegoż p., j. w.
2567. L. s. 2815. Członkowie gminy Ostrów,  
przez tegoż p., j. w.
2568. L. s. 2816. Członkowie gminy Otty-  
niowice, przez tegoż p., j. w.
2569. L. s. 2817. Członkowie gminy Sucho-  
dół, przez tegoż p., j. w.
2570. L. s. 2818. Członkowie gminy Ja-  
dwiegi, przez tegoż p., j. w.
2571. L. s. 2819. Członkowie gminy Pilip-  
cze, przez tegoż p., j. w.
2572. L. s. 2820. Członkowie gminy Sko-  
wiatyn, przez tegoż p., j. w.
2573. L. s. 2821. Członkowie gminy Łopa-  
tyn, przez tegoż p., j. w.
2574. L. s. 2822. Członkowie gminy Hry-  
cowola, przez tegoż p., j. w.
2575. L. s. 2823. Członkowie gminy Kawy-  
dere, przez tegoż p., j. w.
2576. L. s. 2824. Członkowie gminy Laszki,  
przez tegoż p., j. w.

2577. L. s. 2825. Członkowie gminy Mikolajów, przez tegoż p., j. w.
2578. L. s. 2826. Członkowie gminy Strzemielcza, przez tegoż p., j. w.
2579. L. s. 2827. Członkowie gminy Chmielna, przez tegoż p., j. w.
2580. L. s. 2828. Członkowie gminy Uwin, przez tegoż p., j. w.
2581. L. s. 2829. Członkowie gminy Ditekowce, przez tegoż p., j. w.
2582. L. s. 2830. Członkowie gminy Gajditkowiecki, przez tegoż p., j. w.
2583. L. s. 2831. Członkowie gminy Kutyszczce, przez tegoż p., j. w.
2584. L. s. 2832. Członkowie gminy Podkamień, przez tegoż p., j. w.
2585. L. s. 2833. Członkowie gminy Sznyrów, przez tegoż p., j. w.
2586. L. s. 2834. Członkowie gminy Czernica, przez tegoż p., j. w.
2587. L. s. 2835. Członkowie gminy Strzałkowce, przez tegoż p., j. w.
2588. L. s. 2836. Członkowie gminy Bobrowniki, przez tegoż p., j. w.
2589. L. s. 2837. Członkowie gminy Łosie, przez tegoż p., j. w.
2590. L. s. 2838. Członkowie gminy Radocin, Dolhe i Nierwajowa, przez tegoż p., j. w.
2591. L. s. 2839. Członkowie gminy Dziurków, przez tegoż p., j. w.
2592. L. s. 2840. Członkowie gminy Jakubówka, przez tegoż p., j. w.
2593. L. s. 2841. Gmina Ożydów, przez p. Ostapczuka, j. w.
2594. L. s. 2842. Członkowie gminy Wojniłów, przez tegoż p., j. w.
2595. L. s. 2843. Członkowie gminy Snovidów, przez tegoż p., j. w.
2596. L. s. 2844. Członkowie gminy Swidowa, przez p. Bojkę, j. w.
2597. L. s. 2845. Członkowie gminy Tanaszowiec, przez p. Sawczaka, j. w.
2598. L. s. 2846. Członkowie gminy Polana, przez p. Nowakowskiego, j. w.
2599. L. s. 2847. Członkowie gminy Beresta, przez tegoż p., j. w.
2600. L. s. 2848. Członkowie gminy Beresta, przez tegoż p., j. w.
2601. L. s. 2849. Gmina Nowosiółka, przez tegoż p., j. w.
2602. L. s. 2850. Gmina Żydowice, przez tegoż p., j. w.
2603. L. s. 2851. Gmina Bystra, przez p. Średniawskiego, j. w.
2604. L. s. 2852. Gmina Grzechynia, przez tegoż p., j. w.
2605. L. s. 2853. Gmina Zakliczyn, przez tegoż p., j. w.
2606. L. s. 2854. Członkowie gminy Niźborg stary, przez p. Gołuchowskiego, jak wyżej.
2607. L. s. 2855. Członkowie gminy Chłopówka, przez tegoż p., j. w.
2608. L. s. 2856. Członkowie gminy Niźborg rustykalny, przez tegoż p., j. w.
2609. L. s. 2857. Członkowie gminy Bielanka, przez p. Okuniewskiego, j. w.
2610. L. s. 2858. Członkowie gminy Jaworze, przez tegoż p., j. w.
2611. L. s. 2859. Członkowie gminy Hruszów, przez tegoż p., j. w.
2612. L. s. 2860. Członkowie gminy Butelka wyżna, przez tegoż p., j. w.
2613. L. s. 2861. Członkowie gminy Skwarzawa, przez tegoż p., j. w.
2614. L. s. 2862. Członkowie gminy Maławieś, przez p. Wójcika, j. w.
2615. L. s. 2863. Członkowie gminy Raciborska, przez tegoż p., j. w.
2616. L. s. 2864. Członkowie gminy Raciborska, przez tegoż p., j. w.
2617. L. s. 2865. Członkowie gminy Raciborska, przez tegoż p., j. w.
2618. L. s. 2866. Członkowie gminy Sniatyniec, przez p. Okuniewskiego, j. w.
2619. L. s. 2867. Członkowie gminy Załucze, przez tegoż p., j. w.
2620. L. s. 2868. Członkowie gminy Opryszowce, przez tegoż p., j. w.
2621. L. s. 2869. Członkowie gminy Iwanowce, przez tegoż p., j. w.
2622. L. s. 2870. Członkowie gminy Kurypów, przez tegoż p., j. w.
2623. L. s. 2871. Członkowie gminy Żuków, przez tegoż p., j. w.
2624. L. s. 2872. Członkowie gminy Suchodoły, przez tegoż p., j. w.
2625. L. s. 2873. Członkowie gminy Międzyhorce, przez tegoż p., j. w.
2626. L. s. 2874. Członkowie gminy Chocimierz, przez tegoż p., j. w.
2627. L. s. 2875. Członkowie gminy Folwarki wielkie, przez p. Niebyłowca, j. w.
2628. L. s. 2876. Członkowie gminy Uwisła, przez p. Gołuchowskiego, j. w.
2629. L. s. 2877. Członkowie gminy Bosyry, przez tegoż p., j. w.
2630. L. s. 2878. Członkowie gminy Wasylków, przez tegoż p., j. w.
2631. L. s. 2879. Członkowie gminy Siekierzyńce, przez tegoż p., j. w.
2632. L. s. 2880. Członkowie gminy Krzyweńkie, przez tegoż p., j. w.
2633. L. s. 2881. Członkowie gminy Gruszka, przez p. Zajączkowskiego, j. w.
2634. L. s. 2882. Członkowie gminy Olszanica, przez tegoż p., j. w.
2635. L. s. 2883. Członkowie gminy Lackie szlacheckie, przez tegoż p., j. w.

2636. L. s. 2884. Członkowie gminy Wobrona, przez tegoż p., j. w.
2637. L. s. 2885. Członkowie gminy Wierzbna, przez p. Bojkę, j. w.
2638. L. s. 2886. Członkowie gminy Gwoździanka, przez tegoż p., j. w.
2639. L. s. 2887. Członkowie gminy Zubschego, przez p. Bernadzikowskiego, j. w.
2640. L. s. 2888. Członkowie gminy Przysłon, przez p. Ostapczuka, j. w.
2641. L. s. 2889. Członkowie gminy Nowica, przez tegoż p., j. w.
2642. L. s. 2890. Członkowie gminy Krechów, przez p. Okuniewskiego, j. w.
2643. L. s. 2891. Członkowie gminy Peczarńia, przez tegoż p., j. w.
2644. L. s. 2892. Członkowie gminy Żyrawa, przez tegoż p., j. w.
2645. L. s. 2893. Członkowie gminy Krzywotały, przez tegoż p., j. w.
2646. L. s. 2894. Członkowie gminy Bania brzozowska, przez tegoż p., j. w.
2647. L. s. 2895. Członkowie gminy Brzozów wyżny, przez tegoż p., j. w.
2648. L. s. 2896. Członkowie gminy Królik wołoski, przez tegoż p., j. w.
2649. L. s. 2897. Członkowie gminy Drohowyże, przez tegoż p., j. w.
2650. L. s. 2898. Członkowie gminy Dudyn, przez tegoż p., j. w.
2651. L. s. 2899. Członkowie gminy Popowce, przez tegoż p., j. w.
2652. L. s. 2900. Członkowie gminy Bołszowiec, przez tegoż p., j. w.
2653. L. s. 2901. Członkowie gminy Teme-rowce, przez tegoż p., j. w.
2654. L. s. 2902. Członkowie gminy Krasolówka, przez tegoż p., j. w.
2655. L. s. 2903. Członkowie gminy Tekucza, przez tegoż p., j. w.
2656. L. s. 2904. Członkowie gminy Żydaczów, przez tegoż p., j. w.
2657. L. s. 2905. Członkowie gminy Żurawienka, przez tegoż p., j. w.
2658. L. s. 2906. Członkowie gminy Żyznomirz, przez tegoż p., j. w.
2659. L. s. 2907. Członkowie gminy Horodnica, przez tegoż p., j. w.
2660. L. s. 2908. Członkowie gminy Rakówka, przez tegoż p., j. w.
2661. L. s. 2909. Członkowie gminy Postolówka, przez tegoż p., j. w.
2662. L. s. 2910. Członkowie gminy Turynsko, przez tegoż p., j. w.
2663. L. s. 2911. Członkowie gminy Czajkowice, przez tegoż p., j. w.
2664. L. s. 2912. Członkowie gminy Wereszyca, przez tegoż p., j. w.
2665. L. s. 2913. Członkowie gminy Majdan, przez tegoż p., j. w.
2666. L. s. 2914. Członkowie gminy Dobrowlany, przez tegoż p., j. w.
2667. L. s. 2915. Członkowie gminy Podmichajle, przez tegoż p., j. w.
2668. L. s. 2916. Członkowie gminy Hujcze, przez tegoż p., j. w.
2669. L. s. 2917. Członkowie gminy Hnilcze, przez tegoż p., j. w.
2670. L. s. 2918. Członkowie gminy Czernilowa, przez tegoż p., j. w.
2671. L. s. 2919. Członkowie gminy Myców, przez tegoż p., j. w.
2672. L. s. 2920. Członkowie gminy Machów, przez p. Kremę, j. w.
2673. L. s. 2930. Gmina król. stoł. miasta Lwowa, przez p. Małachowskiego, w sprawie zmiany statutu miejskiego — do komisji prawniczej.
2674. L. s. 2931. Gmina m. Sokala, przez p. Kraińskiego, o utworzenie c. k. sądu obwodowego z siedzibą w Sokalu — do komisji prawniczej.

**Marszałek.** Do tej petycji prosił o głos p. Kraiński. Udzielam mu głosu

**P. Kraiński.** Zapisalem się do głosu, by poprzeć petycję gminy miasta Sokala o utworzenie tamże trybunału I. instancyi a to tem bardziej i goręcej, o ile sprawa ta już w najbliższych dniach pod obrady Wysokiego Sejmu przyjść ma. Rozchodzi się o utworzenie kilku trybunałów I. instancyi w kraju, w zględnie o utworzenie jednego z trybunałów w wschodniej części kraju, któryby był tak ustanowiony, aby ulżył agendom sądowym z jednej strony przeciążonego Sądu krajowego we Lwowie, a z drugiej strony Sądu obwodowego w Złoczowie. Zdaje mi się że Sokal do tego najlepiej się kwalifikuje, ponieważ w tej arondacyi miasto Sokal byłoby niejako centrum i mógłby obu trybunałom I. instancyi ulżyć. Sokal leży wśród najżyźniejszej okolicy, w Sokalu koncentrują się bardzo ważne interesa handlowe i przemysłowe. Sokalski sąd ma niezawodnie więcej spraw sądowych, niż współkonkurujące sądy rawski i żółkiewski. Samo miasto więcej kwalifikuje się do tego, aby trybunał I. instancyi tamże ustanowić, a nie w innych współ konkurujących miastach.

Popieram tedy najgoręcej tę petycję, prosze o odesłanie jej do komisji prawniczej.

**Marszałek.** To się już stało.

(Prezydent ministrów JE. Kazimierz hr. Badeni wchodzi na salę.) Przystępujemy do porządku dziennego. Punkt pierwszy.

Pierwsze czytanie sprawozdania Wydziału krajowego w przedmiocie utworzenia nowych Sądów obwodowych i powiatowych w Galicyi.

Sprawozdawca p. Sawczak ma głos.

Sprawozdawca członek Wydziału krajowego

p. Sawczak. Przedewszystkiem proszę o poprawienie następujących pomyłek drukarskich.

Na stronnicy 2. ostatni ustęp u dołu zamiast „wedle spisu z r. 1896“ ma być „wedle spisu z r. 1890.“,

na stronnicy 8. ustęp pierwszy zamiast „jeżeli c. k. Sąd“ ma być: „jeżeli c. k. Rząd,“

na stronie 17. we wniosku d.) w wierszu drugim od dołu zamiast „drugi Sąd“ ma być „trzeci Sąd.“

Wnoszę imieniem Wydziału krajowego odesłanie tego sprawozdania do komisji prawniczej.

**Marszałek.** Dyskusya ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje wniosek ten, raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Proszę zarazem p. Sawczaka o odpowiedź na interpelacyą imieniem Wydziału krajowego.

Członek Wydziału krajowego p. Dr. Sawczak. Na posiedzeniu Wys. Sejmu dnia 1. lutego b. r. wniósł p. F. Kramarczyk i tow. następującą interpelacyę do Wydziału kraj.:

„Jeszcze w r. 1895. w ciągu trwania sesyi sejmowej wniosło petycyę do Wys. Sejmu miasteczko Wilamowice wraz z okolicznymi gminami o utworzenie Sądu powiatowego w Wilamowicach, która to petycyja odesłana została Wydziałowi krajowemu do zbadania i postawienia odpowiednich wniosków na najbliższej sesyi Sejmowej. Ponieważ ale w sprawozdaniu Wydziału krajowego z Departamentu VI. za rok 1896 niema żadnej wzmianki, co się dzieje ze sprawą utworzenia Sądu powiatowego Wilamowicach, dla tego podisani zapytują, o ile sprawa utworzenia Sądu powiatowego w Wilamowicach postąpiło naprzód i kiedy takowej przedłożenie do uchwały Wys. Sejmu spodziewać się można.“

Na powyższą interpelacyę ma zaszczyt Wydział krajowy odpowiedzieć zo następuje:

Petycyja gminy Wilamowice i innych okolicznych gmin o utworzenie w Wilamowicach nowego Sądu powiatowego przekazaną została Wydziałowi krajowemu uchwałą Wys. Sejmu z 1. lutego 1895. do zbadania i zdania sprawy na najbliższem posiedzeniu Sejmu. Wydział kraj. w wykonaniu tej uchwały zarządził rozporządzeniem z 26. ltego 1895. do LW. 9483. dochodzenie przez Wydział powiatowy w Białej, na skutek czego Rada powiatowa w Białej z 11. czerwca 1895. oświadczyła się za utworzeniem Sądu powiatowego w Wilamowicach.

Akta dochodzenia posłane zostały c. k. wyższemu Sądowi krajowemu w Krakowie, który z 18. listopada 1896. l. 10153 zawiadomił Wydział krajowy, że wprawdzie uznał potrzebę utworzenia nowego Sądu powiatowego w Wilamowicach i postawił wniosek c. k. Ministerstwu uchwałą z 22. lutego 1896. l. 9501. z na-

leżytem ze swej strony poparciem, jednak c. k. Ministerstwo sprawiedliwości w reskrypcie swoim z 11. listopada 1896. l. 23135. wniosku tego nie nwzględniło.

Ponieważ zawiadomienie to c. k. wyższego Sądu krajowego w płynęło do Wydziału krajowego na dniu 26. listopada 1896. a więc po wydrukowaniu już sprawozdania Wydziału krajowego do Wys. Sejmu z ogólnych czynności i ponieważ sprawozdanie to obejmuje czasokres za czas od listopada 1895. po koniec października 1896., przeto powyższe zawiadomienie wyższego c. k. Sądu krajowego o decyzji c. k. Ministerstwa sprawiedliwości nie mogło być podane do wiadomości Wysokiego Sejmu w sprawozdaniu z czynności Wydziału krajowego za rok 1895/6 lecz miało nastąpić dopiero w następnem sprawozdaniu za rok 1896/7.

**Marszałek.** Następuje punkt drugi.

Pierwsze czytanie wniosku posła Michalskiego o zaprowadzenie języka polskiego jako urzędowego w wewnętrznej służbie urzędów kolei państwowej, pocztowych i c. k. żandarmerji.

Celem uzasadnienia wniosku głos ma p. Michalski.

**P. Michalski.** Wysoki Sejmie! Z górą ćwierć wieku minęło, gdy sprawiedliwość Monarsza przyznała nam prawo ojczystemu naszemu językowi.

Jego Monarszej inicjatywie zawdzięczamy rozporządzenie całego Ministerstwa z dnia 5. czerwca 1869., które niestety do dziś dnia wykonane nie zostało.

Nie potrzebuję szeroko się rozwodzić nadtem ile szkody i krzywdy przynosi nam germanizacyja panująca do dziś dnia w wewnętrznej służbie poczt i telegrafów i kolei państwowej i żandarmerji. O tem wie każdy w tej Wysokiej Izbie.

Ale mnie nie tylko o praktyczną stronę chodzi.

Poruszając mój wniosek z r. 1895. ażeby Najwyższe postanowienie Cesarzkie z r. 1869. gwarantujące nasze prawa w całej pełni wykonanem było mam głównie na oku cel wyższy. Panowie! W chwili gdy w innych dzielnicach polskich, wypierany bywa nasz język ojczysty w brew prawom boskim i ludzkim, w brew międzynarodowym gwarantowanym traktatom, nam nie wolno zapomnieć o tem, że w nas główna twierdza ojczystej mowy. Wszak nic więcej nie żądamy, jak tego, co się nam słusznie należy, a co nam Monarszą wolą przyznano, ale też tego domagać się powinniśmy.

Dlatego też w ponownym mym wniosku kładę nacisk na to, ażeby nie poprzestać na rezolucyach, które widocznie we Wiedniu nie mają powodzenia. Potrzeba aby Wydział krajowy sprawy tej z oka nie spuszczał i konsekwentnie nią się zajął, aż do jej ostatecznego przeprowadzenia.



Jeżeli obecnie ponawiam wniosek, to dlatego, że obecnie chwilę uważam za właściwą. Stoimy w obec nowego koła polskiego, które wyjść ma niebawem z wyborów do Rady państwa, a które powinno i musi uznać się za delegację Sejmu we Wiedniu.

Koło polskie powinno w tej mierze mieć wskazówkę ze strony Sejmu, i dlatego ośmielam się zalecić przyjęcie mego wniosku. Pod względem formalnym wnoszę odesłanie wniosku mego do komisji prawniczej. (Brawa i oklaski.)

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje wniosek p. Michalskiego, by odesłać jego wniosek do komisji prawniczej, rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Następuje punkt trzeci.

Pierwsze czytanie wniosku posła Średniawskiego w sprawie pocztowej giełdy pracy.

Celem uzasadnienia wniosku głos ma p. Średniawski.

**P. Średniawski.** Wysoki Sejmie! Wiadomo, że w kraju naszym stosunki zarobkowe są bardzo opłakane, z jednej strony przeludnienie ludności rolniczej z tą nadmiernie rozdrobnione gospodarstwa, z drugiej, brak przemysłu. To sprawia, że ludność uboga emigruje do Ameryki, lub też włóczy się po świecie za zarobkami.

Natomiast przy większych robotach np. przy budowie kolei, dróg bitych widzimy włochoń i innych cudzoziemców. Pochodzi to nie z braku robotnika, ale z braku możności porozumienia się. Robotnik czy rzemieślnik bierze w rękę kij, idzie od fabryki do fabryki, od miasta do miasta, od wsi do wsi szukając zarobku, i niezawsze go znachodzi, często wracając musi żebrac. Inteligentniejsi znów szukają pracy to za pośrednictwem biur stręczeń służby to za pomocą ogłoszeń w gazetach co zawsze jest kosztowne a nie zawsze skuteczne.

Zaprowadzenie pocztowej giełdy pracy stanowczo temu zapobiegnie i przyniesie korzyść nie tylko robotnikom, rzemieślnikom, officialistom i innym tym podobnym ale przyniesie także i pracodawcom. Musi także wpłynąć dodatnio na rozwój gospodarstw, rzemiosł, fabryk, i zarazem na jakie takie złagodzenie nędzy ludzkiej.

Jest to rzecz nadzwyczaj wielkiej wagi, a wprowadzenie jej nie przedstawia poważnych trudności. Zarzut że u nas nie wszyscy umieją czytać i pisać nie może tu przeszkód stanowić czy to najprzód, ten, co potrzebuje pracy, czy robotnika, jeśli sam pisać nie umie poprosi innego, który mu napisze, lub przeczyta. Zwykle na zarobki idą ludzie młodzi, t. j. generacya, wśród której nie tak wielu jest analfabetów i analfabetyzm z roku na rok się zmniejsza. Wreszcie gdy poczty zaprowadzono, to ludności, która pisać i czytać umiała, nie było nad 10% a mimo tego instytucya ta się utrzymała

i okazała bardzo pożyteczną, aż wzrosła do tej potęgi jaką dziś jest.

Co do możliwości, czy dałyby się w naszym kraju zaprowadzić pocztowe giełdy pracy ze względu na jego obszerność starałem się przywrotnie poinformować wśród wyższych urzędników pocztowych i dowiedziałem się, że jest zupełnie możliwe. Jeżeli dziś przy pocztowych kasach oszczędności musi poczta każdego dnia przysyłać wykazy do Wiednia, dlaczegoż nie może robić wykazów giełd pracy tem więcej, że na razie dopóki ludność się do niej nie przyzwyczai wystarczy wykazy te robić raz a najwyżej dwa razy na tydzień, a dopiero później w miarę potrzeby je pomnażać. Jedyńie w miastach należałoby częściej to czynić. Koszta stąd powstałe byłyby z początku niewielkie, a później żadne, bo je pokryją kartki pocztowe do tego przeznaczone Zresztą, jeżeli państwa zachodnie ponoszą na ten cel dla biur stręczeń wielkie ofiary z funduszów publicznych, to dla czegożby i nasz Rząd miał odmawiać na zapoczątkowanie jakiejś pomocy? Wspomina sprawozdanie Wydziału krajowego że Rząd rozpoczął w tym względzie badania i że dopiero po ukończeniu tych badań może przystąpić do merytorycznego załatwienia sprawy. Właściwie trudno z tego robić zarzut Wydziałowi krajowemu, jednak rzecz sama jest bardzo piekąca a jak nieraz widzimy, że takie badania mogą trwać całe lata (n. p. z asekuracją powszechną) jeżeli samo społeczeństwo tego domagać się nie będzie. Wszak może Rząd sposobem próby zaprowadzić to dla Galicyi tak samo, jak zaprowadził w Niższej Austrii przekazy na płacenie podatków.

Upraszam więc Wysoką Izbę o przychylnie traktowanie tej sprawy a pod względem formalnym o odesłanie mego wniosku do komisji administracyjnej. (Brawo.)

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje wniosek p. Średniawskiego, by odesłać jego wniosek do komisji administracyjnej, rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Następuje punkt czwarty.

Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie petycji gminy miasta Kołomyi o zezwolenie na pobór opłaty gminnej od wina i moszczu

Sprawozdawca p. Wereszczyński ma głos.

Sprawozdawca członek Wydziału krajowego p. Wereszczyński (czyta):

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie petycji gminy miasta Kołomyi o zezwolenie na pobór opłaty gminnej od wina i moszczu

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 29. grudnia 1896. posta-

nowiła Rada miejska w Kołomyi zaprowadzenie na przeciąg lat 10. opłaty gminnej od wina i moszczu o ile te napoje nie podlegają rządowemu podatkowi konsumcyjnemu a to w wysokości 5 ct. od jednego litra, czyli 5 złr. od jednego hektolitru.

Uchwała ta została w gminie należycie ogłoszona, przeciw niej nie wniesiono żadnego protestu a Rada powiatowa uchwałą z 26. stycznia 1897. ją zatwierdziła.

Powodem powzięcia powyższej uchwały Rady miasta są stałe i znaczne niedobory budżetowe gminy, na których pokrycie prawie w zupełności wyczerpane zostały rozmaite źródła dochodu.

I tak wykazuje budżet miasta :

Na rok 1895.	wydatki	205.684	zł.	78	ct.
	dochody	191.037	"	98	"
	niedobór	14.646	zł.	80	ct.
Na rok 1896	wydatki	202.971	"	02	"
	dochody	180.182	"	89	"
	niedobór	22.788	zł.	13	ct.
Na rok 1897.	wydatki	192.453	zł.	14	ct.
	dochody	177.432	"	40	"
	niedobór	15.020	zł.	74	ct.

Na pokrycie powyższego niedoboru posłużyć ma 100% dodatek do podatku konsumcyjnego mięsa i wina 20% dodatek do podatków bezpośrednich, 10% dodatek do podatków na cele drogowe, wreszcie 4% dodatek od zeznanych w gminie czynszów.

Mimo to zostaje niepokryty niedobór w budżecie na rok 1897. wydatków nadzwyczajnych, a to na budowę:

koszar dla wojska . . . . .	10.312	złr.
i na budowę hali targowej . . . . .	10.500	"
czyli razem . . . . .	20.812	złr.

Wydział krajowy zaznacza przytem, że powyższą cyfrę niedoboru w kwocie 10.312. złr. wykazuje budżet miasta już po uwzględnieniu przyrzeczonej przez Wydział krajowy gminie bezprocentowej pożyczki na budowę koszar w kwocie 180.000. złr. a jakkolwiek niedobór budżetu nadzwyczajnych wydatków, uważany być musi jako jednorazowy, to okoliczność ta nie zmieni stanu rzeczy, względnie nie usunie potrzeby czy to podwyższenia dotychczasowych, czy też wyszukania nowych źródeł dochodu. Budżety powyższe bowiem nie obejmują jeszcze rat na spłatę funduszowi krajowemu wspomnianej wyżej pożyczki koszarowej w kwocie 180.000. złr. ani przyjętego uchwałą Rady miejskiej z 9 stycznia 1895., zobowiązania gminy wobec funduszu krajowego, opłacania przez lat 75. od chwili udzielenia koncesyi na kolej lokalną Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, anuitetów rocznych aż do kwoty 11945. złr. w. a. służyć mających na oprocentowanie po 4% i planem wskazane umorzenie kwoty 277.800. złr. stanowiącej część kapitału

zakładowego budować się mającej kolei.

Dotychczasowy stały niedobór budżetowy gminy wzrosnąć jeszcze o bardzo poważną kwotę równającą się conajmniej wspomnianej wyżej gwarancyi gminy w kwocie 11.945. złr. w. a. jeśli się przyjmie, że raty pożyczkowe do funduszu krajowego w zupełności pokryte zostaną podwyższonym dochodem z czynszu za zajęcie przez wojsko nowych koszar.

Zanim przeto Rada miejska zmuszoną będzie przystąpić do ostatecznego środka t. j. do podwyższenia dodatków gminnych do podatków bez pośrednich dotyczących bezwzględnie wszystkich członków gminy obowiązana jest wyszukać taki sposób pokrycia swych potrzeb, któryby ile możności najmniej był uciążliwym względnie, który oszczędzałby przynajmniej uboższych członków gminy.

Jako taki środek słusznie proponuje Reprezentacya miasta na wzór ustawy Bukowińskiej z 22 marca 1834 Nr. 15 Dz. u. kr., opłatę od wina sprowadzanego przez osoby prywatne w obręb miasta dla użytku własnego od wina sprzedawanego w mieście hurtownie i od wina w mieście wyrabianego jednak o ile wina te nie podlegają rządowemu podatkowi konsumcyjnemu.

W petycyi swej podnosi Magistrat, że podatek konsumcyjny od wina opłaca właściwie klasa uboższa, gdyż tylko ta zalicza się do odbiorców wina od szynkarzy opłacających podatek konsumcyjny, gdyż przeciwnie zamożniejszy wolny jest od tego podatku, sprowadza bowiem wino na swój użytek, wprost od handlaży hurtownych, od podatku konsumcyjnego wolnych któremu to podatkowi nie podlegają także wina sztuczne.

Proponowana opłata ciężyłaby przeto tylko na klasie zamożniejszej mieszkańców.

Opłata ta będzie jednak podług relacyi Magistratu zawsze niższą od dotychczasowego obciążenia konsumcyi wina w szynku od którego za hektolitr podatek

rządowy wynosi . . . . .	2. złr. 97. ct.
100% dodatek gminny . . . . .	2. " 97. "
30% dodatek kraj. konsumcyjny — . . . . .	90. "
czyli razem . . . . .	6 złr. 84. ct.

Z opłaty rzeczzonej spodziewa się gmina, uzyskać dochód roczny w kwocie 2000. złr. do 3000. złr.

Gdy petycyja Reprezentacyi gminy miasta Kołomyi jest zupełnie uzasadnioną i przez Radę powiatową popartą, przeto Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić dołączony projekt ustawy.

U s t a w a.

z . . . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem księstwem Krakowskiem o zezwoleniu gminie miasta Kołomyi na pobór opłaty gminnej od wina naturalnego

i sztucznego podatku konsumcyjnego nie podlegającego:

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem rozporządzam:

#### Art. I.

Gminie miasta Kołomyi zezwala się pobierać przez lat 10. opłatę gminną konsumcyjną od wina w gminie wyrabianego (sztucznego) od wina przez prywatnych dla własnego użytku w obręb miasta wprowadzonego i w niem zużywanego, wreszcie od wina w mieście hurtownie sprzedawanego o ile wina te, rządowemu podatku konsumcyjnego nie podlegają.

#### Art. II.

Opłata wynosi 5. ct. w. a. od jednego litra, czyli 5. złr. od hektolitra, do uiszczenia zaś tej opłaty obowiązani są wszyscy ci, którzy wina sztuczne w gminie wyrabiają i wina hurtownie w miejscu sprzedają, oraz ci prywatni, którzy wina na własny użytek w obręb gminy wprowadzają o ile wina te nie podlegają podatku rządowemu konsumcyjnego.

#### Art. III.

Okręg poborowy stanowi gmina miasta Kołomyi.

#### Art. IV.

Ta opłata ciąży tylko na konsumcyi miejscowej w obrębie gminy, nie można nią obciążać producyi ani obrotu handlowego.

#### Art. V.

Blizsze postanowienia co do sposobu poboru tej opłaty wyda w drodze administracyjnej c. k. Rząd w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

#### Art. VI.

Ustawa niniejsza wchodzi w życie od najbliższego półrocza roku administracyjnego po jej ogłoszeniu.

#### Art. VII.

Wykonanie niniejszej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych

**Marszałek.** Dyskusya ogólna otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya ogólna zamknięta. Przystępujemy do dyskusyi szczegółowej.

**Sekretarz p. Urbański.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy en bloc.

**Marszałek.** Jest wniosek przyjęcia tej ustawy en bloc. Kto się z tym wnioskiem zgadza, rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Kto przyjmuje tę ustawę en bloc. rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęta.

**Sekretarz p. Urbański.** Wnoszę przyjęcie ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

**Marszałek.** Jest wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania. Kto się z tym wnioskiem zgadza rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Kto przyjmuje tę ustawę w trzecim czytaniu bez czytania rączy rękę

podnieść. (Większość.) Jest przyjęta. Następuje punkt piąty.

Sprawozdanie komisji drogowej w przedmiocie zmiany ustawy drogowej.

Sprawozdawca p. Romer ma głos.

Sprawozdawca p. Romer (zaczyna czytać sprawozdanie z all 125.)

**Sekretarz p. Urbański.** Wnoszę uwolnienie p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

**Marszałek.** Jest wniosek uwolnienia p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto ten wniosek przyjmuje rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosku.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

Komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm rączy uchwalić następujący projekt ustawy.

#### Ustawa

z dnia ..... 1897 dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych.

#### I. Ogólne postanowienia.

##### §. 1.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych, gminnych I. klasy i gminnych II. klasy.

##### §. 2.

Drogami krajowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawa krajowa za krajowe uzna.

##### §. 3.

Drogami powiatowemi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które Rada powiatowa za powiatowe uzna.

##### §. 4.

Drogami gminnemi I. klasy są te drogi, które na wniosek Wydziału powiatowego uzna Wydział krajowy za drogi gminne I. klasy; przy czem w pierwszym rzędzie należy uwzględnić te drogi, które przy udziale zasiłku z funduszu krajowego zbudowane zostały lub budowane być mają.

##### §. 5.

Drogami gminnemi II. klasy są drogi, istniejące w granicach gminy i obszaru dworskiego, do publicznego użytku przeznaczone, a nie objęte §§. 2., 3. i 4. ani też ustawą o publicznych dojazdach kolejowych oraz te, które za drogi gminne II. klasy uznane będą przez Radę gminną za porozumieniem z przełożonym obszaru dworskiego i za zgodą Wydziału powiatowego.

##### §. 6.

Mosty i przewozy nie mniej też budowy sztuczne i wszelkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bez-

pieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi, na której lub przy której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wyjątek od tego pravidła Sejm krajowy, przyjmując koszta budowy lub utrzymania tych przedmiotów na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych (§§ 4. i 5.) także Rada powiatowa, przyjmując je na fundusz powiatowy.

Co do ponoszenia kosztów budowy i utrzymania grobel i wałów, po których drogi publiczne prowadzą jakoteż obiektów, robót i urządzeń wodnych, z istnieniem drogi w związku będących, obowiązują postanowienia ustawy wodnej z d. 14. marca 1875. dz. u. kr. Nr. 33. wraz z odnośniami ustawami i przepisami.

### §. 7.

Przed założeniem lub przebudowaniem drogi publicznej (§§ 2., 3., 4. i 5) należy przeprowadzić rokowania ze stronami interesowanymi co do konkurencyi dobrowolnej, a nadto uzyskać przyzwolenie właściwych władz co do względów politycznych i wojskowych, jeżeli idzie o drogę krajową, powiatową lub gminną I. klasy.

Szczegółowe przepisy w tej mierze zawierać będzie wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

### §. 8.

Własność nieruchoma, stale lub czasowo potrzebna w celu budowy i utrzymania drogi publicznej a względnie jej założenia, rozszerzenia, przełożenia, przebudowania, odwodnienia, ochrony i t. p., może być nabytą w drodze wywłaszczenia według istniejących ustaw i przepisów.

Powyższe postanowienie ma być zastosowane również przy nabyciu gruntów potrzebnych do produkcji kamienia łamanego, żwiru, piasku, gliny, i t. p. niemniej też do zarządzania placów skladowych i dojazdów, do stawiania domków mytnicznych i wogóle wznoszenia budynków dla potrzeb, wywołanych budową lub utrzymaniem drogi publicznej.

Jeżeli właściciel przedmiotu wywłaszczonego nie zadowolą się wynagrodzeniem, ofiarowaniem mu przez zarząd drogowy lub oznaczeniem przez władzę administracyjną, orzekającą o dopuszczalności wywłaszczenia, może udać się na zwykłą drogę prawa o przeprowadzenie sądowego oszacowania, co jednak nie wstrzymuje wykonania orzeczenia ekspropriacyjnego i oddania przedmiotu wywłaszczonego na rzecz drogi publicznej, jeżeli zarząd drogowy złoży do depozytu wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

### §. 9.

Ustanowienie zasad, na podstawie których odbywa się pobór myta na drogach publicznych nierządowych, należy do ustawodawstwa krajowego.

Co do poboru myta na drogach krajowych obowiązuje ustawa z dnia 25. grudnia 1871. (dz. u. kr. Nr. 18. z r. 1872.).

Koncesya na pobór myta: drogowego, mostowego i przewozowego na innych drogach publicznych udzieloną być może na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za Cesarskiem zezwoleniem

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzielona koncesya mytnicza (ustęp 3. i 4.), której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem na dalszy, stosownie wymierzony okres czasu, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem krajowym i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi krajowemu na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień o udzielaniu koncesyi mytnicznych.

Wszelkie dotychczasowe prawo do poboru myta, nadane bez terminu na czas nieograniczony, ustanie z końcem 1900. r., jeżeli nie będzie odnowione w sposób powyżej przepisany (ustęp 3. i 4.). Wyjątek stanowią przywileje mytniczne, nadane jako regalia przed wejściem w życie ustawy drogowej z 1866. r., które w powyższym terminie mają być poddane rewizyi i co do których stosownie do wyniku wydane będą osobne postanowienia w drodze właściwej.

### §. 10.

Zaniechanie drogi krajowej jako takiej nastąpić może tylko na mocy ustawy krajowej, drogi zaś powiatowej lub gminnej (§§ 4. i 5.) na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Namiestnictwa względnie powiatowej władzy politycznej, gdy idzie o zaniechanie drogi gminnej.

Jeżeli miejscowa gmina i miejscowy obszar dworski oświadczą się zgodnie przeciw zaniechaniu drogi gminnej II. klasy droga ta zaniechaną być nie może

Zaniechana droga krajowa równie jak zaniechana droga powiatowa lub gminna I. klasy ma być uznana za drogę gminną II. klasy, o ile jest potrzebna do użytku publicznego, a nie została przeznaczona do założenia lub urządzenia drogi publicznej innej kategorii.

## §. 11

Grunt drogi zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, sprzedanym będzie na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należała, w regule właścicielom bezpośrednio z drogą stykających się gruntów w miarę ich z nią stykania się.

Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych (§§. 4. i 5.), po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi natychmiast oszacowanie jej przez znawców nieinteresowanych, następnie zawezwie o zapłacenie ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

## §. 12.

Niniejsza ustawa nienarusza praw i obowiązków, opartych na dobrowolnych ugodach lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

## II. Szczegółowe postanowienia.

## A. Pokrycie kosztów.

## § 13.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów, oznaczonem będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2) w każdym poszczególnym wypadku ustawą krajową.

## §. 14.

Koszta budowy i utrzymania drogi powiatowej ciężą przede wszystkim na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchwalać dotację potrzebną do utrzymania tych dróg w dobrym stanie §. 36. ust. 2.

Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, a stąd sprawa komunikacji doznawała uszczerbku, natenczas Wydział krajowy, po zbadaniu i stwierdzeniu takiego stanu rzeczy, wstawi w budżet powiatowy potrzebną na cel powyższy kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich a to w granicach zakreślonych §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej.

## §. 15.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych I. i II. klasy (§§. 4. i 5.) tak na gruntach gminy jak obszaru dworskiego mają być pokrywane prestacjami (§§. 16. i 19.) i zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, który dla dróg gminnych II. klasy w takim tylko razie udzielony

będzie, jeżeli dochody z innych źródeł, przeznaczonych specjalnie na rzecz tych dróg, nie wystarczają na pokrycie niezbędnych potrzeb (§. 25. ust. 2.).

## §. 16.

Prestacje na rzecz dróg gminnych (§§. 4. i 5.) wymierza się w sposób następujący:

1. Od każdej rodziny względnie partyi, prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe, a zamieszkałej w gminie lub na obszarze dworskim, odrabiać należy rocznie dwa dni piesze.

2. Zarządowi drogowemu wolno będzie, w razie uznanej przez niego potrzeby, zamienić nie wykupioną (§. 18.) robotę pieszą na ciągłą w stosunku dwóch dni pieszych do jednego dnia ciągłego.

Drogą tej zamiany żądać można roboty ciągłej tylko od kontrybuenta posiadającego bydło zaprzężne.

3. W razie kosztowniejszej budowy lub rekonstrukcji drogi gminnej, służy Radzie powiatowej prawo nałożenia na kontrybuentów odnośnej miejscowości obowiązku uiszczania prestacji nadzwyczajnej w granicach zwykłego wymiaru rocznego aż do ukończenia budowy drogi.

Od uchwały, nakładającej prestację nadzwyczajną, odwołać się można do Wydziału krajowego w sposób przepisany ustawą o Reprezentacji powiatowej.

## §. 17.

Za podstawę do obliczenia prestacji rocznej (§. 16.) służyć będą spisy rodzin względnie partyi.

Spisy takie układane będą pod kontrolą Wydziału powiatowego przez miejscowy zarząd drogowy (§ 38.) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. grudnia.

## §. 18.

Każdy obowiązany do prestacji w robotcie (§. 16. ust. 1. i 3.) może się od niej wykupić do końca lutego każdego roku spłatą jej wartości na podstawie ceny, ustanowionej przez Radę powiatową (§. 36. ust. 4.).

## §. 19.

Jaka część z pozostałych (§§. 16. i 18.) do odrobienia prestacji ma być użyta na rzecz dróg gminnych I. klasy, a jaka na rzecz dróg gminnych II. klasy, oznaczy Wydział powiatowy z uwzględnieniem długości i potrzeb tych dróg w każdej miejscowości.

## §. 20.

Przy wykonywaniu prestacji pieszej i ciągłej winna być ile możności wskazana robota, jaka w jednym dniu ma być uskuteczniiona.

Prestacyę w naturze ogranicza się na terytoryum gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość; wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć prestacyi do dostawy materiałów, znajdujących się w innej miejscowości z warunkiem, że dostawa ta uskutecznią być może w ciągu jednego dnia.

#### §. 21.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba, zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnastego roku życia albo też wskutek starości lub kalectwa niezdolne są do roboty, nie mogą zastępywać nikogo w odbywaniu powinności drogowej.

#### §. 22.

Prestacya w naturze w terminie nie wykupiona i mimo wezwania zarządu drogowego wcale nie odrobiona (§§. 16., 18. i 19.) lub nieodpowiednio uskutecznią (§. 20.) będzie wykonaną w miarę potrzeby na koszt i niebezpieczeństwo obowiązane.

Nieużyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani do końca lutego każdego następnego roku spłacić według ceny wykupna (§. 36. ust. 4 i §. 38. ust. 5.), a kwotę pieniężną stąd powstałą naczelnik gminy od członków tejże, a przelozony obszaru dworskiego od członków tegoż obszaru wnieść mają najpóźniej w ciągu dalszych dni 15 do kasy Wydziału powiatowego na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 24.).

#### §. 23.

Głowa rodziny odpowiedzialną jest za uiszczanie prestacyi drogowej od rodziny względnie partyi (§. 16.); za osoby będące w służbie odpowiada służbodawca

Osoby, ustawa gminną uwolnione od ciężarów gminnych, wolne są od prestacyi drogowej (§. 16.).

Nadto uwalnia Wydział powiatowy kontrybuentów od prestacyi drogowej w wypadkach godnych uwzględnienia. Tyczy się to szczególnie osób, zostających w zupełnym ubóstwie, a z powodu wieku lub słabości niezdolnych do roboty i nie mających w rodzinie członków do niej zdolnych.

#### §. 24.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych 10% podatków bezpośrednich, przypisanych mu w gminie lub na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Do powiatowego funduszu dróg gminnych wpływają także dochody z wykupna względnie ze spłaty prestacyi, przeznaczonych

dla dróg gminnych I. i II. klasy (§§. 18. i 22.) tudzież dochody z innych źródeł, przeznaczone na rzecz tego funduszu.

#### §. 25.

Z powiatowego funduszu dróg gminnych pokrywane być mają potrzeby dróg gminnych I. klasy, nieopędzone prestacyami (§. 19.).

Z funduszu tego pokrywane być mają również niedobory miejscowych funduszy dróg gminnych II. klasy udzieleniem odpowiedniego zasiłku (§. 15.) zwłaszcza na opędzenie kosztów materiału, potrzebnego do utrzymania lub odbudowania mostów na tych drogach nie mniej innych wydatków koniecznych do utrzymania tych dróg w stanie, do komunikacyi publicznej przydatnym.

#### §. 26.

Jeżeli zwyczajne zasoby powiatowego funduszu dróg gminnych nie pokrywają wydatków, połączonych z budową i należytem utrzymaniem dróg gminnych I. klasy tudzież niedoborów miejscowych funduszy dróg gminnych II. klasy, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić dotacyę (§. 36. ust. 3.), potrzebną dla uzupełnienia powyższych zasobów i nałożyć na ten cel w braku innych funduszy stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

#### §. 27.

Na strony interesowane (osoby fizyczne lub moralne), które z wybudowania lub rekonstrukcyi potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej względnie mostu na takiej drodze odniosą znaczne korzyści, nałożony być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy, niezależnie od innych prestacyi, osobny datek przymusowy a to orzeczeniem, wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Do obowiązkowego udziału w kosztach powyższych powołani być mogą tylko interesowani, korzystający z drogi lub mostu bez względu na granice osad i powiatów.

Stopień korzyści z drogi i wysokość datku przymusowego oznaczone będą z uwzględnieniem okoliczności, miarę interesu komunikacyjnego wykazujących, a przede wszystkim na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków, po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających tudzież z uwzględnieniem datków dobrowolnie ofiarowanych.

Wysokość datków przymusowych, nałożonych na strony interesowane, razem wziętych, nie może przenosić 30% całego kosztu połączonego z budową lub rekonstrukcyą drogi lub mostu.

Datki te wpływają do właściwego funduszu drogowego na rzecz drogi względnie mostu, dla których są przeznaczone.

§. 28.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, mającej doniosłe znaczenie pod względem komunikacyi, udzielony być może zasiłek z funduszu krajowego z zastrzeżeniem dopełnienia warunków, przez Wydział krajowy przepisanych.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłku z funduszu krajowego, nie jest utrzymywana w należytem stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §§. 14. i 35.

Wyjątkowo udzielony być może zasiłek z funduszu krajowego także na rzecz utrzymania dróg powiatowych lub gminnych, zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego, a ważnych dla zakładów przez kraj utrzymywanych, dla zdrojowisk krajowych lub stacyi klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na cele drogowe w powiecie, łącznie z 10% stałym dodatkiem przenoszą 20% tychże podatków, a mimo tego niezbędne potrzeby dróg powiatowych i gminnych własnymi zasobami powiatu i konkurencyą stron interesowanych pokryte być nie mogą, natenczas przyznana być może po zbadaniu stanu rzeczy stosowna pomoc z funduszu krajowego dla zasilenie powiatowych funduszy drogowych (§. 24. i §. 36. ust. 2.).

§. 29.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa lub gminna publiczna przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p., całą stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada analogicznie do postanowień ustawy gminnej względnie do postanowień ustawy gminnej co do zakładania i utrzymywania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odnośnych.

Wyjątek od powyższego pravidła zrobić może Wydział krajowy co do dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w przypadku uwzględnienia godnym, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych publicznych, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy względnie powiatowy fundusz dróg gminnych.

§. 30.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalń i kamie-

niolomów albo też eksploatacyja lasów nieomyconą drogą powiatową lub gminną (§§. 4. i 5.) niezwykłym sposobem zużywa, obowiązany będzie odnośny przedsiębiorca względnie posiadacz przedmiotu przewozonego do osobnych datków na utrzymanie tej drogi.

O wysokości powyższych datków i sposobie ich uiszczenia orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem. Można atoli oznaczyć je także ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną, ale tylko w czasie, zanim powyższe orzeczenie wydanem zostanie.

Wysokość tych datków ma być zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo względnie posiadacza przedmiotu przewozonego powiększa kosztą jej utrzymania, przyczem obok innych sposobów obliczenia przypadającego datku przyjęć można także za podstawę do obrachowania tegoż przybliżoną ilość fur drogę zużywających z uwzględnieniem przypuszczalnego dochodu, jakiby mógł być uzyskany w razie zaprowadzenia na niej opłat mytnicznych w stosunku do jej długości.

Powyższy datek ma być opłacany także za zużycie drogi (§§. 2., 3., 4. i 5.) omyconej, jeżeli fury nie przejeżdżają przez roгатkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

Znajdujące się na drodze myto mostowe lub przewozowe nie uwalnia od datku z powodu niezwykłego zużycia drogi samej.

§. 31.

Jeżeli komunikacyja przez wypadki elementarne jak n. p. zaspasy śniegowe, powodzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki za wynagrodzeniem mieszkańcy osady (gminy i obszaru dworskiego) najbliższej miejscy, w którym robota ma być wykonaną.

Rada powiatowa oznaczy okręg osad, które i kolejny porządek, w jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót.

Stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość, oznaczy wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I klasy.

§. 32.

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

Strona prywatna, pobierająca myto na

podstawie koncesyi mytniczej, obowiązana jest aż do wygaśnięcia nadanego jej prawa utrzymywać przedmiot omycony własnym kosztem i w należywym stanie.

Jeżeli gmina pobiera myto kopytkowe na potrzeby dróg, ulic i placów, dochód z tego źródła nie może być obrócony na żaden cel inny.

B) O zakresie działania Reprezentacyi i Władz w sprawach drogowych, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzednich.

#### §. 33.

Sejm krajowy stanowi uchwałą:

1. o funduszach potrzebnych do budowy i utrzymania dróg krajowych;

2. o dotacyi z funduszu krajowego na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych (§. 28.).

#### §. 34.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych;

2. przeznaczają z dotacyi przez Sejm uchwalonej (§. 33. ust. 2.) zasiłki bezzwrotne i pożyczki na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 28.).

#### §. 35.

Wydział krajowy prowadzi w granicach niniejszej ustawy naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymywaniem wszystkich innych dróg publicznych nierządowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu instrukcyjne tak administracyjne i rachunkowe jakoteż techniczne i czuwa nad ściśłem wykonaniem przepisów istniejących.

Jeżeli Wydział powiatowy zaniedbuje bądź drogi powiatowe bądź drogi gminne I. klasy lub nie wykonuje należycie nadzoru nad drogami gminnymi II. klasy albo w sposób nieodpowiedni używa prestaty i funduszków drogowych, natenczas Wydział krajowy wydaje stosowne zarządzenia, a w razie potrzeby przez siebie uznanej, ustanowi za zgodą politycznej władzy krajowej na koszt powiatu własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego.

Również może Wydział krajowy, w razie potrzeby przez siebie uznanej, objąć w zarząd własny budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. klasy, przyczem oznaczy kwotę, która w takim razie z funduszków powiatowych względnie z powiatowego funduszu dróg gminnych w czasie trwania tego zarządu ma być oddaną do dyspozycyi Wydziału krajowego wraz z dochodami przeznaczonymi specjalnie na rzecz drogi odnośnej.

Jeżeli Rada powiatowa nie ustanowi w czasie właściwym cen wykupna względnie spłaty prestaty pieszej (§. 36. ust. 4.),

natenczas dokona tej czynności Wydział krajowy.

Wydział krajowy rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do potrzeby i kierunku dróg powiatowych (§. 3.), dalej spory między Wydziałami powiatowymi co do potrzeby i kierunku nowych dróg gminnych I. klasy (§. 4.), rozstrzyga w razie niezgodności zdań między gminą i obszarem dworskim względnie gminami i obszarami dworskimi z jednej a Wydziałem powiatowym względnie Wydziałami powiatowymi z drugiej strony co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy (§. 5.) i w ogólności rozstrzyga spory drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

#### §. 36.

Rada powiatowa stanowi:

1. o budowie i kierunku drogi powiatowej, a odnośne uchwały swoje podaje do wiadomości Wydziału krajowego;

2. o funduszach potrzebnych do budowy i utrzymania dróg powiatowych (§. 14.);

3. o dotacyi potrzebnej na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 26.);

4. uchwałą; przynajmniej co 3 lata powziąć się mającą, o cenach wykupna względnie spłaty prestaty pieszej.

#### §. 37.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych tudzież dróg gminnych I. klasy (§. 4.) i o ile to uzna za potrzebne, porucza wskazane przez siebie czynności odnośne miejscowemu zarządowi dróg gminnych II. klasy;

2. nadzoruje miejscowe zarządy drogowe co do budowy i utrzymywania dróg gminnych II. klasy i kieruje odnośnymi czynnościami tychże zarządów (§. 38.), a w razie zaniedbania wydaje stosowne zarządzenia;

3. zarządza powiatowym funduszem dróg gminnych, przedkłada corocznie Radzie powiatowej preliminarz potrzeb, które z tego funduszu mają być pokryte i wyznacza zasiłki w myśl §. 25.;

4. kieruje budową i sprawuje nadzór nad utrzymaniem drogi krajowej, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;

5. orzeka w braku porozumienia między gminą a obszarem dworskim tudzież między sąsiednimi gminami i obszarami dworskimi co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy;

6. rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych II. klasy;

7. orzeka w sprawach naruszenia ca-



łości drogi publicznej i przywrócenia jej do pierwotnego stanu;

8. w razie zaniechania drogi powiatowej lub gminnej przeprowadza całą czynność §. 11. przepisaną:

9. podaje do wiadomości miejscowego zarządu drogowego uchwałę Rady powiatowej względnie Wydziału krajowego co do ceny wykupna względnie spłaty prestacyi pieszej (§. 35. ust. 4., §. 36 ust. 4. i §. 38.);

10. sporządza i utrzymuje w ewidencji kataster dróg powiatowych i gminnych, co do tych ostatnich przy współdziałaniu gmin i obszarów dworskich.

Do katastru dróg gminnych wciągnięte być mają do lat sześciu wszystkie drogi gminne uważane jako publiczne.

### §. 38.

Zarząd dróg gminnych II. klasy (miejscowy zarząd drogowy) składa się z naczelnika gminy i przełożonego obszaru dworskiego.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, miejscowy zarząd drogowy należy do zakresu działania zwierzchności gminnej względnie magistratu.

Miejscowy zarząd drogowy prowadzi całą techniczną i ekonomiczną administrację dróg gminnych II. klasy, do niego należy staranie, aby te drogi w dobrym stanie były utrzymywane.

Tenże zarząd kieruje budową i dozorem utrzymania drogi gminnej I. klasy w granicach odnośnej miejscowości, o ile mu ta czynność przez Wydział powiatowy została powierzona (§. 37. ust. 1.).

Miejscowy zarząd drogowy ogłasza w czasie właściwym cenę wykupna względnie spłaty dnia pieszego (§. 18. i §. 22.).

Naczelnik gminy z tejeż, a przełożony obszaru dworskiego z tegoż obszaru sprawują na miejsce roboty kontrybuentów, uiszczających prestację w naturze również dostarczają robotników do wykonywania robót, spowodowanych wypadkami elementarnymi (§. 31.).

Tak samo obowiązani są oni zbierać od kontrybuentów pieniądze, uiszczane tytułem wykupna względnie spłaty prestacyi drogowej i wносить je niezwłocznie do kasy Wydziału powiatowego na rzecz właściwego funduszu.

Sposób, w jaki miejscowy zarząd drogowy i tegoż poszczególni członkowie sprawować mają czynności, należące do ich zakresu, oznaczy wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

Na każdego członka zarządu drogowego, przekraczającego lub zaniedbującego swe obowiązki w sprawach administracji

dróg gminnych, nakładać może Wydział powiatowy kary pieniężne (porządkowe) aż do 20 zł. w. a.

Kary te wpływają na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych.

Każdy członek miejscowego zarządu drogowego odpowiedzialny jest za szkodę, wyrządzoną funduszowi drogowemu wskutek zaniedbania swego obowiązku.

Jeżeliby zarząd drogowy nie utrzymywał dróg gminnych II. klasy w dobrym stanie lub używał w sposób nieodpowiedni prestacyi i funduszy drogowych, natenczas Wydział powiatowy ma zarządzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien tenże w miarę potrzeby a za zgodą politycznej władzy powiatowej objąć bezpośredni zarząd dróg rzeczonych, w którym to razie rozporządzać będzie prestacjami nie mniej też dochodami z myta lub innymi funduszami, dla tych dróg przeznaczonymi.

Wszelkie spory i zażalenia, dotyczące objęcia dróg gminnych II. klasy w zarząd Wydziału powiatowego, rozstrzyga Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namieśtnictwem.

W wyjątkowych wypadkach przysługuje Wydziałowi powiatowemu prawo wyznaczania miejscowemu zarządowi drogowemu względnie jednemu z jego członków bądź stałego bądź jednorazowego wynagrodzenia, które pokryte będzie z powiatowego funduszu dróg gminnych.

### §. 39.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatek równie jak rozstrzygnięcie sporów co do uwolnienia od myta należy do władz politycznych stosownie do istniejących przepisów.

### §. 40.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych każdy bez przeszkody mógł używać nie mniej, aby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie cierpiało. W razie więc takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu, sprawującego dozór bezpośredni, a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzą stosowne środki do naprawy drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem zawia lomią.

### §. 41.

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

Zaległości w spłatach prestacyi drogo-

wych, o ile nie będą mogły być ściągnięte przez naczelnika gminy do końca lutego każdego roku równie jak zaległości powyższe, ciążące na obszarze dworskim, wykazywane będą przez Wydział powiatowy politycznej władzy powiatowej do ściągnięcia w sposób, przepisany dla ściągania zaległości podatkowych.

Odpisanie zaległości w spłatach prestacyi drogowych nastąpić może na podstawie uchwały Rady powiatowej.

Prawomocne uchwały, orzeczenia i rozporządzenia, wydane na podstawie niniejszej ustawy, egzekwowane będą na żądanie właściwej władzy autonomicznej przez polityczną władzę powiatową.

#### §. 42.

Zaległości w spłatach względnie wykupnie prestacyi drogowych z roku poprzedniego, niewykazane najpóźniej do końca grudnia roku następnego władzy politycznej do ściągnięcia, od kontrybuentów żądane być nie mogą. Wyjątek w tym względzie stanowią zaległości sporne, które po prawomocności orzeczenia także później egzekwowane być mogą.

#### §. 43.

Ustawa drogowa nie obowiązuje miast Lwowa i Krakowa, zaś w gminach miejskich, dla których wydana została ustawa gminna z dnia 13. marca 1889 r. (Dz. u. kr. nr. 24), obowiązuje z tą odmianą, że prestacye, w §. 16. wymienione, zamienione będą wedle ceny, przez Radę powiatową ustanowionej, na pieniądze, a wypadającą z tej zmiany kwotę pieniężną rozłoży Rada gminna na podstawie podatków bezpośrednich na wszystkich w gminie opodatkowanych.

Gminy te prowadzić będą pod kontrolą władz nadzorczych cały zarząd dróg gminnych I. i II. klasy, a na pokrycie wydatków, w § 25. przewidzianych, otrzymywać one będą corocznie stały zasiłek z powiatowego funduszu dróg gminnych w wysokości 3% podatków bezpośrednich, rzeczywiści przez opodatkowanych w tych miastach w ciągu roku na rzecz powyższego funduszu wpłaconych.

Powyższe przepisy rozciągnąć można także na inne gminy w kraju na podstawie uchwały sejmowej i za Cesarzkiem zezwoleniem.

#### §. 44.

W granicach tej ustawy oraz innych odnośnych ustaw i przepisów obowiązujących wyda c. k. Namiestnictwo w porozumieniu z Wydziałem krajowym wykonawczy regulamin drogowy, mający zarazem obejmować szczegółowe postanowienia o potrzebnych terminach w poszczególnych

czynnościach administracyjnych i o współudziale władz rządowych w czuwaniu nad dobrym stanem dróg publicznych nierządowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księstwem Krakowskiem wydaję załączoną ./- ustawę drogową i postanawiam co następuje:

#### Art. I.

Niniejsza ustawa o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych obowiązywać będzie od dnia 1. stycznia 1898. roku.

Równocześnie utraci moc obowiązującą ustawa drogowa z dnia 18. sierpnia 1866. r. dz. u. kr. Nr. 15. z r. 1867. tudzież nowela do tej ustawy z dnia 7. lipca 1885 r. dz. u. kr. Nr. 39.

#### Art. II.

Ustawa niniejsza ma mieć zastosowanie do odnośnych postanowień ustawy o publicznych dojazdach kolejowych z dnia 15. kwietnia 1881. r. dz. u. kr. Nr. 46. i noweli do tej ustawy z dnia 9. marca 1888. r. dz. u. kr. Nr. 38.

#### Art. III.

Przeprowadzenie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

**Marszałek.** Rozprawa ogólna otwarta. Czy zapisuje się kto do głosu?

**P. Dr. Bernadzikowski.** Proszę o głos „za“ i „przeciw“ niektórym ustępem projektu.

**P. Bojko.** Proszę o głos „za“.

**P. Żardecki.** Proszę o głos „za“, z poprawkami.

**P. Kramarczyk.** Proszę o głos „za“.

**P. Dr. Rosner.** Proszę o głos „przeciw“.

**P. Urbański.** Proszę o głos „za“.

**P. Dr. Jahl.** Proszę o głos „za“.

**P. Dr. Czajkowski.** Proszę o głos „za“.

**P. Dr. Dworski.** Proszę o głos „za“.

**P. Krzysztofowicz.** Proszę o głos „za“.

**P. Nowakowski.** Proszę o głos „przeciw“.

**Marszałek.** Zatem do głosu zapisali się „przeciw“ ustawie: Pp. Bernadzikowski, Rosner i Nowakowski, „za“ ustawą: Pp. Bojko, Żardecki, Kramarczyk, Urbański, Dr. Jahl, Czajkowski (senior), Dworski i Krzysztofowicz. — Udzielam głosu p. Bernadzikowskiemu.

**P. Dr. Bernadzikowski.** Wysoki Sejmie! Zapisalem się do głosu przy rozprawie ogólnej nad projektem ustawy nam tu przedłożonej nie dlatego, abym jej był w gruncie rzeczy przeciwny, ale z tego względu, że godząc się z całością, wybieram niektóre tylko momenta, przeciwko którym ze stanowiska mego zapatrywania jakoteż

większości mego klubu musiałbym się oświadczyć. A to tem więcej, że reprezentując klub ten włościański i uwzględniając życzenia tego ludu, objawione tak na zgromadzeniach poważnych jako też i w petycyjach tu wniesionych, uważam, że niektóre postanowienia tej ustawy nie czynią zadość życzeniom i żądaniom zresztą słusznym ludności wiejskiej.

Aby to bliżej określić, pozwolę sobie przytoczyć powody, które właśnie przy ustawie dziś obowiązującej były tym zarodkiem niezadowolenia wśród ogółu ludności, t. j. ustawę z r. 1856 i nowelę do tej ustawy z roku 1885. Jak poucza doświadczenie, oparte na tych ustawach, nadmierny ciężar obowiązku spoczywał głównie na barkach ludności wiejskiej z powodu wysokiego szarwarku, jakoteż z powodu niesprawiedliwego rozdzielenia prestacji między biednych a bogatych, względnie bogatszych. Było to nie tylko niesłusznem, ale powiedziałbym, krzycząco niesprawiedliwem. Robota ta naszej reprezentacji krajowej z przed 12 laty była właśnie tą przyczyną niezadowolenia pomiędzy szerokiemi warstwami ludności a echem tych krzywd były głosy, które się odbijały tak tu w tej Wysokiej Izbie, jakoteż wszędzie, gdzie tylko poważniejsze zebrania przedstawicieli włościaństwa miały miejsce. Wobec tego mam to przekonanie, że zadaniem dzisiejszego Sejmu jest, aby te właśnie powody niezadowolenia usunąć i dać wyraz, że Sejm stoi na gruncie czystej sprawiedliwości. ✓

Czy jednak dzisiejszy projekt ustawy czyni zadość tym wymaganiom, na to pytanie pozwolę sobie odpowiedzieć „tak“ i „nie“. Bo jakkolwiek z pewnem uznaniem muszę się wyrazić tak dla Wydziału krajowego, który przedłożył projekt na podstawach bardziej sprawiedliwych, aniżeli dawna ustawa, jak i dla komisji, to jednakże ze względu na postanowienia zawarte w §. 16. projektu ustawy drogowej nam przedłożonej, muszę się oświadczyć przeciw.

Tak Wydział krajowy jak i komisja drogowa zajęła w tym wypadku stanowisko połowiczne, to znaczy, liczone się w tym wypadku bardziej w opinią osób zasiadających w tej wysokiej Izbie, aniżeli w opinią całego kraju. Zawarto kompromis, który, mojem zdaniem, w pewnych warunkach jest bardzo pożytecznym, i załatwiono sprawę połowicznie, w sposób, który mi przypomina dykteryjkę o pewnym jego-mości, który zapytany jak sprawa stoi, odrzekł, że interes jest na pół skończony, bo jedna strona chce, a druga nie chce. (Wesołość). Tym interesem na pół skończonym

jest właśnie zamiana czterech dni prestacji na dwa dni. Resztę t. j. podniesienie dodatku ustawowego z 3% na 10% przy równoczesnem zniesieniu owego historycznego dodatku na materyał drzewny przez obszary dworskie dostarczane, zostawiam na uboczu i oświadczam, że za tem będziemy głosować, gdyż z tem zupełnie się godzimy.

Aby bliżej zaznaczyć, dlaczego właśnie zniesienie z 4 dni na dwa dni jest niesłusznem, pozwolę sobie oprzeć się nie tylko na oświadczeniach Wydziału krajowego zawartych w jego sprawozdaniu i komisji drogowej, ale także sięgnąć do opinii tej samej komisji drogowej w roku zeszłym, gdzie wyraźnie powiedziano, że „przeważną część potrzeb drogowych pokrywa się z dodatków do podatków“. W tem oświadczeniu komisji, nadzwyczaj może skromnem, widać dokładnie faktyczny stan rzeczy, t. zn. że podstawą w racjonalnej gospodarce drogowej jest rzeczywicie pieniądze, a ja tego samego jestem zdania. Bo tak, jak w każdej gałęzi gospodarstwa, pieniądź stanowi główną podstawę działania, jeżeli tylko administracja jest racjonalną, tak samo przy drogach komunikacyjnych wogóle a w szczególności przy drogach gminnych pieniądź ten jest czynnikiem decydującym.

Chciałbym teraz w przybliżeniu przynajmniej zastanowić się nad tem, jaka jest wydajność wszystkich prestacji, określonych ustawą do dziś obowiązującą, jak wielką reprezentuje kwotę, a zarazem wysnuć wnioski, jaką kwotę uzyskamy przez wprowadzenie 10% dodatku i zaprowadzenie dwóch dni pracy w naturze.

Wydział krajowy obliczył wydajność wszystkich prestacji w naturze na kwotę, o ile się nie mylę (proszę mi wybaczyć, jeżeli w cyfrach nie będę zupełnie ścisłym) 1,340.000 zł. Kwotę tę jabym podniósł nawet do 1,500.000 zł., ale zarazem zaznaczyłbym, że kwota ta jest czczem urojeniem. Bo przyznam się Panom, i wielu zapewne z Panów tego jest zdania, że nominalna kwota przedstawiająca wartość prestacji może być o dwie trzecie obniżoną, a wtedy realną faktyczną wartość przedstawiać będzie.

Jeżeli więc obniżyjemy kwotę 1 1/2 miliona do jednej trzeciej, uzyskamy 500.000 zł., wartość 3% wego dodatku ustawowego, która wynosi około 300.000 zł., 5% wydatek w materyale drzewnym, dostarczonym przez obszary dworskie, ma wynosić około 116.000 do 117.000 zł., (wynosi on właściwie mniej, jabym przyjął o 1/3 mniej i obniżyłbym go do 75.000 zł.) tak, że suma tych wszystkich dochodów na pod-

stawie dzisiejszej ustawy drogowej wynosiłaby mniej więcej około 900.000 zł. Na pokrycie tej sumy proponuje komisya drogowa 10%-wy dodatek, który w najgorszych warunkach przyniesie przecieź 950.000 zł, a dwa dni prestacyj w naturze obliczone wedle wskazówek przez Wydział krajowy na jakies sześć kroć sto kilka dziesiąt tysięcy złotych, zredukowane do  $\frac{1}{3}$  przedstawilaby wartość tylko 227.500 zł. czyli suma tych świadczeń wynosiłaby 1,177.500 zł. Kwota ta jest wyższą od poprzedniej o 277.500 zł.

Nie będę wchodził bliżej w szczegóły co do cyfr, ale stojąc na stanowisku mojem własnem, jakoteż życzeń ogółu ludności, która dała temu wyraz w licznych petycyjach, jak już raz zaznaczyłem, której to opinii pod żadnym warunkiem nie należy nam lekceważyć, dlatego, że się skłaniają na nią głosy tysięcy ludzi; poruszyłbym jeszcze jedną kwestyę, która co prawda, jest ze strony komisji bardzo słusznie załatwiona i z którą zupełnie się godzę, ale tylko częściowo. — A mianowicie komisya drogowa zaznacza taksamo, jak Wydział krajowy, że, aby rozdział prestacyi był słuszny, potrzeba, aby także na tych kontrybuentów, którzy żadnego podatku nie opłacają, albo opłacają mało, odpowiednie obowiązki względem dróg nałożyć.

I ja jestem za tym ekwiwalentem, który do pewnego stopnia wyrównuje, że tak powiem lata tę lukę, jakaby została, gdyby tylko sam dodatek do podatku był na ludność nałożony.

Byłbym jednak zatem, ażeby nie dwa dni szarwarku oznaczać, gdyż dwa dni nie zadowolnią mojem zdaniem ludności, ale jeden dzień, który jak się to pokazało według mego obliczenia, jest zupełnie wystarczający, ażeby zadość uczynić wymaganiom, jakich żąda Wydział krajowy i komisya drogowa bez uszczerbku dla stanu dróg gminnych

Jeżeli jeden dzień prestacyi, byłby nie wystarczający, to §. 16. tejsamej ustawy w alinei, zdaje mi się, trzeciej daje możność reprezentacyi powiatu, aby w wypadkach, gdzie zachodzi konieczna potrzeba większych świadczeń na rzecz dróg gminnych, prestacye te odpowiednio na kontrybuentów nakładała. Odrabianie prestacyi, jak zresztą wiadomo, odbywało się i odbywać będzie w sposób, który urąga wszelkim wymogom pracy i dlatego po prestacyach w naturze wiele się też nie spodziewam. Spodziewam się tylko pożytku po tym funduszu, jaki powstanie z 10% dodatku, bo Panowie przyznać

musicie, że często gęsto 1 metr sześcienny szutru czy kamienia, wysypany choćby na 1 km drogi, więcej znaczy, niż prace 15 lub 20 kontrybuentów. Również to jest pewnem, że to co się zrobiło dotąd stałego i trwałego dla dróg gminnych, to z pewnością nie polega na pracy rąk kontrybuentów obowiązanych do świadczenia, ale na monecie brzęczącej i dlatego też godząc się z jednej strony na wysokość dodatku 10% do podatków, upraszałbym Wysoką Izbę, by przy rozprawie szczegółowej, przy której ewentualnie za-trzegam sobie głos, uwzględnić raczyła życzenia ogółu i zgodziła się na obniżenie prestacyi dwudniowej na jeden dzień.

**Marszałek.** Głos ma p. Urbański.

**P. Urbański.** Od lat 10 przeszło prawie od chwili wejścia w życie obowiązującej ustawy drogowej pojawiły się zarzuty, że jest złą i niesprawiedliwą i wnioski dążące do jej reformy. A jednak złą ona nie jest, jak dowodzi rozwój komunikacyi w tych powiatach, które się mniej krytyką a więcej wykonywaniem jej zajmowały, ani tak niesprawiedliwą, jak ją przedstawiają ci, którzy opierając się na jednym postanowieniu, dotyczącem czterodniowej prestacyi osobistej, podnoszą jej niesprawiedliwość, a pomijają milczeniem prestacye w materyale drzewnym i inne powinności drogowe, rozłożone na podstawie polatkowej, a przeznaczone na utrzymanie dróg gminnych, powiatowych i krajowych, które ta ustawa również obejmuje.

Nie ulega jednak wątpliwości, że ustawa ma wady, które usunąć i braki, które uzupełnić należy.

Wadą jest bowiem niejednorodność powinności drogowych, mianowicie w gminach miejskich od rodziny, w gminach wiejskich od domu, od obszarów dworskich w materyale drzewnym i od domów. Wadą jej jest dalej ta czterodniowa prestacya osobista na słusznych wprawdzie i sprawiedliwych podstawach oparta, ale za wysoka, a w tej wysokości dająca powód do agitacyi i utyskiwań na niesprawiedliwy rozkład powinności drogowych, a jest po części bez pożytku dla dróg.

W miejscowościach bowiem, gdzie prestacya ta przewyższa potrzebę lokalną a mianowicie w miejscowościach silniej zaludnionych a mało dróg gminnych mających, lub przeciętych drogą państwową, krajową lub powiatową, jest ona marnowaną, aby nie musiała być spleconą i stąd po części jest bez użytku dla dróg miejscowych, względnie powiatowego funduszu dróg gminnych. Przedłożony projekt u-

suwa te wady i nie zmieniając podstaw obowiązującej ustawy, wprowadza jednolitość powinności drogowych, znosząc prestacje w materiale drzewnym i od domu, ustanawia tylko prestacyi od partyi, względnie od rodziny i zniża prestacyę osobistą czterodniową o połowę a ubytek tych dwu dni wartości nominalnej 650.000 złr., rozkłada na podstawie podatkowej, podnosząc dodatek do podatków z 3% na 10%.

Na podstawie tych postanowień wartość wszystkich powinności drogowych, przeznaczonych na utrzymanie 48.000 klm dróg gminnych, zmniejszoną zostanie z kwoty 1,700.000 zł. na 1,500.000 zł.

Nie ulega jednak wątpliwości, że ta niższa, ale rzeczywista kwota większe będzie miała dla rozwoju dróg znaczenie, niż owa wyższa, ale przeważnie na prestacyach w naturze polegająca, a zatem nierzeczywista, nominalna, po większej części na papierze będąca

Zarzut, który podniósł p. Bernadzikowski, że nawet do połowy zniżona prestacya osobista jest jeszcze za wysoką, nie jest uzasadnionym. Jeżeli się bowiem zważy, że wartość wszystkich powinności drogowych na utrzymanie dróg gminnych, powiatowych i krajowych, przeznaczonych, wynosi około 3 miliony, wartość zaś osobistych prestacyi zaledwie 650.000 złr., a nawet znacznie mniej wobec postanowienia, że ubodzy i niezdolni do pracy są od niej uwolnieni, to należy przyznać, że prestacya osobista do minimum ograniczoną została.

Przedłożony projekt uzupełnia brak podziału dróg gminnych na klasy, a od dając drogi klasy pierwszej w zarząd Wydziałów powiatowych, zabezpiecza w ten sposób trwałą i odpowie lną konserwacyę dróg, mających dla powiatu pierwszorzędne znaczenie a zarazem odpowiednie zużycie prestacyi i chroni częściowo od ich marnowania.

Przedłożony projekt uzupełnia także inne braki, wprawdzie mniej ważnemi, ale cennemi postanowieniami, których podnosić w ogólnej dyskusyi nie widzę powodu. W końcu pozwałam sobie, jako prezes Rady powiatowej, zajmujący się od lat szeregu sprawami drogowem, wyrazić przekonanie, że jeżeli przedłożony projekt stanie się ustawą, to jakkolwiek w obec odmiennych nieco stosunków nie zadowoli wszystkich powiatów w równej mierze, wpłynie jednak znaczenie na ulepszenie i rozwój komunikacyi w kraju, a oparta na jednolitym i równomiernym rozkładzie powinności drogowych, przyczyni się, a przynajmniej powinna przyczynić się do

wzmocnienia harmonii między gminą a dworem, w spólnym interesie bardzo pożądaney. (Brawa)

Marszałek. P. Romer ma głos.

P. Dr. Rosner. Wysoki Sejmie! Jeżeli pozwoliłem sobie zabrać głos w dyskusyi ogólnej przeciw projektowi ustawy drogowej, to muszę nacechować swoje stanowisko, specjalnie jako posła z miasta Białej, które mam zaszczyt reprezentować.

Zarzuty moje w dyskusyi ogólnej skierowane będą przeciw przepisom §. 24. 29. i 43. projektu ustawy drogowej.

Wysoka Izba przyzna, że miasta mają tyle obowiązków moralnych do spełnienia i muszą utrzymywać tyle instytucyi w celach społecznych, iż ofiary, które na miasta nakłada nowy projekt ustawy, nie mogłyby być spełnione, albowiem ciężary, które mają miasta ponosić, są wobec ważnej misyi społecznej zanadto wygórowane.

Żeby Wysokiej Izbie wykazać te wielkie ciężary, jakie nowy projekt ustawy nakłada specjalnie na miasta, pozwolę sobie zestawić obowiązki objęte obecną ustawą z obowiązkami, które nakłada nowy projekt.

Obecnie obowiązująca ustawa nakłada następujące ciężary na obywateli miast, a w szczególności 4-dniową robociznę, czyli prestacyę drogową; jeżeli weźmiemy za podstawą opodatkowania przybliżonej wysokości 100.000 zł, to w takim razie zredukowana robocizna wynosi w przybliżeniu 4%, więc przy sumie podatkowej 100.000 zł. wynosiłaby w przybliżeniu 4.000 zł. Dalej obowiązane są gminy spłacać do funduszu powiatowego 3%, to przedstawia 3.000 zł. tak, że wobec istniejącej obecnie ustawy drogowej przy sile podatkowej w wysokości 100.000 zł. rocznie, dodatek włącznie z prestacyą drogową wynosi około 7.000 zł. rocznie.

Przypatrzmy się, o ile się zmieni stan rzeczy na podstawie zaproponowanej przez komisję drogową ustawy.

Komisya drogowa proponuje, aż-by prestacje drogowe zniżyć do 2 dni, a więc biorąc za podstawę tę samą cyfrę podatkową 100.000 zł., reprezentowałaby prestacya drogowa kwotę 2.000 zł. natomiast dodatek 10% przedstawia kwotę 10.000 zł., a więc razem prestacya drogowa wraz z podatkiem wynosiłaby 12.000 zł. rocznie, a przecieź przyjąwszy siłę podatkową w wysokości 100.000 zł. podwyższenie wynosiłoby rocznie co najmniej 5.000 zł. Przyznacie Panowie, że podwyższenie to jest ogromnej wagi i wielkiej doniosłości i jeżeli kwota ta będzie się rok rocznie przez długi przeciąg lat powtarzała, to bardzo po-

ważną będzie reprezentowała sumę. Wprawdzie komisya drogowa w §. 43. na korzyść miast proponuje ten wyjątek, że 3% z kwoty złożonej do funduszu Wydziałów powiatowych na rzecz dróg gminnych ma być miastom zwrócone, jednakowoż ja nie wiele sobie obiecuję z tego zastrzeżenia uczynionego w projekcie ustawy drogowej. Sądzę, że tu bardzo odpowiednio można zastosować stare przysłowie polskie, które mówi: „lepszy wróbel w garści, niż kanarek na dachu“. Obawiam się, że będą rozmaite trudności, ażeby gmina otrzymała to, co ma zastrzeżone projektem ustawy drogowej.

W każdym razie, gdyby nawet Wysoki Sejm przyjąć raczył §. 43. projektowanej ustawy, cyfrowo wykazałem, że podwyższenie prestacyi i danin na rzecz dróg gminnych jest znaczne i przedstawia kapitał dość znakomitej wysokości. My stoimy wszyscy, a w szczególności reprezentanci miast na tej podstawie, ażeby wszelkie potrzeby dróg gminnych rozłożono na podatki bezpośredni. Jednakowoż nie chcemy, aby to w ten sposób uczyniono, jak to proponuje szanowna komisya drogowa, która miasta niejako oddaje pod kuratelę Wydziałów powiatowych.

My chcemy, abyśmy sobie administrowali drogi własnymi funduszami i ażeby w tym względzie autonomia miast nie doznawała najmniejszego ścieśnienia. Sądzę dalej, że proponowana przez komisję drogową ustawa poniekąd sprzeciwia się ustawie zasadniczej drogowej, którą mam właśnie pod ręką. Ustawa zasadnicza gminna z 5. marca 1862. Nr. 18. dz. p. p. mówi w art. 5. ustępie 3. co następuje: (J.E. p. Marszałek pozwoli, że dosłownie odczytam) (czyta):

„Własny zakres działania, to jest ten, w którym gmina może zarządzać i rozporządzać według swego wolnego postanowienia z zachowaniem istniejących państwowych i krajowych ustaw, obejmuje wszystko, co się tyczy wprost interesów gminy a załatwione i przeprowadzone to być może w jej obrębie własnymi siłami.

A alinea trzecia mówi (czyta): Piecza o utrzymanie dróg, placów, mostów, o bezpieczeństwo i łatwość komunikacyi na drogach i wodach oraz policya polowa należy do własnego zakresu gminy“.

Z tego wyraźnego brzmienia ustawy wysnuwam ten wątek, że zapatrywanie szanownej komisji drogowej jest mylne, jakoby miasta zobowiązane były składać pewne kapitały na rzecz dróg gminnych do funduszy powiatowych. Owszem sądzą, że jestem tłumaczem woli wszystkich Sza-

nownych reprezentantów miast i stoję na stanowisku, że Wysoki Sejm powinien zwrócić uwagę swoją na swobodną zupełnie autonomiczną administrację dróg gminnych. (Brawa.)

**Marszałek.** Głos ma p. Bojko.

**P. Bojko.** Wysoka Izbo! Nie zapieram się, że i ja w swem przemówieniu trzymałbym się treści przemówienia kolegi Bernadzikowskiego, jednakowoż ze względu na to, że będąc w komisji drogowej i słysząc z jakim mozołem skleił się taki projekt, jaki jest, wstrzymam się od wszelkiej krytyki i poprzestaną na krótkim porównaniu obowiązującej ustawy z projektem ustawy.

Dotychczasowa ustawa drogowa znana jest wszystkim, przedewszystkiem tym, którym się dała nieco we znaki, t. j. włościanom.

Cały ciężar i cała waga spoczywała w niej przeważnie na sile roboczej i to najbiedniejszego ludu, na sile rąk chłopskich, a tylko część spoczywała na sile podatkowej o ile szło o drogi gminne.

Słyszając słowa utyskiwania ludu Wydział krajowy zebrał na żądanie Wysokiego Sejmu potrzebne materyały w tym względzie i oto mamy przed sobą ten nowy projekt.

Jak już zaznaczyłem, gdybym chciał szczerą prawdę powiedzieć, czyli ta ustawa odpowiadać będzie życzeniom ludu, czy ludność będzie z niej zadowolona, odpowiedziałbym, że nie. Trudna rada, musimy brać na razie to co jest, i tem się pocieszać, że projekt ten korzystniej się przedstawia w porównaniu z obecną ustawą.

W projektowanej bowiem ustawie główny ciężar, główna waga spoczywać ma przeważnie na podatku, myślą przewodnią tej ustawy jest cały ciężar w przyszłości na nim oprzeć, czyli ma na myśli zrównanie wszystkich wobec prawa.

Ustawa ta zdążyła do tego, żeby chłop, żyd, szlachcic, hrabia, książę równomiernie przyczyniali się do utrzymania dróg w dobrym stanie, o co się głównie rozchodzi i co było powodem utyskiwania ludu na obecną ustawę.

Projekt obecny napelnia nas nadzieją, że Sejm choć powoli, ale ciągle zmierzać będzie do sprawiedliwszego rozkładu i innych ciężarów na wszystkich członków społeczeństwa naszego.

Czas największy zabrać się do szybkiego działania w tym kierunku, bo cierpliwość ludu w kraju przebiera miarę, najskrajniejszy nawet konserwatysta przyznać musi, że partya ludowa w kraju staje się

coraz potężniejszą i muszą być porobione dla niej ulgi i pewne ustępstwa.

Gdzie partya konserwatywna ma otwarte oczy, uszy, a przede wszystkim serce na żądanie ludu, tam się wszystkie stronnictwa znajdują wnet na jednym gruncie. (Brawa.) Że obecna ustawa chociaż w tej sprawie weszła do Wysokiej Izby, to jest przede wszystkim zasługą J.E. hr. Marszałka, któremu z tego miejsca serdecznie za to dziękuję. (Brawa.)

Teraz jeszcze jedno słowo co do wysokości tych ciężarów.

Słyszałem w komisji głosy, aby proponowany przez Wydział krajowy dodatek z 10% obniżyć na 6% a pozostawić uchwalenie reszty Radom powiatowym. Na to zgodzić się nie mogę, bo jakkolwiek oszczędność jest pożyteczna, to w tym wypadku byłaby nawet szkodliwą.

Drogi to naczynia, roznoszące krew i soki żywotne po całym ciele organizmu krajowego (Brawa.) Złe drogi tamują ten obieg krwi, wskutek czego powstają zatory a to jest choroba, ja zaś bym pragnął, by kraj ukochany był zdrow i krzepki. (Brawa.)

Kończąc swoje krótkie uwagi apeluję do Wydziału krajowego, aby pisząc regulamin do tej ustawy, napisał go nie w wysokim stylu (wesołość), ale po prostu i zrozumiale dla wszystkich, aby wójtów i zarząd drogowego nie obarczać pracą pisarską, która się wcale do poprawy dróg nie przyczynia. (Wesołość i brawa.)

Chociaż chciałem tę ustawę mieć inną, to jednak cieszę się tem, że ona nie jest na sto lat uchwaloną i jeżeli się nam co nie będzie w niej podobało, to będziemy mogli później poprawki postawić, i dlatego za nią głosować będę. (Brawa.)

**Marszałek.** P. Nowakowski ma głos.

**P. Nowakowski.** Wysokij Sojme!

Wid koły sprawa dorohowij wieszła w zakon, wid toho czasu poznały nasze selane jak i ciła derżawa, szczo dorohi nasi polipszyły sia i w widpowidnim stani nachodiat sia. Ale na žal piźnijske dało sia czuty, szczo selane sut obťaženi. (W sali gwar.)

**Marszałek.** Proszę Wys. Izby umożliwić mi słuchanie mowcy.

**P. Nowakowski.** Koły to dało sia czuty, koły selane domałały sia, szczo by zakon doteperisznij dorohowij zminyty, nachodymo teper w tej Wysokij Pałati projekt nowyj, dla zminy zakona dorohowoho. Skilko ja baczu, w §. 16 zakona dorohowoho jest skazano i zaznaczeno, szczo (czyta) „Prestacye na rzecz dróg gminnych wymierza od każdej rodziny względnie partyi“. Ja seho czy ne rozumiju, czy może dijstno tilko w mojej hadci tak predstavljaje

sia, ale po moim słuchu, bohato jest otciw i syniw, kotri otdilno gospodarujut.

W doteperisznim zakoni buło skazano, szczo prestacya maje buty wid numeru, a teper maje buty wid rodyny abo partiji. Prypustim, szczo jest w seli 100 numeriw, a z tych 150 rodyn okremo meszkajucznych, to z toho może wyjty, szczo tiahar bude trudnijszij jak do teper.

Dalsze skazano, szczo zminiuje sia szerwarok w naturi z 4 dni, na 2 dni. Nycz bym ne maw proty toho ułekszenia, ale z druhoj storony skazano, szczo można pereminyty szerwarok piszyj z 2 dni na 1. Ja jeśm perekonanyj i pereświdzenyj, jak wykonywaw sia do teper toj szarwarok dorohowij. Gospodarowy posidajuczomu majetok, majuczomu 4 konej wyznaczowano z hory, kilko metriw szutru maw wywesty na 4 konej, win wozyw wid świtu do wczera i ledwe skinczyw do wczera, druhi gospodar, kotryj posidaw łysz paru konej, win seho ne mił zrobyty za jeden deń.

Tak i w teperisznim zakoni jest skazano, szczo im maje buty wyznaczona robota prestacyjna. Tut otworjuje sia koryst dla tych, kotri budut nadzyratelamy zakona dorohowoho. Do teper buło skazano, szczo koždyj kotryj prestacju dorohowu widbuwaje, maje robyty wid 6 rano do 6 wczera. Teper skażut protywno, szczo musyt buty wyznaczona doroha, pomymo, szczo buło wyraźno skazane, wid 6 do 6 i robyło sia wsilaki nadużtia, teper wyznaczuje sia robota tak, szczo teper dijstwo nasz selanyn bude wyzyskiwanyj

Dalsze skazano, szczo znosyt sia podatok 3% podatkiw bezposerednych, tak samo selanam, jak na obszarach dworskich, ale obszary mały jeszcze 5%, to takoz znosyt sia, to znaczyt, szczo obszarom dworskim znyżaje sia 8%, a nam selanam 3%, a jesły 10% dodatkiw bude rozłożenie, to na selan wypade 7%, a na obszary łysze 3%. Koły poczuly my, szczo w Wysokim Sojmi bude zmina ustawy dorohowoj, duzo selan oczikowało i chotiło pobaczyty sej nowyj zakon. Ony mysłyły, szczo wże w tij Wysokij Pałati zrobyt sia dla nych polipszenie doły, i szczo ti tiahary wże z nych spadut.

Ale wydno z toho wnesku Wydiłu krajewoho, jak i z wnesku komisji dorohowoj, szczo toju prestacjeju dorohowuju jeszcze bilszij na selan bude nałożenyj tiahar.

Prypustim, szczo bude w naszij Hałyczyni mylion takich bidnych ludej, robitykiw, to ony musiat robyty 2 myliony deń, a obszar dworskij 50.000 deń, to teper bude 100.000, a z toho wychodyt, szczo

selane budut musiały w tim razi najmen-sze 20 raziw bilsze robyty jak obszary dwirski.

**Marszałek.** Głos ma p. Dr. Czajkowski (senior).

P. Dr. Czajkowski Licząc się z krótkim czasem, jaki Wys. Izbie przeznaczonym jest do obrad, pragnę w krótkich słowach, zaznaczając już z góry, iż głosować będę za przedłożoną ustawą drogową z zastrzeżeniem jednakowoż poczynienia niektórych poprawek do poszczególnych paragrafów, — pragnę zrobić pewien rzut oka na towarzyszące okoliczności, dla których dnia dzisiejszego tę ustawę uchwalamy, wśród których — co już nie ulega wątpliwości — ustawa ta drogowa wkrótce uchwaloną będzie.

Jeżeli ośmieliłem się zabrać głos, to skłoniły mię do tego te powody, ażeby nie mówiono w tej Wys. Izbie, że „qui tacet consentiri videtur“ Ustawa z roku 1866 przetrwała szczęśliwie lat 19, w roku 1885 — konstatuję i odwołuję się w tym względzie do obrad Wys. Izby — li ex re pewnych wątpliwości co do tego, jak tłumaczyć należy dostarczanie materyałów, i w celu obniżenia prestacyi w naturze uchwalil Wys. Sejm nowelę z r. 1885. Nowela ta przetrwała już lat zaledwie 11 i dziś mamy przed sobą do uchwalenia ustawę, która na pewnych nieco odmiennych podstawach, jak dzisiejsze ustawodawstwo drogowe, stale stosunki drogowe uregulować pragnie. Jeżeli taki nagły zwrot się stał i jeżeli tak jest, to ja proszę Wys. Izby, uważam to jako pewne signum temporis, nietylko pewnego może zanadto gorączkowego postępowania, ale co więcej signum temporis pewnej chorobliwości, która otacza nasze społeczeństwo, tej chorobliwości, która szuka wszędzie i zawsze tylko nieszcześnie może po polsku złożonego, bo nie całkiem gramatycznie poprawnego słowa: „nierównomierności“. Pod tem hasłem i w tych warunkach znajdujemy się ciągle, i dziś mojem zdaniem, znajdujemy się znowu w tem położeniu, pod tem hasłem możliwej „nierównomierności“: utyskujemy na niesprawiedliwość ustawy, w tej chwili uchwalic się mającej. Niech mi wolno będzie, jeżeli rzeczynicie tak jest, jeżeli przed chwilą stwierdzili to pp. Bernadzikowski i Bojko, że to jest ich stanowisko, w mem własnem imieniu najusilniej zaprotestować, przeciw temu jakoby ustawodawstwo dotychczasowe było niesprawiedliwe i krzywdzące. (Brawa).

**P. Dr. Okuniewski.** Oj, oj!

Weźmy rok 1866. Kto wówczas żył, przyzna, że zrozumienie, przejęcie się tem, co jest autonomia, ofiarność na cele pu-

bliczne, gotowość do wszelkich ofiar w każdym kierunku stała daleko wyżej, niż stoi dziś; boz względu na narodowości, na stronictwa. na to, czy kto siedział na obszarze dworskim, czy na zagonie, było ogólną tendencją, było patryotycznym, jednogodnie stanąć razem, ponosić razem ofiary, by komunikacye w kraju jak najwyżej stały. (Głosy: nie wszędzie).

Tej ofiarności zawdzięczacie Panowie, że mamy te komunikacye, na które dzisiaj patrzemy. Gdyby się dało odfotografować ten stan dróg w r. 1866 i porównać go ze stanem dzisiejszym, obliczyć dokładnie tę wartość materyału, które obszary dworskie dostarczyły, i choć trochę ocenić tę ingerencyę, jaką delegaci obszarów dworskich okazali w kierunku podniesienia tej komunikacyi, a gdyby był ktoś zupełnie bez uprzedzenia partyjnego i nie zapatrywałby się na te sprawy, na te stosunki bez pewnego politykowania, to musiałby przyznać, że rozdział był równy, a możeby nawet wydedukował, że ciężary obszarów były większe.

(P. Dr. Okuniewski: Słuchajcie panie Bojko!).

My pamiętać musimy o jednym: w r. 1886 grunta nie były podzielone, jak dziś, i temu nieszczęśliwemu podziałowi gruntów my dziś zawdzięczamy — i to uważam jako motyw do pewnych zmian — że rolnik dzisiaj na gruncie mniejszym do tych ofiar, jakie wówczas zostały uchwalone, nie jest zdolnym. Cóż się dzieje? Mamy jednakowż przed sobą ustawę, która nie w tym kierunku reformę proponuje, lecz w zupełnie innym, bo zaprowadza bardziej gospodarke pieniężną, wchodzi na zasadę kapitalistyczną. Zatem wobec tego tylko pod wpływem głosów — mojem zdaniem — dziś ustępując z własną niekorzyścią, z własnymi większymi ofiarami do uchwalenia tej ustawy przystępujemy.

P. Bojko zaznaczył tu przed chwilą swoje zapatrywanie na ustawodawstwo drogowe poprzednie. Ja miałem zaszczyt pilnie śledzić tok rozpraw także w komi-yi drogowej i przyznaję się, że interesowało mnie bardzo, jakie stanowisko zajmnie p. Bojko, czy dokładnie orientuje się w dobrze zrozumianym interesie włościan co do tej sprawy. P. Bojko oświadczył, iż przedłożony przez Wydział krajowy projekt uważa jako więcej postępowy i jako sprawiedliwy. Jakkolwiek pamiętne mi są słowa, wypowiedziane niedawno w tej Wys. Izbie przez p. Bojkę, którymi wyliczył tych, których jako przyjaciół i nieprzyjaciół ludu uważa. Niech mi wolno będzie na podstawie własnego przeświadczenia oświadczyć p. Bojce,



że taksamo, jak on, kocham i ja ten lud i taksamo, jak on, cieszę się szczerze, że ten lud bierze w pracach parlamentarnych udział.

Daleki jestem i zastrzegam się, by mnie rozumiano, że przychodzę z naukami do stronnictwa ludowego, względnie do kolegi p. Bojki, jednakowoż muszę stanowczo oświadczyć, że jest w błędzie, jeżeli uważa nowy projekt za bardziej postępowy i za bardziej sprawiedliwy.

Projekt ten postępowszym w znaczeniu autonomicznem, które (jak to konstatuję) coraz bardziej stygnąć zaczyna, nie jest.

On wprowadza w życie pewną centralizację tu zarząd drogowy ścieśnia, ścieśnia rozwinięcie się tego organizmu, który jest najodpowiedniejszym i uniemożliwia zupełnie rozwinięcie się jego, jeżeli kiedyś ma być prawidłowa administracja drogową i drogi w dobrym stanie.

Jak projekt ten nie jest postępowym, tak zdaniem mojem nie jest też sprawiedliwym, bo tylko wówczas przekonałby mię ktoś, że jest sprawiedliwszym, gdyby mi potrafił udowodnić, że wszystko, co przedtem było, było niesprawiedliwe a tego nikt udowodnić niepotrafi, a gołosłownie twierdzić jest bardzo łatwo. (Brawa.)

Mojem zdaniem myśmy nadzwyczaj baczyć powinni właśnie na tle tem, które zaznaczyłem, na tych samych podstawach tej miłości ludu na jedno, a mianowicie, żeby dziś, gdy ten grunt jest rozdrobniony i tak mocno obciążony, właśnie w tych rękach włościańskich jak najdłużej się utrzymał. Jeżeli temu aksjomatowi, temu twierdzeniu nikt nie zaprzeczy, i usunie politykowanie a pójdzie za mną, to przyzna tak, jak ja to przyznaję chłopskim rozumem, że najświętszym naszym obowiązkiem jest staranie się, ażeby grunt był najmniej obciążony. Projekt nowy robi go właśnie więcej obciążonym. I to jest charakterystycznym u nas zjawiskiem, pragniemy dobra ludu i żądamy od niego czego? „daj nam to czego nie masz,“ a nie chcemy od niego, żeby dał nam to, co ma, nie chcemy pracy, ale chcemy pieniędzy, (brawa) których nie ma. Chcemy dalszych szykan, bo jak nie będzie miał pieniędzy, do zapłacenia, to mu ostatnią krowę, ostatnią koszulę zabierzemy dlatego bo to co ma, dać nie chce.

Oświadczam, wierzajcie mi Panowie, ja w moim zawodzie, gdyby mi przyszło pracą zastąpić to co płacę w podatkach, to nie żenuję się, chętnie bym się jej podjął bo potrzeba się z tem liczyć, co w naszych stosunkach, tu w kraju jest lepsze, a nie z tymi naleciałościami obcymi, które są

może dobrymi gdzie indziej a nie u nas. (Brawa.)

Ja proszę Panów mam to głębokie przeświadczenie i wierzę, że nigdy nie będzie za dużo, co dla ludu zrobimy, jednakowoż konstatuję, że mam pewną bardzo ważną wątpliwość, czy to, co robimy dla tego ludu, będzie odpowiednie dla niego. My robimy, cośmy zrobić powinni, bo ci Panowie tego żądają, a w tem przyjemniejszym jesteśmy położeniu, że robimy znacznie większymi ofiarami niż kiedykolwiek z naszej strony robiono w ustawodawstwie drogowem.

Jednakowoż niech mi wolno będzie, skoro mi Wysoka Izba użyczyła swej cierpliwości, zwrócić się wobec tego co poseł Bojko przed chwilą powiedział, że i tak dalej domagać się będziemy, z pewnem szczerem życzeniem i gorącą prośbą. Ja proszę Boga o jedno, żeby burza tego politykowania we wszystkim przez nasz lud i stronnictwo ludowe przeszła (mowca zwraca się w stronę p. Bojki)

(Marszałek. Proszę szanownego posła zwracać się nie do posła, ale do Marszałka.)

i wtedy w kwestyi natury czysto ekonomicznej kierować się będziecie względami czysto ekonomicznymi.

Proszę Panów, że to politykowanie, że wsunięcie tych pewnych tendencji w ustawodawstwo doprowadzić musi do upadku ekonomicznego, nie ulega wątpliwości, i niech mi wolno będzie zakończyć tą prośbą: odsuncie Panowie wieczne tylko politykowanie względnie właśnie polityczne. Zwłaszcza skutek tego postępowania rozwój ekonomiczny kraju nie idzie w tym kierunku, w jakim iść powinien, a możecie go na gorszy kierunek jeszcze narazić.

Panowie macie wzory przed sobą, macie dobre i złe strony korzystajcie i z tych, a my możemy wam oświadczyć, że zbyt daleko posunięte politykowanie, które miało miejsce i z naszej strony, nie było z korzyścią dla kraju. Kończąc na tem powtarzam, że głosować będę za ustawą, zastrzegam sobie tylko prawo prostowania poprawek, do poszczególnych paragrafów.

Marszałek. P. Dr. Dworski ma głos

P. Dr. Dworski. Wysoka Izbo! Zabieram głos, ażeby podać do wiadomości Wys. Izby postulaty i petita 30 miast rządzących się ustawą gminną z r. 1889.

Zapewne panom wiadomo że 7. b. m. odbył się we Lwowie zjazd delegatów tych 30 miast, na który raczył przewodniczący komisji drogowej i referent tejże przybyć za co mu się szczerza wdzięczność należy. Zjazd ten jednogłośnie uchwalił pewne petito, które nie mogąc petycyi Wys. Sej-

mowi przedłożyć, poruczył posłom miast aby je w obec Wys. Izby wyrazili.

Projekt Wydziału krajowego ustawy drogowej kierował się głównie i jedynie myślą przeprowadzenia jednolitego i równomiernego rozkładu powinności drogowej i niewątpliwie tendencja ta w projekcie z całą konsekwencją jest przeprowadzona. W myśl bowiem tej zasady zniesiono dotychczasowe prestacje drogowe, zniesiono je z 4. na 2. dni podwyższono dodatki do podatków na fundusz powiatowy dróg gminnych z 3. na 10%, zniesiono obowiązek obszarów dworskich do dostarczania materiałów potrzebnych a ponieważ projekt Wydziału krajowego zmienia dotychczasową gospodarkę polegającą prawie wyłącznie na robociznie na pieniężną, uznał Wydział krajowy za właściwe a raczej za pewne że dotychczasowe zarządy gminne nie dojrzały jeszcze do tego stopnia, ażeby można im powierzyć to, co miały dotąd t. j. dalszy zarząd techniczny i ekonomiczny dróg gminnych. Ponieważ chciał on równomiernie przeprowadzić do ostatecznej granicy odmówił także miastom, a mianowicie także miastom rządzącym się ustawą z r. 1889. zdolności do administrowania dróg gminnych, komisya drogowa uznała niesłusznosc i bezpodstawność tego postanowienia. Przeoczono także w projekcie Wydziału krajowego rzecz nader ważną, t. j. że naprzód oddając cały zarząd techniczny i administracyjny dróg gminnych z włączeniem tych 30. miast wydziałom powiatowym nie zastanowiono się nad tem, czyli wydziały powiatowe przy braku sił fachowych i technicznych w stanie są podołać należycie czynnościom, włożonym na nie przez ten projekt. Przeoczono, że przytem podwyższyłyby się wydatki wydziałów powiatowych na koszta administracyi, tak, że wedle naszego przekonania podwyższenie dochodów z dodatków do podatków na 10% możeby zupełnie zostało wyczerpane, a pytanie czyby nawet zupełnie wystarczyło. Komisya drogowa uznając te trudności, ów §. 43. zmienia w ten sposób, iż pozostawia miastom zarząd dróg gminnych przyznając im stały zasiłek z powiatowych fundusów drogowych w wysokości 3% podatków bezpośrednich przez gminy te w ciągu roku rzeczywiście uiszczonych. Po postanowieniu tem uchyliła komisya to piętno upokarzające dla miast nieudolności w zarządzie dróg, jednakowoż zdaje mi się że postanowienia komisyi drogowej co do wysokości zasiłku właściwie nie zasiłku, bo to jest tylko zwrot części kwoty, którą opłacają gminy miejskie do funduszu powiatowego dróg gminnych, a zwracając

tam tylko 3% zgrzeszyła przeciw zasadzie równomierności ciężarów drogowych.

Przemiana dwóch dni prestacyjnych t. j. ujęcie tych 2 dni a zaprowadzenie podwyższonego o 7% dodatku do podatków zmierza zdaniem mojem do tego, aby tych 7% pokryły ekwiwalent 2 dni prestacyjnych, pokryły nieodzowne wydatki administracyjne Wydziałów powiatowych, które one będą musiały w wysokiej mierze ponieść obejmując czynność tak rozległą, do której będą potrzebowały sił fachowych, kosztujących więcej jak przy dzisiejszym zarządzie.

Jeśli zatem 7% reprezentują fundusz na wydatki, to słuszną, aby miastom oddając administrację dróg, pozostawiono z 10% dodatku do podatków, część wystarczającą na pokrycie ubytku 2 dni prestacyjnych i na pokrycie chociaż części kosztów, ponoszonych przez gminy miejskie zamiast Wydziałów powiatowych, jak to było w projekcie Wydziału krajowego.

Ten zasiłek a raczej zwrot, przez komisję przedstawiony, nie wystarczy na pokrycie potrzeb, które staną się dla miast wskutek tej ustawy koniecznymi. Tak n. p. w Przemyslu za 2 dni prestacyjne uznaje się ekwiwalent 3% dodatków do podatków a zatem 3% otrzymawszy zwrotu, dostaniemy tylko to co nam wzięto t. j. zapłatę za dwa dni prestacyjne.

Koszta administracyi drogowej wynoszą w Przemyslu na siły fachowe około 5.000 zł., co reprezentuje znów 3½ ct. dodatków do podatków, a zatem jeśliby równomierność miała być zachowaną, to w obec stosunków, które zapewne i w innych 30 miastach istnieją, powinnyby tytułem ekwiwalentu za 3 dni być zwrócone 3% dodatków do podatków bezpośrednich, a za odjęcie ciężarów administracyjnych dróg gminnych z bark Wydziałów powiatowych 3½%, razem 6½%.

Wobec tych danych, projekt komisyi nie może się szczyścić równomiernym rozkładem ciężarów co do miast. Komisya w sprawozdaniu swem opiera ten rozkład na pewnem obliczeniu i danych, z których dowodzi, że miasta, otrzymując 3% zwrotu z dodatków do podatków, nie będą płaciły więcej jak dziś Zdaniem naszym jest to twierdzenie bezpodstawne i mylne.

Komisya mówi, że ponieważ miasta dziś płacą 3% ustawowo, a wpłacając prócz tego do funduszu powiatowego pewne dodatki do podatków w rozmaitej wysokości, które w niektórych gminach wynoszą aż 16%, tak, że przeciętnie będzie mniej więcej 7%, opłacając zatem 3% a do funduszu powiatowego przeciętnie 7%, opłacają

przeciętnie 10%, gminy miejskie zatem nie straciły, tylko albo tyle, albo niektóre nawet mniej płacić będą. Moje przekonanie jest wręcz przeciwnie. Trzeba rozróżnić fundusz powiatowy dróg gminnych od ogólnego funduszu na potrzeby powiatu. Do pierwszego wpływają 3% dodatki do podatków, do drugiego zaś owe dodatki, które Rada powiatowa na pokrycie wszelkich swych potrzeb uchwali, a jeśli Rada powiatowa przeznaczyła z tych ogólnych funduszy pewne części na zasiłki dla dróg gminnych, to wobec pewnika, że koszta administracji, przez rozszerzenie zakresu działania Wydziałów powiatowych, przez oddanie im bezpośredniego zarządu dróg, który dotąd spoczywał w rękach gmin, będą daleko większe. Dodatki dotąd wpłacane do Rad powiatowych na rzecz funduszy powiatowych nie zmniejszą się, jeśli, co prawdopodobne, nie powiększą się.

Otóż gminy tych 30 miast niezawodnie nie będą miały tego pożytku, że opłacając do funduszu drogowego gminnego zamiast 3% — 7%, po odciążeniu zwrotu 3% będą płaciły mniej do ogólnego funduszu. Owszem, obawiam się, że ciężary będą większe. Aby zapobiedz możliwemu zarzutowi, że miasta kierują się interesem własnym i chcą uwolnić się od ciężarów sprawiedliwych, czego ja tu dopatrzeć się nie mogę; zaznaczam, że miasta w poczuciu solidarności narodowej nie uchylają się bynajmniej od ofiar dla dobra kraju, ponoszą chętnie nawet zwiększone ciężary — zwracam jednak uwagę, że jak struna wytrzyma tylko do pewnego stopnia naprężenie i przy silniejszym pęka, tak i obciążanie gmin nad siły, musi prowadzić do szkodliwego dla kraju upadku miast, które wtedy nie będą mogły spełniać swej misji cywilizacyjnej.

Projekt komisji drogowej właśnie sprowadziłby ten zastój w postępie miast, dla kraju bardzo nieprządany.

Wypowiedziałem tu w ogólności życzenia 30 miast, objętych ustawą z r. 1889, co do specjalnych wniosków, rezerwuję dla siebie głos w dyskusji szczegółowej.

**Marszałek. P. Kramarczyk ma głos.**

**P. Kramarczyk.** Wysoka Izbo! Kiedy w roku 1890 po raz pierwszy postawiłem wniosek o zmianę ustawy drogowej wypowiedziałem owe pamiętne słowa: „że źle jest, jeśli gospodarz raz zbudowawszy dom, przystępuje w krótkim czasie do jego rozrządzenia lub przebudowania, bo zawsze szkoda jest drogiego czasu i nakładu finansowego, jeżeli jednak budowa jego nie odpowiada wymogom higienicznym, nie można się też dziwić, że gospodarz tenże

przystępuje do pewnej rekonstrukcji budowy tejże“.

Otóż tak samo ma się rzecz z ustawą drogową a względnie nowelą do ustawy drogowej z r. 1885, która nie zadowoliła ludności kraju i dała powód do szyskan i nieporozumień tak, że gdzieś tam trzeba było użyć wojska i żandarmerji, aby ludność przekonać, że ustawodawstwu posłuszną być musi.

(Wicemarszałek JE. ks. Kardynał Metropolita Dr. Sembratowicz obejmuje przewodnictwo).

Co zaś było powodem tego ogólnego niezadowolenia? Otóż zdaje mi się, że nierówny rozkład szarwarków nałożonych i pewna egzekutywa na nieodrobione szarwarki w gminie, bo porównawszy nowelę z r. 1885 z ustawą z r. 1866 zobaczymy, że ustawa z r. 1866 była daleko cięższą, bo obowiązywała każdy dom do 6 dni pieszych z każdego domu i do 3 dni ciągłych z każdej roli, a przecież nikt przeciw tejże ustawie zarzutów nie podnosił. Kiedy jednak weszła w życie nowela z r. 1885 nakładająca tylko 3% dodatków do podatków i 4 dni piesze z każdego domu, naówczas w całym kraju podniosły się głosy, że ustawa ta jest niesprawiedliwą. Ale pytam się dlaczego? Oto jedynie dlatego, że choć ustawa z r. 1866 była o wiele cięższą, ale nie zawierała w sobie egzekutywy żadnej i nadzoru kompetentnej władzy, która by zmuszała kontrybuenta do wykonania obowiązku szarwarku drogowego, tak jak to później zaostrzono nowelą do ustawy z r. 1885, otóż wskutek tego zaostżenia przepisów wykonawczych o wykonaniu szarwarku drogowego, powstały różne projekta by zmienić ustawę z roku 1885. Pierwszym głosem w tym kierunku w tej Wysokiej Izbie był głos ś. p. księdza Siczynskiego w roku 1887, który żądał zniesienia wszelkich szarwarków w naturze a pokrycia takowych dodatkiem do podatków.

Dalszym wnioskiem w tem samym kierunku, był wniosek mój, postawiony w r. 1890, a opierał się na zasadzie tej, aby sprawiedliwy rozkład szarwarków oprzeć na dodatkach do podatków. Wniosek mój ówczesny dążył nie do 10% ale nawet do 12% z usunięciem jednak wszelkiej robocizny w naturze, jednakże i ten mój wniosek upadł w komisji drogowej tak dalece, że nawet komisya nie przysłała do Izby z żadnym sprawozdaniem o tym wniosku. Wchodziły do Wysokiej Izby bez przerwy wnioski od innych posłów domagające się zmiany ustawy drogowej, i jedne obierały za podstawę drogę finansową, drugie morgi ziemi a wreszcie inne ilość bydła pociągo-

wego. Wszystkie jednak te wnioski nie doczekały się już w samej komisji drogowej merytorycznego załatwienia, aż wreszcie w ubiegłym roku kolega Żardecki postawił wniosek, aby szarwarki rozłożyć równomiernie wedle stopy podatkowej, i wniosek tenże odesłano do komisji drogowej, która w zeszłym roku bardzo pilnie nad jego załatwieniem pracowała, a szanowni Panowie z komisji drogowej przypomną sobie, że i ja, choć nie będąc członkiem, zabierałem tamże głos doradczy, gdzie po dłuższym czasie przyszedłem do przekonania, że wszystkie szarwarki absolutnie na dodatki do podatków nałożyć nie można, że koniecznie coś w naturze zatrzymać trzeba, dlatego sam wówczas proponowałem, aby dwa dni w naturze zatrzymać a resztę na dodatki do podatków rozłożyć, i dziś cieszyć się mogę, że komisja drogowa wspólnie z Wydziałem krajowym projekt mój przyjęła, i obecnie w temże duchu jednolitą ustawę drogową do uchwały Wysokiej Izby przedkłada.

Wypadałoby się jeszcze zastanowić, jaka różnica finansowa zachodzi pomiędzy ustawą z r. 1885 a ustawą obecnie przedłożoną. Nie będę tutaj stawiał za przykład dat statystycznych całego kraju ani też nawet pojedynczego powiatu, bo tychże pod rękę nie posiadam, ale wezmę gminę w której pracuję i szarwarki drogowe wykonuję. Otóż gmina ta płaci stałych podatków 3.000 zł., a ma domów 500.

Z 3000 zł. — ten 3% zawarty w ustawie z r. 1885 daje nam 90 zł. gotówką do kasy powiatowej. Z 500 domów 300 odpada takich, które w naturze odrobić muszą szarwark a ponieważ u nas cena wykupna dnia jest 50 centów, więc mamy dochód 600 zł. Zostaje mi 200 dni, które mogę jako naczelnik gminy przeistoczyć na ciągle, z których w stosunku 3 dni piesze do jednego dnia ciągłego otrzymuje 266 dni ciągłych licząc tedy 266 dni ciągłych po 4 zł — bo i taka jest cena wykupna dnia ciągłego w powiecie bialskim — robi 1.064 zł.

Jeżeli więc do sumy tej doliczę kwotę jaką każdy kontrybuent spłaca w podatkach przez 3%, a prócz tego wartość szarwarków odbywanych w naturze według tejsze ustawy z roku 1885, więc gmina odrabia rocznie sumę 1.754 zł., co jeżeli rozliczę wedle kwoty 3.000 zł. podatków bezpośrednich, wypadnie w tejsze gminie wartość szarwarków na 58% a nie 10% jak obecnie komisja proponuje.

Według zaś obecnej wejść mającej w życie ustawy, efekt finansowy przedstawiać się będzie następująco: od 3.000 zł. stałych podatków 10%, czyni 300 zł. Jeżeli

jednak 500 domów a względnie rodzin obowiązanych nie zamienimy tylko załadamy wykonania robót w naturze, a wartość dnia jak w powiecie bialskim jest 50 ct., to otrzymamy sumę 500 zł. czyli razem uzyskamy sumę 800 zł. a zatem według starej ustawy z r. 1885 wartość szarwarku tej gminy 1.754 zł., co czyni 58% a według dzisiejszego projektu procent wynosiłby tylko 26½ a więc połowę niżej. Gdyby zaś przyjęto owe dwa dni piesze w projekcie proponowane z możliwością zmiany na dni ciągłe, na ówczas taka przemiana wynosiłaby w tej samej gminie wartość szarwarku na kwotę 1.400 zł. co znów podnosi procent szarwarków na 47%. Otóż ja uznaję, że ustawa ta jest o wiele lepszą, jednakże ta zamiana dni pieszych na ciągle na żaden sposób utrzymać się mojem zdaniem nie powinna.

Dlatego oświadczam, że my włościanie za tą ustawą głosować będziemy, jednak prosimy Wys. Izbę, aby tę zamianę dni pieszych na ciągle z ustawy usunęła, bo jeżeli przyjmujemy 10% dodatków do podatków prócz tego dwa dni piesze w naturze, to sama Wysoka Izba przyzna, że nie można jeszcze dopuszczać, aby zarządowi drogowemu lub też powiatowemu wolno było żądać zamiany dni pieszych na ciągle. (Brawo.)

Co do obszarów dworskich mam pewną obawę, że niektóre będą może sprzeciwiać się 10-procentowemu dodatkowi do podatków. Otóż uspokajając tychże Panów, zaznaczam, że nie jest to znów tak nadzwyczajny procent szarwarkowy, którego by przyjąć nie mogli, albowiem jeżeli zważymy, że według dawniejszej ustawy dwory płaciły 3% dodatków, a wreszcie 5% w wartości drzewa na budowę mostów, czyli razem 8% i jeżeli zważymy dalej, że obszar dworski tak samo był obowiązany po 4 dni w naturze odrabiać co też znaczy przynajmniej 2%, więc przyjdziemy do przekonania, że obszary dworskie i tak już ponosiły około 10% na utrzymanie dróg gminnych. Dlatego też nie przypuszczam, dla jakiejby przyczyny dzisiejsze obszary dworskie mogły oponować przeciw tejsze ustawie.

Podniesiono tu także, że miasta po przyjęciu tej ustawy będą musiały na cele dróg płacić 10% i w ten sposób niejako równomiernie partycypować z wioskami w utrzymywaniu dróg gminnych i powiatowych. Tłumaczą sobie może niektórzy posłowie z miast, że miasta powinny być wyłączone od tego obowiązku, ponieważ nie zużywają dróg gminnych. Otóż tych Panów chciałbym także uspokoić.

Zdaje mi się, że my tak rolnicy na wsi jak szlachta i mieszczenie mamy jakieś wspólne obowiązki, ściśle narodowe, ściśle ekonomiczne, które powinniśmy wszystkiemi siłami popierać. (Brawa.) Wszak wiadomo, że jeśli rolnik ma się dobrze, ma łatwiejszą komunikację do zbywania swoich produktów, to stąd i miasta mają pewne korzyści. Z dobrobytem wzrastają potrzeby rolnika, które on tylko w mieście zaspokoić może, u tamtejszych rzemieślników i przemysłowców. — Proszę więc tych Panów z miast, żeby wspólnie z nami za tą ustawą głosować raczyli.

Zachodzą w tej ustawie jeszcze pewne, drobniejszej wagi szczegóły, które w dyskusji szczegółowej będziemy się starali usunąć, ale muszę prosić Wysoką Izbę, by za tą ustawą głosowała, aby nie dać powodu na przyszłość do różnych zażaleń z powodu nierównomiernego rozłożenia ciężarów, aby nie dać powodu duchom agitacyjnym, którzy po barkach włościanina nieroztropnego chcą wyjść do góry (brawa i oklaski) i właśnie dlatego tę agitację szerzą po kraju (brawa).

Jeśli więc nic innego Panom na sercu nie leży, to przynajmniej dla tej jedynie przyczyny powinni głosować za ustawą, albowiem dotychczasowa ustawa drogowa jest jeszcze jedyną zaporą dzielącą lud wiejski od obszarów dworskich. Jeżeli zaś tę ustawę jaką nam komisya przedkłada za wspólną zgodą uchwalimy, to zbliżymy się nie o jeden, ale o kilkadziesiąt kroków bliżej (brawa) i będziemy razem wspólnie pracować dla dobra kraju i Ojczyzny. (Brawa i oklaski.)

**P. Urbański.** Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

Wicemarszałek JE. ks. kardynał Metropolita **Sembratowicz.** Jest wniosek zamknięcia dyskusyi.

**P. Męciński.** Proszę o głos za ustawą.

**P. Wójcik.** Prosz o głos za ustawą.

Wicemarszałek JE. ks. kardynał Metropolita **Sembratowicz.** Jest wniosek zamknięcia dyskusyi. Kto się z tym wnioskiem zgadza, raczy rękę podnieść. Większość. Dyskusya jest zamknięta. Do głosu zapisani są przeciw pp. Karatnicki, a za ustawą Żardecki, Jahl, Krzysztofowicz, Stan. Jędrzejowicz, Średniawski, Męciński i Wójcik. Proszę wybrać mowców generalnych.

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos w sprawie formalnej.

Wicemarszałek JE. ks. kardynał Metropolita **Sembratowicz.** P. Abrahamowicz ma głos.

**P. Abrahamowicz.** Jakkolwiek regulamin sejmowy przepisuje wyraźnie, że

w razie zamknięcia dyskusyi mają być wybrani mowcy generalni, to jednakowoż ze względu na ważność przedmiotu i aby dać możność wszystkim przyjścia do głosu, wnoszę, aby Wysoka Izba powzięła uchwałę, żeby każdy z mowców zapisany do głosu przemawiał.

Wicemarszałek JE. ks. kardynał Metropolita Dr. **Sembratowicz.** Jest wniosek, eby każdy z mowców zapisanych do głosu przemawiał. Kto się z tym wnioskiem zgadza, raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęły. Głos ma p. Karatnicki.

**P. Karatnicki.** Wże nyni pidnesły sia sumniwy szczo do projektu toho zakona i ja prychođu do perekonania, szczo dnia ninisznoho ne dašt sia należyto i hłuboko nad seju sprawu zastanowyty. Szczo takij zakon ne dašt sia w odnoj chwyli zrobyty, to riez jasna, ale meni sia zdaje, szczo krim toho zakon takij powynen buty szyroko omawlanyj w kraju, szczo nym powynny sia zaniaty i czasopysy i szczo z takoj zahalniejszoy dyskusyi wysnujut sia sumniwy szczo do toho zakona, a koždyj posoł mawby należyto dyrektywu. Meni sia zdaje, szczo jesły my toj zakon tak w odnoj chwyli, w odnym dni uchwałymo, to to ne pereczynyt sia do jeho dołszoy trowałosy. Jak dawnijszj zakon ne wdowolył ludnosty tak i nynisznyj może ne wdowolyty, i my ne budemo mały należytoj pidstawy do pryniatia jeho, jesły ne budemo znaty, szczo on wsich wdowolaju. A nam chođyt o toje, szczo by sprawu tak wełkyoj wahy ku wdowołeniu wsich połahodyty.

Pro toje stawłaju wnesenie, szczo by ciłyj zakon widosłaty do komisji dorohowoj z preporuczeniem szczo by tak mninia, jakii nyni wyskazane zisłaly, jak i te, szczo do widomosti jeszcze dijudut rozdywyla i nowyj projekt toho zakona predložyla. A poneże widomo jest szczo Sojm ne bude zamknenyj ale odroczenyj i w oseny na nowo skłykany, protoje nowyj projekt w oseny małby buty predloženyi.

Wicemarszałek JE. ks. kardynał Metropolita Dr. **Sembratowicz.** Kto popiera wniosek p. Karatnickiego, raczy rękę podnieść (Dostateczna ilość.) Wniosek jest poparty.

**P. Jahl** ma głos.

**P. Dr. Jahl.** Po wymownych słowach p. Dworskiego i Rosnera, którzy przedstawili życzenia i gravamina miast naszych, mógłbym wprawdzie rzec się głosu, jednakowoż uczynić tego nie mogę, choćby dla tego, że jak dotąd nie wiele zabierałem czasu tej Wysokiej Izbie i nie trudiłem zbyt panów, — oraz i dlatego, że leży przed nami projekt zbyt ważnej ustawy, wkra-

czającej głęboko w nasze stosunki społeczne, i tak zdaniem mojem jak i poprzednich mowców zanadto krzywdzącej interesa mieszkańców miast.

Zanim atoli przystąpię do wykazania tych stron ujemnych, które projekt ustawy dla miast stwarza, pozwolę sobie naszkicować parę uwag ogólnej natury, ażeby usprawiedliwić fakt ten, że w dyskusyi ogólnej pozwoliłem sobie zabrać głos.

Sprawa drogowa nie jest bowiem sprawą czysto ekonomicznej, komunikacyjnej natury, jakby to było gdzieindziej, ale u nas jest to sprawa dalekiej, doniosłej, socyalnej i społecznej natury.

Takich spraw dawniej mieliśmy więcej, była nią sprawa pańszczyźniana, później serwitutowa, dalej propinacyjna, łowiecka i daj Boże by jak to powiedział p. Kramarczyk sprawa ta była ostatnią i jak tamte, tak i ta została z pomyślnym skutkiem załatwioną!

Jak bowiem w tamtych sprawach tak i w tej rozgrywa się na jej tle ta ciągła walka między dworem, a chatą, sprawa ta jest ciągle polem waśni społecznych między tymi warstwami, a z tej waśni zbiera tylko trzeci obfite plony!

To też od czasu nasania ery konstytucyjnej, mężowie dobrej woli w tej Wysokiej Izbie starali się sprawę tę usunąć z porządku dziennego. Już w r. 1866, zanim reprezentacye powiatowe weszły w życie, wprowadzili ustawę drogową z 1866 roku, która usuwała tak przez włościan znienawidzony system konkurencyjny, a wprowadziła system prestacyjny.

Mimo to, sprawa ta załatwioną nie została, a że była aktualną to najlepszym dowodem fakt, że od r. 1866 do r. 1884 nie mniej nie więcej, tylko 13 razy wracała na stół tej Wysokiej Izby, aż w r. 1884 za inicjatywą i staraniem p. Męcinińskiego przysłała do skutku nowela, która te nierówności po części wyrównać się starała. Jednakowoż i ta ustawa nie zadowolila wszystkich wymagań, albowiem od tego czasu co roku pojawiały się znowu w tej Wysokiej Izbie dalsze wnioski, gromadzono materiał przez wszystkie Rady powiatowe zbierany, tak iż w roku ubiegłym Sejm uznał, że materiał już gotowy i że można przystąpić do stanowczego kroku i Wysoka Izba 31. stycznia roku ubiegłego wezwała Wydział kraj., ażeby przedstawił nowy projekt i nową ustawę.

Owocem tego jest właśnie ten projekt, który mamy przed sobą skorygowany przez szanowną komisję drogową.

Przypatrzmyż się mu bliżej i przypatrzmy się ze względu na to, czy ten

projekt, te nadzieje jakieśmy do niego przywiązywali, istotnie zaspokoil, czy to cośmy chcieli, żeby w nim było wyrażone, rzeczywiście w nim zostało umieszczone.

Jeżeli mam być szczerym, to powiem, że w znacznej części życzenia nasze zaspokaja, ale przecież nie w zupełności.

Winą tego jest przeważnie ta Wysoka Izba a po części i moi najbliżsi przyjaciele polityczni, bo my to widząc, że Wysoka Izba poleca Wydziałowi krajowemu, aby opracował nowy projekt na dotychczasowych podstawach. chcieliśmy ratować sytuację i w ostatniej chwili przez usta p. Szczepanowskiego postawiliśmy poprawkę żądającą równomierności.

Przez to zdaje mi się powstała kolizya, powstał dylemat, z którego nie mógł wyjść Wydział krajowy, z którego nie mogła wyjść komisya drogowa, — bo jeżeli ja zatrzymuję prestacje drogowe, to tem samem nie mogę mówić o równomierności, albowiem tam, gdzie odrabia 3 i 4 dni najuboższa chata i najbogatszy gospodarz, gdzie to samo odrabia dwór i zagrodnik mający samą tylko chałupę, tam nie może być mowy o równomierności.

Równomierną jest u nas zawsze i wszędzie podstawa podatkowa, wszyscy to uznają i według tego wszystkie systemy administracyi czy państwowej, lub krajowej, czy gminnej, z wyjątkiem tego jedyne wypadku, są urządzone.

Zatem projekt ten, jeżeli już zatrzymuje prestacje i zatrzymuje dalej robociznę, eo ipso nie może być równomierny i to jest pierwsza wada całego projektu.

Drugą wadą tej prestacji jest zdaniem mojem, zbyt mała jej wydajność. Kto bodaj raz przypatrzył się tej gospodarce prestacyjnej, tej robocie, jaka na tych drogach się odbywa, a miałem to nieraz w praktyce, bo od szeregu lat jestem referentem drogowym w naszym powiecie. ten załamać ręce musi nad tem marnotrawstwem tych sił fizycznych i ekonomicznych jakie tam ma miejsce, jestto istotnie zabawka, tego pracą nazwać nie można, bo wysyła się tam dzieci i dziecienniałych starców.

A ze względów sanitarnych te drogi, to istne kałuże błota, rozsadniaki chorób, zimnicy i duru, tych naszych galicyjskich specyficznych chorób. Ze względów sanitarnych drogi w ten sposób administrowane i konserwowane należałoby tylko zamknąć.

Weźmy stronę etyczną. — Ze strony etycznej, ta praca pod przymusem, czy nie mieści w sobie piętna poniżenia, czy przymusowa praca nie jest bądź co bądź

upokarzająca? Już ze względu etyki samej należałoby wszelkie prestacje znieść.

Wszak wiadomo nam, bo 20 stycznia czytaliśmy to w telegramach, że nawet ludy Albanii i Macedonji wniosły generalną petycję do Padyszacha, o uwolnienie ich od tego hańbiącego piętna przymusowej prestacji i zamiany na pieniądź i rzeczywiście wkrótce spodziewać się należy, że spłynie irade od Złotego Rogu, którem Padyszach uwolni je od tej przymusowej robocizny.

Wprawdzie projekt nasz zezwala na wykupno tych prestacji, jednakowoż wykupno to zaświłem jest od pewnych warunków, a mianowicie od terminu zgłoszenia. Otóż wolałbym, żeby ta dowolność była zniesiona i ażeby był przymus zamiany tej prestacji na pieniądze.

Zatrzymując prestacje robimy wrażenia człowieka, który ma cały gotowy materiał na nowy dom, ma cegłę, wapno i piasek, ma kosztorys i plan, a zamiast przystąpić do budowy, woli siedzieć w starej chałupie, którą grzyb je i która lada chwila zawalić się musi.

Zatrzymanie więc systemu prestacji tego uważam za wielką wadę projektu, ale nie jest to jeszcze jedyna wada tego projektu.

Tę drugą wadę wskazał kolega p. Czaykowski, a mianowicie stwierdził, że w tym projekcie jest pewna centralizacya, że wieje z niego duch centralizacyjny.

Istotnie, dziwna to rzecz, że my, którzy się popisujemy na każdym miejscu, że jesteśmy autonomistami, przecież staramy się tę autonomię złamać u samej jej podstawy, to jest w gminie, wnosimy co chwila projekta, które grzeszą przeciw autonomii.

Takim projektem nazwałbym projekt o gminie zbiorowej, takim jest i niniejszy, a ten duch centralizacyjny wieje z każdego paragrafu przedłożonego projektu, bo projekt ten odbiera cały zarząd gminie i przenosi w ręce powiatu.

Tak jak p. Rosner muszę wyrazić poważną wątpliwość, czy ta ustawa otrzyma sankcyę monarszą, już nie tyle ze względu na ustawę naszą krajową gminną, ale ze względu na ustawę państwową zasadniczą z r. 1862 art. V. wedle którego staranie o budowę i utrzymanie dróg w gminie należy do gminy, a zatem póki się nie zniesie powyższej ustawy, nie możemy marzyć o tem, żeby ta ustawa drogowa mogła wejść w życie.

Ale tu nietylko idzie o centralizacyę, lecz rozchodzi się i o to, że się umniejsza tym miejscowym siłom lokalnym tych wła-

śnie sił, których one najwięcej potrzebują i obraca się je na korzyść powiatu.

Przedstawiłem panom przed chwilą obraz dróg miejscowych przy 4-dniowej prestacji, proszę tedy sobie wyobrazić, jak będą wyglądały przy prestacji dwudniowej; mocno się też dziwić muszę szanownemu p. Bernadzikowskiemu, że te prestacje chce jeszcze na 1 dzień skrócić. Jestto zatem nawet dalszą wadą projektu Wydziału krajowego, względnie komisji i byłoby zdaniem mojem wogóle odpowiedniej prestacje zmienić na pieniądze a miejscowy zarząd pozostawić w ręku obszaru dworskiego i gminy lecz pod ostrą, surową, techniczną kontrolę Wydziałów powiatowych.

Te są uwagi ogólne, które sobie pozwoliłem naszkicować.

A teraz zwrócić się muszę do tych stron projektu, które nas mieszkańców miast przedewszystkiem dotykają. Przedewszystkiem atoli niechaj mi będzie wolno z tego miejsca wyrazić podziękowanie szanownej komisji drogowej i refentowi jej drowi Romerowi, zato, że zmieniając §. 43. uchyliła ten policzek, jakim nas chciał projekt Wydziału krajowego obdarzyć. (Głos: policzek?) Tak jest! Ta go nazwać muszę. Wydział krajowy odbierając nam zarząd dróg miejscowych, pakując, że się tak może trywialnie ale trafnie wyrażę, nas wraz z gminami wiejskimi do jednego worka, pod jeden szablon, zapomniał o tem, że my miasta tworzymy inne organizmy nietylko fizyczne ale i administracyjne, że mamy inną ustawę gminną, inne ustawy budowlane, ba co więcej, że on sam w porozumieniu z Namiestnictwem wydał rozporządzenie kwalifikacyjne dla naszych urzędników, którzy muszą mieć studia uniwersyteckie lub techniczne a odbierając nam zarząd dróg miejskich i oddając pod kuratelę niższych technicznych organów, jakie są przy Wydziałach powiatowych, stworzył tę anomalję, iż te niższe organy techniczne mogłyby niejednokrotnie sprawę pogorszyć i o wiele gorzej administrować, jak dziś administrują nasze organa. Wszak takie miasto jak Przemysł ma oddział techniczny złożony z 4 techników, Jarosław 2 a inne miasta również w ten sam sposób urządzone biura drogowe — które musiałyby być poddane organom Wydziałów powiatowych — które w znacznej części sił fachowych wcale nie mają.

Zupełną więc słuszność miałem, nazywając to dla nas policzkiem. Od tej to anomalji, od tego to upokorzenia, słusznie bardzo uwolniła nas komisya, za co już miałem

zaszczyt podziękować, ale nie uwolniła nas od drugiej anomalji. Tu poszliśmy pod ten sam szablon co i gminy wiejskie i nam tak samo jak gminom wiejskim zredukowano prestacyę czterodniową na dwudniową. Ta dwudniowa prestacya odpowiada u nas kwocie 2 — 5 tysięcy i tę to kwotę musielibyśmy znowu zastąpić dodatkami do podatków na naszą niekorzyść, a na korzyść Wydziałów.

Ale to jeszcze nie wszystko. Największą bowiem dla nas krzywdą jest to, że projekt nie traktuje nas wcale na równi z innymi mieszkańcami, a zatem przeciw temu, co Wysoki Sejm w owej uchwale z dnia 31. stycznia 1896 wyraźnie nam zastrzegł. Nierówność ta wynika i z tego, że jeśli obszar dworski, jeśli ów zagrodnik odrobi te dwa dni, jeśli złoży na ołtarzu powiatu owych 10%, a rada powiatowa wyższej dotacyi nie nałoży, to może być już zupełnie spokojnym, że zaspokoił wszystkie potrzeby drogowe, my zaś nie. My musimy naprzód oddać 10%, a teraz wedle projektu drogowego 7% na rzecz powiatu, a potem dopiero przychodzą jeszcze nasze potrzeby miejscowe, które my nie na jeden ale na dziesiątki tysięcy obliczamy, tak, że nie 3% ale 10 lub 15% dodatku nałożyć musimy.

Tu właśnie leży ten punkt ciężkości tej nierównomierności, która mimo zastrzeżenia przez Sejm wyrażonego przecież w projekcie tej ustawy co do nas wprowadzoną została.

Niedawno na wiecu naszym tu odbytym apelowano do nas, abyśmy nie robili waśni społecznej, abyśmy przeciw temu projektowi nie oponowali, abyśmy i my chętnie grosz nasz na ofiarę publiczną złożyli.

Z drugiej atoli strony podniosły się zarzuty od naszych mandantów, że nienależycie bronimy sprawy miast, że wychodzi cały szereg ustaw i rozporządzeń krzywdzących obywateli miast.

I jedno jest słuszne i drugie może. Et haec facienda et illa non omittenda. — Ależ my już na ołtarzu dobra publicznego ponosimy w tym kierunku pewne ofiary, my płacimy przecież 3%, jaki płacą inni a nadto dotacye które wynoszą znaczny nieraz procent — a nawzajem nic nie bierzemy z funduszu powiatowego i nic nawet nieżądamy.

Na tem powinna się ofiarność ta ograniczyć i żądanie dalszych ofiar jest zdaniem mojem nieuzasadnione, wywołuje tylko to, iż rzeczywiście te skargi, jakie podnoszą miasta, wydają się być słuszne. Istotnie w szeregu lat ostatnich

wyszło kilka takich ustaw, które całem ostrzem są zwrócone przeciw nam.

Proszę wziąć pod uwagę ustawę o podatku konsumcyjnym, starą ustawę kwaterunkową, ustawę szkolną, która nas traktuje jako jakich obywateli drugiej klasy, bo podczas gdy wszyscy inni płacą 6%, my jedyni płacimy 9%. — A gdzież jest ów osławiony §. 16, który nakłada jeszcze większe ciężary, dochodzące nieraz do 20%. Nie jestem zwolennikiem wielkich haseł i wyniosłych słów, bo jestem tego przekonania, że kiedy nastanie ich pora, zabraknie ich, albo nie wywrą należytego wrażenia. Pozwolę sobie jedynie zwrócić uwagę na to, że my, miasta, łącznie ze stolicami reprezentujemy prawie milion ludności, że co siódmy mieszkaniec, to mieszkaniec miasta, że my reprezentujemy element bądź co bądź nawskróś patryotyczny i jesteśmy czynnikiem wysokiego znaczenia nietylko pod względem ekonomicznym ale i kulturowym, że zatem możeby należało wystrzegać się rozporządzeń, które w tak licznej warstwie społeczeństwa tworzą żale i niezadowolenie i oświadczam, iż w myśl wniosku posła Dworskiego zgłosimy poprawkę do §. 43. abyście nas panowie raczyli od tej ustawy uwolnić. (Brawa).

**Marszałek** (obejmując przewodnictwo na nowo). Głos ma poseł Żardecki.

**P. Żardecki.** Zapisalem się go głosu w tym celu, aby w krótkości zwrócić uwagę Wysokiej Izby, że pewne zasadnicze postanowienia niezbyt daleko idące w projekcie przedłożonym powinny być zmienione. W szczególności chciałem uzasadnić wniosek dążący do tego, aby prestacye dwóch dni zmienić na jeden. Ponieważ jednak p. Bernadzikowski zabierając głos przeciw ustawie wniosek tego rodzaju zapowiedział, przeto dla mnie nie pozostaje nic innego, jak zgodzić się i przyłączyć się do wniosku posła Bernadzikowskiego. Skoro jednak jestem przy głosie, pozwalam sobie zaznaczyć z przyjemnością, że przedłożony projekt jest lepszy i sprawiedliwszy od obecnie obowiązującej ustawy i powoli dąży do tego, aby zupełną równomierność przeprowadzić. Zawiera on bardzo wiele postanowień dobrych i jak powiedziałem, na całość się godzę i tylko w tym kierunku chciałem postawić poprawkę, aby zmieniono dni prestacyjne.

A na poparcie wniosku kolegi Bernadzikowskiego pozwalam sobie dodać, że jeżeli nie inne względy, to względ na harmonję społeczną powinien skłonić tę Wysoką Izbę, do przyjęcia zapowiedzianej poprawki. Zatrzymanie 1 dnia prestacyi da



się usprawiedliwić, bowiem ustawa tworzy 2 kategorie, dróg pierwszej i drugiej klasy; otóż zwłaszcza dla kategorii dróg drugiej klasy, zwłaszcza dla zarządu drogowego pewien zapas dni prestacyjnych jest niezbędnie potrzebny i z tych powodów sędzę, że w razie przyjęcia poprawki nikt nie może powiedzieć, że ustawa jest nierównomierną i niesprawiedliwą.

Dalej nie będę wchodził w meritum rzeczy i powtarzał to, co już powiedział p. Bernadzikowski, tylko zaznaczam, że przychyliam się do zapowiedzianego wniosku a mianowicie w tym kierunku, aby §. 16 został zmieniony.

W razie przyjęcia tej zmiany ustęp pierwszy i drugi w konsekwencji odpada. Oświadczam w końcu, że ja i moi przyjaciele polityczni głosować będziemy przeciw odroczeniu tej sprawy i w ogóle przeciw odesłaniu projektu ustawy do komisji.

**Marszałek.** Udzielam głosu p. Krzysztofowiczowi.

**P. Krzysztofowicz.** Wysoki Sejmie!

Rok temu jeden z Szanownych mowców ze strony (lewej) Izb domagał się reformy ustawy drogowej na zasadzie równości rozkładu ciężarów drogowych. Na 68 rad powiatowych żądających reformy 45 Rad domagało się wytworzenia w ten lub ów sposób zasobu pieniężnego umożliwiającego utrzymanie komunikacyi w stanie należytych. Obydwu tym wymogom czyni zadość projekt przedłożony. Gdy się zastanawiamy nad tym projektem, miejmy na pamięci słuszną uwagę zrobioną wówczas przez rzeszonego posła, że trudno obliczyć, ile i jaka warstwa ludności korzysta z dróg i jakie ciężary ponosić winna do budżetu dróg, bo komunikacya jak i szkoły służą ogólnym potrzebom cywilizacyi.

Kto nie korzysta bezpośrednio z nich, korzysta pośrednio i nie można obliczyć kto więcej a kto mniej. Według tych słów ustosunkowanie świadczeń na drogi do korzyści z nich odnoszonych jest zadaniem trudnem do urzeczywistnienia a poniekąd zbytecznem.

Jeżeli w prestacjach miała leżeć nierówność to w projekcie już chyba jest usunięta. Od ustawy z r 1866 do projektu obecnego jak wielki postęp. Gdy w pierw 6 dniowa prestacya obciążała wyłącznie gminę z r. 1885 zredukowana do 4 dni zarówno dotknęła gminę jak obszar dworski — schodzi obecnie ta prestacya do minimalnej, praktyczną potrzebą podyktowanej cyfry 2 dni. Naprzeciw tej prestacyi gminy stała taka sama prestacya obszaru dworskiego, wraz z obowiązkiem dostarczania materiału drzewnego. Który z tych obo-

wiązków świadczeń, czy gminy, czy obszaru dworskiego był cięższy i dotkliwszy różni różnie obliczali i do różnych dochodzili rezultatów. To pewna, że rzeczywista wartość tych świadczeń stosownie do ludzi i okolic w kraju różniła się nieskończenie, a zawsze niesłychanie niższą była od ich nominalnej że tak powiem papierowej rachunkowej wartości. Hałasu z powodu tych świadczeń było dużo ale pożytku dziwnie mało. Dlatego dobrze się dzieje, że projektujemy częścią je znieść, częścią zredukować do koniecznej potrzeby. Jeśli zaś Szanowny poseł Bernadzikowski domaga się dalszej redukcji prestacyi do 1 dnia, to mu odpowiem, że dalej na tej drodze iść byłoby zbyt gorliwością a szczytem niepraktyczności.

Gdybyśmy i tę drobną prestacyę dwudniową znieść chcieli skutek tego byłby albo zupełne zniszczenie co najmniej dróg gminnych II klasy, albo też śrubowanie dodatku do podatku do zawrotnej wysokości. Z przyjemnością też zaznaczyć mi wypada, iż inni posłowie ludowi tego samego są przekonania. Możliwość uwalniania od prestacyi najsłabszych jednostek jest słusznym postanowieniem tego przedłożenia. i spodziewać się należy, iż ze względów sprawiedliwości zostanie w miarę potrzeby w szerokiej mierze zastosowane. Cokolwiek bądź o tym projekcie powiedzieć można największy pesymista przyznać musi, że przynosi znaczne ulgi na dół a silniej obciąża zamożniejszych kontrybuentów.

Jeżeli zrobimy małe obliczenie przyjmując przeciętnie cyfry jak: dzień prestacyi 30 ct, domy włościańskie w kategorii opłacającej podatku 1 zł. 50 ct., domy na obszarach dworskich w kategorii opłacającej 20 i 30 zł. podatku domowego, podatek gruntowy przeciętnie od morga 1 zł. przeciętną prestacyę materiału 3%, to się okaże granica przy której się równa ciężar dawniejszy z ciężarem podług obecnego projektu przy domie i 7 morgach. Od tej granicy na dół postępując zaczyna się zniżenie ciężaru, mianowicie:

przy domie i 6 morg. pola zniżenie wynosi 7½ ct., t. j. 5%;  
 przy domie i 5 morg. pola zniżenie wynosi 14½ ct., t. j. 10%;  
 przy domie i 4 morg. pola zniżenie wynosi 21½ ct., t. j. 15%;  
 przy domie i 3 morg. pola zniżenie wynosi 28 ct., t. j. 21%;  
 przy domie i 2 morg. pola zniżenie wynosi 35 ct., t. j. 27%;  
 przy domie i 1 morg. pola zniżenie wynosi 42½ ct., t. j. 34%;

przy domie bez gruntu zniżenie wynosi  $49\frac{1}{2}$  ct., t. j.  $40\%$ .

Od granicy wyżej wymienionej t. j. dom o 7 morgach, gdzie ciężar dawniejszy i obecny się równają — obciążenie się zwiększa mianowicie:

przy domie o 8 morgach pola = 7 ct. t. j.  $5\%$ ;

przy domie o 9 morg. pola =  $14\frac{1}{2}$  ct. t. j.  $9\%$ ;

przy domie o 10 morg. pola =  $21\frac{1}{2}$  ct. t. j.  $13\%$ ;

przy domie o 15 morg. pola = 56 ct. t. j.  $33\%$ , i t. d. postępuje zwiększenie ciężarów, dochodzi przy obszarze dworskim o 1 dworze, 500 morgach pola i 10 domach takiej samej kategorii, jak były powyższe — dla służby — zwiększa się ciężar w stosunku do stanu obecnego o 14 zł. 80 ct., a przy 1 dworze 1000 morgach i 10 domach dla służby o 35 zł. 20 ct. t. j. o  $46\%$  i  $50\%$ .

Niechaj to cyfrowe zestawienie służy za odpowiedź p. Nowakowskiemu, który w zniesieniu prestacyi materyałowej widzieć chce jakby przywilej jaki dla obszarów dworskich.

To znaczne obniżenie stosunkowe ciężaru drogowego dla kontrybuentów mniej zasobnych, a podwyższenie takie proporcjonalne tegoż dla kontrybuentów zamożniejszych służyć może za dowód i ilustracyą, jak obecny projekt zbliża się do tego ideału równomierności, który trudno jest sprecyzować i określić, a jeszcze trudniej w całej pełni urzeczywistnić.

Jeśli charakterystyczną cechą nowego projektu jest ulżenie siłom słabym, a przyciążenie w szerszej mierze siły podatkowej kontrybuentów zasobniejszych na cele drogowe, to również doniosłym jest przymiot projektu, który umożliwia racjonalną budowę i utrzymanie komunikacyi, tej podstawy bogactwa krajowego.

To co w kraju w tej mierze zdziałano, zrobiono środkami pieniężnymi, bo funduszem krajowym, dodatkiem  $3\%$  ustawowym i funduszami powiatowymi. Drogi krajowe powiatowe i subwencyonowane gminne nie pozostawiają nic do życzenia, a dla czego? Bo gotowymi pieniędzmi można zapewnić i dobrą robotę i dobre tych robót kierownictwo.

Co zaś zrobiono w kraju prestacyami? Rachunkowo przedstawiają one wartość różną około  $1\frac{1}{2}$  miliona, a w ciągu lat 30 wiele milionów. Ilość dróg zbudowanych prestacyami jest minimalną, a utrzymanie dróg i mostów gminnych w kraju stało się przysłowiem. Jakość tychże i wartość prestacyi najlepiej ilustrują odpowiedzi Rad

powiatowych, z których prawie wszystkie domagają się reformy ustawy.

Więc nieodbitcie potrzebna była reforma także w kierunku wytworzenia zasobu gotówki umożliwiającej racjonalną systematyczną budowę i utrzymanie dróg gminnych. Temu wymogowi czynią zadość postanowienia objete §§. 24., 26., 27., 28., projektu co do stałego dodatku  $10\%$ , ewentualnej dotacyi powiatowej, ewentualnych datków stron interesowanych i ewentualnej pomocy z funduszu krajowego. Wysokość  $10\%$  stałego dodatku uzasadnia się okolicznością, że po zestawieniu wydatków potrzebnych na utrzymanie dróg gminnych ze stałymi przychodami zapewnionymi projektem niniejszym okazuje się niedobór w 71 powiatach w łącznej kwocie 1,225.294 zł., a po odciążeniu nadwyżki w 3 powiatach w kwocie 5.090 zł. niedobór w wysokości 1,220.203 zł.

Niedobór ten pokryty być musi przychodami ewentualnymi przewidzianymi w projekcie. Jeśli się zaś zważy, że w skutek rewizyi katastru gruntowego i reformy podatkowej, która już w przyszłym roku ma wejść w życie uszczupli się podstawa podatkowa o kwotę wynoszącą około 1,250.000 to się okaże, że wysokość  $10\%$  dodatku stałego na drogi gminne nie jest wygórowana.

Jak nic przewodnia snuje się przez całe przedłożenie pojęcie, że sprawa komunikacyi nie jest sprawą jednostek, ani warstw poszczególnych, lecz sprawą ogółu, całego społeczeństwa, postulatem tegoż cywilizacyjnym. Z tego organicznego pojęcia wypływa ze ścisłą konsekwencyą nie rozbitcie i rosterka interesów poszczególnych, lecz ich złączenie i zsolidaryzowanie — z tego wypływa, że słabej jednostce przychodzi w pomoc jednostka wyższa, silniejsza — gminie powiat, powiatom kraj cały i na odwrót w razie wyjątkowych korzyści przyczynia się do przedmiotu zainicyowanego przez jednostkę wyższą — jednostka niższa — z tego dalej wypływa harmonia poszczególnych sił na tle ogólnego interesu, a w ostatecznym wyniku równomierny rozkład ciężaru bez przeciążenia którejkolwiek jednostki, czy u dołu, czy też u góry położonej, a w następstwie pomyślny stan komunikacyi we wszystkich zakątkach kraju.

Jeśli zaś tak się rzecz ma, jeśli wszystkie czynniki, jako ogniwa jednego łańcucha składają się na efekt w którym całe społeczeństwo jest zainteresowane, muszą z taką samą konsekwencyą wszystkie nici zbiegać się w jednym organie ten interes ogólny reprezentującym. Dlatego też mojem zdaniem w błędzie są ci szanowni poprzedni

mowcy, którzy utrzymują, że ingerencya Wydziału krajowego uzupełniająca, kontrolująca, to uszczuplenie naszej autonomii powiatowej, bo to jest konieczność wypływająca z takiego pojęcia sprawy i ta konieczność znalazła całkiem słusznie wyraz w strukturze całego przedłożenia.

Szanowni posłowie miast podnieśli poważne zarzuty przeciw projektowi, które niewątpliwie ze strony p. sprawozdawcy jak też w szczegółowej dyskusji będą na leżycie roztrząsnięte.

Tutaj pozwolę sobie zrobić uwagę, że wyłączenie 30 miast z administracji drogowej powiatu uważam za mniej korzystne dla interesu tych miast. Niewątpliwie bowiem Wydziały powiatowe korzystałyby z sił i środków technicznych którymi rozporządzają miasta — nawet przy stylizacji §. 43 pierwotnie zaprojektowanej i miasta w zastępstwie Wydziałów powiatowych same zarządzałyby drogami własnymi. Miasta miałyby jednak wówczas tę korzyść, że w miejsce stałego zwrotu z funduszu Wydziału powiatowego, który może być w jednym wypadku za wielki w drugim atoli za mały, otrzymywałyby zawsze zasiłek odpowiedni do potrzeby każdorazowej.

Reasumuję w końcu i podnoszę z całym uznaniem, że Wydział krajowy dobrze się wywiązał z zadania sobie poruczonego bo nie znosząc podstaw obecnie obowiązującej ustawy, powołał do współdziałania wszystkie siły i czynniki i w ten sposób zabezpieczył równy rozkład ciężarów; z drugiej zaś strony dał możność przysposobienia na całym obszarze kraju środków odpowiednich i do celu prowadzących.

Ta Wysoka Izba zaś wielce zasłużyła się krajowi, jeśli czyniąc zadość długoletnim wołaniom o reformę usunie jeden z powodów dysharmonii społecznej i uchwali ustawę, która niewątpliwie będzie zdolną zapewnić pomyślny stan komunikacji, tej podwaliny niezbędnej dla rozwoju i ekonomicznego dzwigniania się kraju naszego (Brawa).

**Marszałek.** Głos ma p. Stanisław Jędrzejowicz.

**P. Stanisław Jędrzejowicz.** Wysoki Sejmie! W obec krótkości czasu, nie miałem zamiaru przemawiać w tej sprawie, ale spowodowało mnie do tego zasadnicze przemówienie posła z większej własności obwodu przemyskiego.

**P. Czajkowski** powiedział, że motywem jego przemówienia jest zasada, „qui tacet, consentire videtur,“ że on z konieczności niniejszą ustawę przyjmuje, jednak z zasady jest jej przeciwny.

Ja z zasady stoję na całkiem innym stanowisku, bo twierdzę, że ustawa ta jest

dobrą i z radością tę reformę witam. **P. Czajkowski** powiedział i zrobił zarzuty w trojakim kierunku.

Popierwsze, że gorączkowo zabraliśmy się do reformy po drugie, że projekt ten uniemożliwia dobrą administracją dróg, bo niejako centralizuje ją w radach powiatowych, że następnie projektem tym narzucamy podatek w pieniądzech temu kontrybuentowi, który z natury swego położenia społecznego jest skazany do odrobienia prestaty w naturze.

Co do pierwszego zarzutu, odpowiem że od lat ośmiu szereg posłów, między którymi i ja byłem, wnosiliśmy ciągle żądania zmiany tej ustawy. Wydział krajowy przez szereg lat zbierał skrzętnie opinię wszystkich rad powiatowych, i materiały a na ostatniej sesji sejmowej na wniosek tu postawiony przedłożył projekt, który odpowiada życzeniom Wysokiej Izby. Zdaje się mi więc, że tego rodzaju działanie nie było gorączkowe, ale oparte na rzeczywistej potrzebie i domaganiu się tych, którzy w praktycznym życiu i zastosowaniu ustawy znajdowali te wadliwości, które dawna utawa stworzyła.

Co do drugiego zarzutu, że administracja dróg przelewa się do siedziby rad powiatowych i zarządy dróg miejscowe jako lokalne, staną się zupełnie bezużyteczne.

Otóż zdaje mi się że bardzo znaczna liczba posłów przewodniczy w Radach powiatowych, albo w nich zasiada a każdy z Panów wie z doświadczenia, z jakimi trudnościami było właśnie do walczenia tam, gdzie się chciało możliwie racjonalną gospodarke dróg prowadzić i odpowiedni preliminarz z tego materiału kontrybucyi, jakie tamta ustawa dawała, ułożyć. Zdaje mi się, że z chwilą tą, kiedy Rady powiatowe będą miały dla dróg gminnych znaczne fundusze i zasoby, będą mogły zupełnie normalne preliminarze przeprowadzić i ułożyć program całych sieci dróg I. klasy których komunikacya w powiecie niezbędnie wymaga. Ta zaś część prestaty w naturze uiszczona przypadnie na kategorię dróg drugiej klasy, która swe zastosowanie w zarządach lokalnych znajdzie.

Co do trzeciego punktu, w którym p. Czajkowski odwołał się niejako do naszego uczucia, że niepowinno się dozwolić, aby ten kontrybuent, który z natury swego położenia łatwiej może brać udział w podatku siłą roboczą uiszczanym aniżeli pieniądźmi, śmiem zwrócić uwagę Szanownego posła, że inicjatywa pod tym względem nie wyszła od nas. Nie dziwiłbym się zupełnie, gdyby inicjatywa wyszła od Rad powiatowych, które nadzwyczaj są w tem

interesowane, aby ten materyał do dyspozycyi im dany był czynny, a nie bierny, jak dnie prestacyjne.

Ale inicjatywa wyszła od ludu wiejskiego, który ciągle i stale domaga się zmiany i wołał prestacje uiszczać w pieniądzech aniżeli w robociźnie. Ja się temu nie dziwię. Jeżeli weźmiemy na uwagę, że ludność wiejska dziś będzie miała sposobność zarobku w gotówce, kiedy będzie go najbardziej potrzebować, t. j. na wiosnę (brawo) zaś płaci podatki w porze jesiennej t. j. po żniwach i zbiorach, nie dziwię się że pod względem materyalnym lud znajduje tę zmianę jako pożyteczną (Głosy. Tak jest.) Jeżeli ludność wiejska, która przyszła do świadomości pod wielu względami i że tak powiem z ołówkiem w ręku obliczyła, że 10% dodatki znacznie mniej uczynią dla niej aniżeli 4. dni, które odrabia, to my im odmówić nie możemy. Bo gdybym przyjął 4 robocizny po 30 centów, to daje to kwotę 1 zł. 20 ct., podczas gdy przy obliczeniu dzisiejszem (nie mam pod ręką dokładnych rachunków, które sobie zestawilem szczegółowo) gospodarz mający dom i jeden do 5 morgów zapłaci daleko mniej aniżeli uiszczał na cele drogowe podług stosunku dawnej ustawy. (P. Kramarczyk. Tak jest, prawda.)

Ale nietylko ta strona tu przemawia jest jeszcze i strona moralna. Mianowicie nikt dziś niechce być tem narzędziem przy zarządzie drogowym, gdzie nieraz są pewne osobiste względy, gdzie jednych się uwalnia a na drugich się robotę nakłada. (Głosy. Tak jest.) To był powód, że sprawa ta dziś już tak rażąca i dokuczliwa powinna być chociaż częściowo usunięta. Więc i pod tym względem nie mogę podzielać zdania p. Czajkowskiego i musiałem z mego stanowiska sprawę wyjaśnić.

Co się tyczy sprawy, którą poruszyli pp. Bernadzikowski i Żardecki zapowiadając poprawki przy §. 16., że będą starali się prestacją w naturze zniżyć z dwóch dni na jeden, to jest to kwestya osobistego zapatrywania czy to wystarczy czy nie. W każdym razie, z chwilą, kiedy ustawą nałożone dodatki 10% nie wystarczą na utrzymanie dróg gminnych Rady powiatowe mogą podnieść ten dodatek, a Rada powiatowa będzie mogła sama ocenić, czy wystarczy jej jeden, czy dwa dni. Sam w komisji taki wniosek postawiłem i oświadczam że osobiście sam z wnioskiem takim się zgadzam. (Huczne brawa i oklaski.)

**Marszałek.** Głos ma p. Średniawski.

**P. Średniawski.** Wysoki Sejmie! Do zapisania się do głosu spowodowało mnie przemówienie p. Czajkowskiego. Mowcy

jednak przedemną przemawiający poszczególne zarzuty p. Czajkowskiego od parli, mianowicie co do sprawiedliwości dawnej ustawy Szanowny p. Krzysztofowicz udowodnił cyframi a tak samo szanowny mój przedmowca wykazał bezpodstawność zarzutów. O łatwości odrabiania w naturze także mój przedmowca przemawiał, mnie więc zostaje jeden tylko zarzut odeprzeć. Mianowicie szanowny p. Czajkowski zwrócił nam uwagę, że nie powinniśmy politykować. Jużci przyznać należy, żeśmy do tego pochopni nie byli. Przez 30 lat, od kiedyśmy otrzymali prawo zajmować się sprawami publicznymi tak samo jak panowie, my chłopci trzymaliśmy się na uboczu i pokazało się, żeśmy nie bardzo dobrze na tem wychodzili, darujcie więc panowie żeśmy do innego przyszli przekonania. (Brawa i oklaski.)

**Marszałek.** Głos ma p. Męciński.

**P. Męciński.** Od lat dwudziestu kilku, jak mam zaszczyt zasiadać w tej Wys. Izbie, ustawa drogowa i zmiana postanowień przepisów komunikacyjnych już nie jednokrotnie przychołziła na porządek dzienny obrad tej Wys. Izby. Zajmując się tą sprawą, zawsze czynny brałem udział w pracach komisji i Sejmu i zawsze — przyznaję — należałem do tych którzy żądali zmiany ustaw obowiązujących, wskazywali nowe kierunki i nowe źródła dochodu, jakie dla komunikacji publicznych wyzyskane być mogły. Ale jeżeli żądałem tych zmian, to głównym argumentem, głównym powodem, dla którego to czynilem, było to, że miałem pilnie i bacznie zwrócone oko na stan komunikacji publicznych, że widziałem to dokładnie, iż stan dróg w naszym kraju nie jest taki, aby czynił zadość wszystkim potrzebom ekonomicznym, iż nie rozwinie się ani przemysł, ani handel, jeżeli te komunikacje nie będą poprawione.

Co do rozkładu pod tym względem mniej na to zwracałem uwagi, a czynilem to i dlatego, że znane mi są dobrze annale nasze sejmowe z przeszłości w sprawie naszych ustaw drogowych. Zapytuję Panów, czy nie wolą, właśnie włościańskich reprezentantów normy ustawy stały się takimi i uchwalone zostały tak, jak obowiązywały. Wszak wielu posłów dawno żądało zmiany, na to z ław, na których zasiadali posłowie włościańscy jeszcze ongi w starej Izbie, której liczba wówczas była dość znaczną, odpowiedziano nam: „Niech każdy daje, co ma, my mamy ręce do pracy, mamy siłę damy tę pracę, wy macie materyał, dajcie materyał, a potrzeby konieczne pokryjemy wspólnymi małymi dodatkami.“ (Głos. „Najbude jak buwało!“)

Muszę skonstatować, że domagania się

zmiany ustawy drogowej, zmiany poszczególnych paragrafów szły właśnie z tej strony Izby i od tych posłów, którzy dziś są wyciągnięci pod pręgierz opinii publicznej, jakoby chcieli uchylić się od ciężarów, i chcieli je na innych przewalić. (Brawo.) Ktoby tu słuchał dyskusji w tej Wys. Izbie, mógłby przypuszczać, że na drogi nie się nie daje, że nikt nie nie płaci, tylko cały ciężar spoczywa na prestacyi. Ustawa, która leży przed nami i jest w tej chwili przedmiotem dyskusji w tej Wysokiej Izbie, nie jest jednak tylko ustawą o drogach gminnych, które bądź co bądź trzeciorzędne mają znaczenie; ustawa ta mówi także o drogach powiatowych i krajowych, a o tych nikt nie wspomina, jak wielkie tam ciężary się ponosi.

Może nie każdy zrobił sobie zestawienie cyfrowe, jak ta sprawa wygląda. Otóż mam zaszczyt podać do wiadomości Wysokiej Izby, że koszta, wydane — jak się okazuje z zamknięć preliminarzy powiatowych — na rok 1894 na drogi powiatowe, wynoszą 363,950 zł., koszta wydane na drogi gminne 541.608 zł. już łącznie z 3% dodatkami, a koszta łożone przez kraj cały — co panowie sprawdzić możecie w przedłożonych wam budżetach — 1,008.000 zł., razem 1,933.558 zł. Pytam się, czy tych kosztów nie ponoszą wszyscy podatujący, czy one w jakiejkolwiek mierze spoczywają na jednej tylko warstwie społecznej? Blisko dwa miliony złotych płacimy wszyscy gotówką. Nie mówmy więc o jakiejś nierównomierności, o zrzucaniu ciężarów z jednej warstwy na drugą. Drogi gminne są bądź co bądź drogami trzeciej kategorii, drogami mniej ważnemi, a pierwszą kategorię stanowią drogi krajowe, powiatowe, dojazdy kolejowe, ważniejsze drogi gminne szutrowane, a te utrzymujemy wszyscy ze wspólnych ciężarów, ze wspólnych podatków,

Przez cały szereg lat długi kraj, a względnie jego reprezentacja nie wahała się ani na chwilę przed ogromem wydatków, jakie stąd na budżet krajowy spadły, aby komunikacje w kraju podnieść i poprawić. Zwrócę tylko uwagę szanownych panów na to, że pierwszy budżet krajowy w r. 1866 całą pozycję w Rubryce X. zamyka w 60.000 zł. na potrzeby drogowe wogóle, kiedy budżety ostatnie już przeszło milion złotych wynoszą, a fundusz krajowy w przeciągu tego szeregu lat, w budżetach swoich preliminował i wydał 24,830.000 zł. na komunikacje publiczne, a do tego ciężaru przyczynili się wszyscy (Brawa.), ubodzy i zamożniejsi, miasta i wsie, obszary dworskie i każdy podatujący. (Głosy: Bardzo dobrze).

Więc ten krzyk, który się podnosi po kraju i znajduje poklask wszędzie u ludzi, mniej znających się na stanie rzeczywistym rzeczy, jest nieuzasadniony. (Głosy: Tak jest). Bo jeżeliśmy podnieśli komunikacje publiczne w kraju, to uczyniliśmy to wspólnymi siłami — przyznaję — może nawet nieraz nad siły, ale uczyniliśmy gotówką, na podstawie ciężarów, wspólnie wszystkich nas dotykających. (Głosy: Tak jest! Brawo).

Nie chcę się wdawać w szczegółowe cyfry, których zapas obfity przed sobą posiadam, bo będziemy mieli do tego sposobność wtedy, kiedy będzie dyskusya szczegółowa; chcę jednak na niektóre przynajmniej punkta zwrócić uwagę Wysokiej Izby.

I tak n. p. powiedzieli posłowie, że cały ciężar drogowej spoczywał na barkach włościańskich. To co powiedziałem tylko o tych milionach, wydawanych przez kraj, i o tych krociach, wydawanych przez powiaty, niech będzie odpowiedzią dla tych, którzy twierdzą, że na jednej warstwie społecznej spoczywał ten cały ciężar. Jedyną pociechę dla komisji, która ustawę w tem brzmieniu przedstawia, jest to, że odezwały się przeciw niej głosy ze wszystkich obozów. Reprezentanci miast drastycznie wystąpili przez jednego ze swych reprezentantów, włościanie uczynili to samo, większa własność to samo.

„Więc na cóż — możnaby spytać — przedstawiacie ustawę, która nikogo nie zadowala, nikogo nie zaspokoi?“ — Na to odpowiem: „Przedstawiamy ustawę, która w naszym przekonaniu zawiera minimum tego, co jest koniecznem dla utrzymania w jakim takim stanie komunikacji publicznych, budowę dróg nowych i utrzymanie tych, które już są zbudowane“.

Posłowie Bernadzikowski i Żardecki żądają zniżenia prestacyi z 2 dni na 1. W najszcześniejszem bylibyśmy położeniu, gdybyśmy mogli powiedzieć: „Żadnego dnia nie będzie!“ (Głosy: Tak jest). Ale potrzeba publiczna tego wymaga. Łatwo jest zmieniać obowiązki, tylko jednocześnie trzeba sobie postawić pytanie, czem je zastąpić! O tej sprawie zresztą mówić będziemy szczegółowo przy §. 16. Dlatego od cyfr w tej chwili się wstrzymuję.

Poseł miasta Jarosławia z szczególnym naciskiem podniósł, abyśmy raz zerwali ze wstępną zasadą hańbiących prestacyi. Dlaczego ta zasada ma być wstępną i hańbiącą, tego nam nie powiedział, ale być może, że i na niego oddziaływały te rozmaite hałasy i krzyki, które się w tym względzie powtarzały. Puścił się śmiało na pole dyskusji nad ustawą drogową szanowny poseł. Od-

wagę wysoko cenię, a to tem więcej, że puścił się na nie bez żadnego zasobu materiału w tym względzie.

Otóż mam zaszczyt podać do jego wiadomości, że w kraju najwięcej cywilizowanym, jak Francya, istnieją bardzo ciężkie prestacje osobiste. A mianowicie tak wyglądają we Francyi: 3 dni ma odrobić lub spłacić każdy mężczyzna od lat 18 do 60, a Rada departamentalna oznacza cenę spłaty. Ta więc prestacja, która się znajduje w ustawie, nie jest naszym wynalazkiem, tylko wziętą jest żywcem z tamtej. Na tem jednak nie koniec. Jest dalsza prestacja tam, przechodząca w niesłychanej mierze postanowienia wszystkich innych ustaw. Jest 3 dni ciągłych od każdego wozu, wózka, wehikułu, powozu, jest 3 dni ciągłych od każdej sztuki bydła, a to reprezentuje 100,000 000 franków rocznego dochodu. Naturalnie, że tych prestacji nie odrabiają in natura, chyba w departamentach uboższych, ale spłacają. Więc jeżeli w kraju najwięcej posuniętym pod względem cywilizacji nie tylko na podatku ale i na innych źródłach opiera się ustawodawstwo, czyż dziwić się możemy, że my w naszym kraju zatrzymujemy tę małą prestację, któraby tylko koniecznym potrzebom czyniła zadość?

Ale we Francyi na 528.000 km. przestrzeni jest na każde 100 km. □, 120 km. bieżących dróg szutrowanych, a u nas na 100 km. □ przestrzeni, tylko 16 km. bieżących dróg takich. Pod względem obowiązku do prestacji, nie jest wyjątkiem sama Francya; zupełnie równorzędną ustawę ma i Belgia i kraj nasz sąsiedni Węgry ma daleko większe i czysto osobiste prestacje drogowe. Ustawa węgierska z roku 1890 nakłada 2 dni ciągłe od sztuki bydła pociągowego, 4 dni piesze od domu, 6 dni, jeżeli jest dom murowany i dalej progresywnie jeszcze po dwa dni od każdego piętra i jeden dzień od każdego członka rodziny. Prócz tego 10% dodatku, tylko znajduje się tam mały ustęp, że minister handlu i komunikacji ma prawo podnieść te prestacje!

Więc nie wywołujcie Panowie nieszczęśliwego widma pańszczyzny, nie mówcie, że ta prestacja jest ogonkiem dalszym pańszczyzny, tylko stańcie na tem stanowisku, że jest to koniecznością w kraju ubogim, który wszystkiego z kieszeni ponosić i zastąpić nie jest w możności.

Szanowny poseł Czajkowski zapytuje się, czy projekt jest stosowny do naszych potrzeb, stosunków i zamożności.

Muszę mu odpowiedzieć, że w życiu parlamentarnem i publicznem są pewne

momenta, że zdrowo zapatrujący się na stosunki polityczne, powinien się liczyć ze stanem tym, jaki jest. Faktem jest, że ustawa drogowa dziś obowiązująca stała się przedmiotem nieporozumienia.

Jak kraj szeroki i długi, na tysiącnych wiecach podniosły się głosy, że jest złą, że zmienić ją trzeba. Dla mnie jest złą dlatego, że te prestacje — które mają być tak wysokimi — nigdy odrabiane nie były (Głosy: to prawda.) i dlatego nie dawały dostatecznej siły ekonomicznej.

Ale ta sprawa, że sprawy czysto ekonomicznej, stała się sprawą społeczną i polityczną, a jest zadaniem reprezentacji kraju, żeby tego rodzaju sprawy, o ile to tylko być może, usuwać z porządku dziennego, nie dawać powodu do waśni i niezgody i dlatego komisya przyszła z tym projektem.

Mam obawę co do tej ustawy, zwłaszcza gdyby się utrzymały wnioski o zmniejszenie tej prestacji z dwóch dni na jeden, że sasób pieniężny i roboczy, jaki będzie wskutek tego utworzony, nie wystarczy na utrzymanie jakie takie naszej komunikacji, ale obok tych obaw mam to przecucie, że zrobić coś w tej sprawie trzeba, bo gdyby dlatego, żeby zaznaczyć, że liczymy się z głosami ogółu, że rozpatrujemy każdą sprawę, która nie rzeczywistą chyba ale pozorną zawiera krzywdę i tę uchylić chcemy i pragniemy.

Dla mnie ona krzywd rzeczywistych nie zawiera, ale pozorne, te uchylić chcę i pragnę.

Projekt nakłada obowiązek na większe fabryki i zakłady przemysłowe, aby i te pociągnąć do konkurencyi.

Robimy co możemy, a to, co p. Bojko powiedział, żeby konserwatywna partya miała otwarte oczy na żądania ludu, to mamy z pewnością i serce otwarte na te żądania, tylko niech lud ma oczy otwarte na to, że te rady zachęty i poduszczania, które padają w jego łono, wychodzą nie z jego łona, ale skądinąd i z tem niech się rachuje.

Proszę Panów, dużo bardzo dużo o tej sprawie powiedziełby się dało. Z jednej strony stoją niezbędne potrzeby ekonomiczne, którym uczynić trzeba zadość, z drugiej żądania zmniejszone ad minimum pewnych obowiązków, których wypełnić nie można nie ze złej woli, ale dlatego, że jak się ustanawia kasę, czy kieszeń, z której się ma czerpać na rzecz drugiego, to trzeba, żeby w tej kieszeni coś było.

Nakoniec muszę nadmienić, żeby nikt nie sądził, że prestacje osobiste są wyjątkiem w naszej monarchii tylko w Galicyi,

bo i to tak nie jest. W innych prowincjach monarchii nie ma w ustawach drogowych postanowienia o prestacyach i obowiązkach co do dróg gminnych, lecz zawarte jest ono w ustawach gminnych, na które się ustawy drogowe tych krajów powołują. Mianowicie w ustawie szląskiej wyraźnie jest zaznaczony paragraf, który mówi o świadczeniu w prestacyach i gotówce, nakładać się mających na podstawie ustawy gminnej. W Saleburgu powiada ustawa drogowa, że koszta utrzymania dróg pierwszej klasy mają być pokrywane w gotówce, dróg gminnych drugiej klasy w prestacyi ciągłej i pieszej, w Styryi orzeka ustawa drogowa, że ustawa gminna stanowi o środkach pieniężnych i prestacyach na rzecz dróg gminnych, w Tyrolu i Voralbergu tak samo mówi ustawa.

Zatem nie trzeba mówić, że u nas są wyjątkowe stosunki, że u nas dzieje się to, czego nigdzie nie ma, bo stoimy na tej podstawie, że obowiązki drogowe trzeba oprzeć na najrozmaitszych czynnikach, i wyrazem tego był i Wydział krajowy i Sejm.

Wszak było tu dyskutowane wszystko, na czem mogłaby się oprzeć ustawa drogowa i prestacye od bydła i osobne prestacye od rodzin, domów i t. d. Tylko na jedną zasadę nie godzimy się z mowcami niektórymi w jednym punkcie, a to żeby sam podatek był tylko jedynem źródłem, z którego się ma czerpać na potrzeby utrzymania dróg.

W Austryi, a więc i u nas, podatek gruntowy jest najwyższym podatkiem, jaki jest w całej Europie, bo 22·7% od czystego dochodu. Jak to? I w tym kraju, gdzie 22·7% podatku ciąży na gruncie i na domie, nie potrafimy i nie możemy znaleźć innych źródeł dochodu jak jeszcze dalej ten grunt i ten dom obciążać?

Czykolwiek jest ten dom, czy grunt, czy składa się z 6 czy 10 morgów, czy 500 lub 1000, to umożliwimy jednym i drugim posiadaczom utrzymanie się przy nich, nie pchajmy ich siłą fantastycznych, lub nieuzasadnionych projektów do tego, ażeby ich z tej ziemi wywłaszczano, róbmy wszystko, co można, ażeby ich przy ziemi utrzymać, a z pewnością nie czynilibyśmy tego, gdybyśmy wszystko i wszędzie na ten grunt i dom zwalali.

I dlatego nie dzielając tej zasady, że to jest jedyny czynnik podatkowy przyjmujemy i prestacye osobiste i pociągamy i inne czynniki do konkurencyi jak fabryki, zakłady przemysłowe, eksploatacye chwiłowe i t. d.

Pod tym względem upierać się nie

chcę, dowodzić nie myślę, że ustawa ta jest doskonałością, bo tej niema na tym świecie, zresztą ustawodawstwo drogowe należy do najtrudniejszych ze wszystkich gałęzi i we wszystkich krajach i państwach.

W Niemczech zanim prawa drogowe otrzymały formę dziś obowiązującą, minęło lat 40, we Francyi jeszcze za Napoleona I. zaczęło się ustawodawstwo drogowe dosięgło szczytu w 1835 r. w ustawie o powyższych prestacyach, którą daremnie kuszono się zmienić w czasie około r. 1872. Zastosowanie bowiem pewnych przepisów i ustaw zależy zupełnie od miejscowych, często topograficznych, klimatycznych handlowych, rolniczych itp. stosunków. Przeto wypracować i napisać ustawę jednolitą dla całego kraju szerokiego o rozmaitych warunkach jest rzeczą bardzo trudną i dlatego można na tej drodze postępować tylko zwolna i tak też postępujemy. U nas w kraju jest jeszcze i inna trudność, która stoi nam na przeszkodzie, mianowicie ta, że u nas ludziom się zdaje, że na ustawodawstwie drogowem i na polityce rozumieją się wszyscy bez wyjątku. Dlatego też każda ustawa, każdy projekt musi spotykać znaczną opozycyę, musi wywoływać oburzenie, nieporozumienie, fałszywe obrachunki i t. d. Ale zadaniem komisji było stać na stanowisku ekonomicznych interesów kraju, liczyć się z tem, co jest koniecznością i tak pracując po porozumieniu z Wydziałem krajowym w najlepszej wierze i z wiedzą, na jaką ją stać było, przedłożyła Panom ten projekt.

Jak to wykazałem cyframi, Wysoka Reprezentacya kraju w 30-tu latach była hojną w wydatkach na komunikacye nasze. Niech tę hojność przy tej ustawie raczy zmoderować pewną oszczędnością, mianowicie, żeby poprawki mniej może pomyslane, nie dość głęboko zrozumiane, o ile możliwości w jak najmniejszej mierze stawić. O to prosząc, nie chcę Wysokiej Izbie już dłużej czasu zajmować i proszę tylko, żeby za podstawę obrad wzięła projekt przedłożony przez komisję i jak najoszczędniejszą była w stawianiu poprawek. (Brawa.)

**Marszałek.** Głos ma p. Wójcik.

**P. Wójcik.** Już słyszeliśmy po części odpowiedź daną Szanownemu posłowi Czaykowskiemu. Jednakowoż pozwolę sobie odpowiedzieć jemu i ja. Szanowny poseł Czaykowski mówił, że nikt jeszcze nie udowodnił, jakoby dawna ustawa była niesprawiedliwa. Otóż zdaje mi się, że ten dowód przeprowadził on sam i to natychmiast. (Brawa.)

Mówiąc bowiem dalej, że obszary dwor-

skie przyjmują te nowe ofiary, jakie nowa ustawa na nie wkłada, więc nowa ustawa równie obowiązuje gminy, a obowiązuje, skoro te nowe zobowiązania nazywa nowymi ofiarami na obszary dworskie. Więc rzeczyciel, że dawniej obszary dworskie mniej dokładały niż gminy. A teraz nie będę się wdawał w szczegóły, nie będę mówił o drogach krajowych, o czym tu obszernie opowiadał szanowny p. Męciński, ale ograniczę się tylko do dróg trzeciej kategorii; o nich chcę mówić, bo one bliżej nas dotyczą. Na przykład chcę okrągliem cyframi je przedstawić.

Według starej ustawy obowiązującej obecnie, przypuścimy, że gmina ma 100 numerów po 4 dni z numeru, stanie 400 dni, a zatem na pieniądze uczyni to, rachując przeciętnie dzień po 40 ct, 160 zł., chociaż są powiaty, jak n. p. mój, że się płaci po 60 ct. za dzień.

Dalej przypuścimy, że ta gmina płaci do 500 zł. podatku 3%, to jest 15 zł., razem 175 zł. Według zaś nowej ustawy gmina taka sama przypuścimy, że ma rodzin 120, bo nie w każdym domu będzie tylko jedna rodzina, więc po dwa dni prestacyi licząc, będzie 240 dni, a biorąc tę samą normę 40 ct. za dzień, czyni to 96 zł. Podatek jest ten sam, 10% od niego uczyni 50 zł., a zatem razem 146 zł. Otóż korzyść będą te dane gminy o 29 zł.

A teraz co do obszarów dworskich naprzód według dziś obowiązującej ustawy.

Niech obszar dworski ma 10 numerów, po 4 dni od numeru będzie 40 dni, co uczyni 16 złr., dalej płacą obszary dworskie 3% dodatku i 5% w drzewie, chociaż gdzie pan dobry, tam i drzewo dobre, bywa jednak i drzewo zgniłe albo pokiereszowane w końcu (nie mogą wszystkich potępić, że źle robią, ale bywają wyjątki i mógłbym nawet wymienić, ale niechcę). Otóż ten podatek 8% stanowi 40 zł., razem 56 zł.

A teraz według projektu Wydziału krajowego obszar dworski będzie miał 40 numerów po 40 ct. rachując dziennie przeciętnie, to uczyni 16 zł., a 10% dodatku to jest 50 zł., czyli razem 66 zł. t. j. o 10 zł. więcej niż teraz. To jeszcze nie jest taka suma, aby tego właściciela zrujnowała, a wtenczas będziemy widzieć, że ten obszar dworski coś dokłada, a nam ubyło, chociaż nie wiele

(P. Abrahamowicz. To coś bardzo nie wyraźne)

Proszę Panów! My słyszeli tyle razy na wiecach zdania, że zasadą naszą jest, ażeby wszystko szło od podatku. Każdy da, a potem będzie miał możność odro-

bienia i zarobienia wtenczas, kiedy mu potrzeba.

Np. słyszy się nieraz, trzeba prędko gdzieś zasy snieżne rozrzucić, ludzie są gotowi i ci to zrobią; przecież i na drogach krajowych niema prestacyi w dniach a i tak się dużo robi. Ale jak mówią, nie od razu Kraków zbudowany, jeżeli już dwa dni mają zostać, niech zostaną a gdy drogi będziemy mieli już zrobione przy pomocy większego procentu do dodatków, cóż łatwiejszego wtedy, jak tę prestacyę obniżyć?

A teraz co do p. Męcińskiego. Szanowny poseł nadmienił tu, że nieraz na naszych zgromadzeniach nie z naszego łona wychodziły rozmaite żale i krzyki. Ja proszę panów nie dziwiłbym się, gdyby ten sam p. Męciński przyszedł do nas na zgromadzenie i powiedział chłopom to, coby im trafiło do serca i przekonania. Ale nie dziwię się także, że jeżeli tam przyjdzie syn ludu, chociaż w surducie, który umie rzecz przedstawić, że to chłopu przypadnie do smaku.

Nie myślcie jednak Panowie, że chłop wszystkiemu, co mu powiedzą wierzy; on rozważa wszystko na zimno; przecież macie najlepszy przykład, że mowy czcicieli Lassala i Marxa nie przypadły im do gustu, (brawa) i słyszałem na takich wiecach, kiedy obiecywano chłopom dać ziemię, jak się chłopci pytali, „a skąd tego gruntu weźmiecie“. Oni przyjmują tylko to co dobre, a co złe, to się ich nie chwyci. (Brawa).

Sadzę, że przyjdzie do porozumienia, panowie nam ustąpicie, a na pięści jak w włoskim parlamencie nie pódziemy. (Brawa).

**Marszałek.** Dyskusya ogólna zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca poseł Romer. Jestem w przyjemnem położeniu, że wszyscy mowcy przemawiali za przejściem do dyskusyi szczegółowej, wobec czego ograniczę się tylko do ściśle rzeczowych uwag.

Zmiany ustawy drogowej żądano u nas od wielu lat, co roku pojawiały się tu wnioski i petycje w tym względzie — a dziwić się temu nie można, bo kraj ma tak różne stosunki, że ustawa taka jak drogowa, w różnych miejscach musi mieć różne zastosowanie i nie może wszystkich zupełnie zadowolić.

Gdyby nawet ustawa była teoretycznie najlepszą to nie mogłaby wszystkim miejscowościom dogodzić.

Muszę tu zaznaczyć, że mojem zdaniem ustawa dzisiejsza nie jest tak zła, jak ją okrzyczano, chociaż zawiera wiele



usterki w szczegółach, a właśnie w tych szczegółach nie dogadza różnym ludziom i w zastosowaniu wykazywała braki i niedokładności.

Trzeba tu jednak zwrócić uwagę, że nie wszystkie te usterki i braki leżały w samej ustawie, bardzo często pochodziły one z naszej wadliwej organizacji administracji tak, że gdybyśmy nawet najlepszą ustawę wydali, nie zapobieglibyśmy żądaniom o zarządzeniu im.

Proszę zatem zwrócić uwagę, gdzie te usterki leżą i zarządzić im tam, gdzie to uczynić można. Mimo tych wszystkich braków i usterek ustawa dzisiejsza bardzo się przyczyniła do poprawy dróg.

Wskutek licznych żądań o usunięcie braków tej ustawy, a zwłaszcza wskutek zeszłorocznego polecenia Wysokiego Sejmu przedłożył Wydział krajowy nam obecny projekt, który, mojem zdaniem jest bardzo dobry, mimo iż wielu mówców zastrzegło się co do pojedynczych postanowień, gdyż właściwie wszyscy się oświadczyli za ustawą.

Ustawa przedłożona przez Wydział krajowy opartą jest na bardzo dokładnych studiach, a pod względem stylistycznym nie mieliśmy już dawno przed sobą tak dobrego projektu.

Co do wprowadzonych zmian zaznaczę w krótkości, że ustawa zniża prestacje z 4 na 2 dni.

Jeśli postawiono tu żądanie, ażeby zniżono je na jeden dzień — to sądzę, że poszlibyśmy za daleko pod tym względem, jeśli chcemy mieć komunikacją należycie utrzymaną.

Zniżenie do 2 dni jest tak znaczne, że prędzej możnaby powątpiewać, czy nie jest za znaczne.

(P. Dr. Okuniewski. Słusznie!)

Nie jest ono jednak tak bardzo znacznem. — P. Nowakowski powiedział, że ponieważ gdzieś jest więcej partyj jak domów, jest to zniżenie za małe.

W cyfrach ogólnych rzecz się inaczej przedstawia, albowiem ilość domów w cyfrach ogólnych jest rzeczywiście niższą, jak partyj; domów po wsiach jest 800 tysięcy podczas gdy partyj 1,000,000, jeśli jednak uwzględnimy, że wyraźnie w ustawie jest powiedzianem, iż strony zupełnie ubogie są wolne od odrabiania prestacji, to ilość partyj obowiązanych do odrabiania nie będzie niższą, jak ilość domów. Pod tym względem zarzut więc jest nieuzasadniony.

Dalszy zarzut tyczy się prestacji w ogóle. Nie chcę tu powtarzać tego, co tak dobrze p. Męciński wyłuszczył na

mocy rozmaitych ustaw, powołałam się jeszcze tylko na ustawę gminną austryacką i inne ustawy drogowe.

W wszystkich tych ustawach a mianowicie i w naszej w §. 82 jest przepis, że rada gminna ma prawo nakładać prestacje na swoich członków w razie potrzeby; wyrażenie się więc, że prestacje są tylko w Turcyi nie odpowiada faktom.

Powiedziano tu, że prestacje są bardzo źle odrabiane i dlatego nie należy ich utrzymać. Z pewnością znaczna ich część się marnuje, ale przy lepszej administracji musi tu nastąpić poprawa.

Zresztą z tego, że coś jest źle wykonywanem, wynika, że trzeba się starać aby było lepiej wykonywanem a nie ażeby rzecz w zasadzie słuszną znieść.

Co do zmiany prestacji osobistych na ciągle, nie będę obszernie mówił, bo będzie ku temu sposobność skoro przyjdziemy do tego §-fu.

Powiem tylko, że prestacje ciągle są dla naszych dróg pierwszorzędnej wagi, gdyż trzeba je przedewszystkiem poprawiać szutrowaniem, czego piesza robota dostarczyć nie może.

Zaznaczę dalej, że prestacje ciągle tylko ten musi odrabiać, który ma inwentarz pociagowy, jest więc od innych za możniejszy i więcej drogi potrzebuje i używa — przepis ten ma więc słusze uzasadnienie.

Ponieważ w projekcie zniżono prestację na połowę, musiano podnieść inne źródło dochodów na drogi t. j. podatki, które podwyższyliśmy z 3 ct. stałego dodatku na 10 ct. Jestto z jednej strony zrównoważenie tego ubytku w prestacjach, a z drugiej podwyższenie kwoty pożyczki przez kraj na utrzymanie dróg. Możliwe, że to podniesienie podatku spowoduje pewne rozczarowanie u tych, którzy żądali zmiany w kierunku zmniejszenia prestacji, ale jest ono koniecznem.

Cechą zatem ustawy jest, że ciężar utrzymania dróg przesuwają więcej na podatki do podatków; a jeśli tu porównywano czy z tem lepiej wypadnie obszarom dworskim czy gminom, to zdaje mnie się że nie wszystkie obliczenia były dokładne.

P. Nowakowski powiedział, że gminom podniesie się z 3 ct na 10 ct., podczas gdy obszary dworskie które dotychczas płaciły 3 ct. dodatku a 5 ct. na drzewo, a więc razem 8 ct. będą płaciły tylko o 2 ct. więcej. Tu trzeba wziąć z rachubę i prestacje które się gminom zniża i wtedy będzie miał rachunek pewną podstawę.

Prosiłbym, ażeby w ten sposób jak p.

Nowakowski zestawiał rachunek, zestawiono go wtedy, kiedy mówiono, że obszary dworskie są poprzednią ustawą faworyzowane — wówczas jednak tego rachunku nie słyszałem.

Gdy więc przechodzimy na podstawie więcej podatkową, to musi się drogami gminnymi zajmować więcej rada i wydział powiatowy, bo nie można takiego gospodarstwa pieniężnego oddać w ręce wielu niższych organów dzisiejszego ustroju autonomicznego.

Trzeba tę rzecz scentralizować do pewnego stopnia w wydziałach powiatowych, jest w tem dużo dobrego ale nie jest ta rzecz bez pewnych słabych stron.

Ma ona też i ujemne strony i tego była i komisya świadomą, jednak w dzisiejszych stosunkach inaczej zrobić się nie dało. Tyle co do zasadniczych niejako punktów ustawy.

Nie chcę wchodzić w szczegóły co do poszczególnych paragrafów tylko co do §. 43. chcę powiedzieć słów parę a mianowicie chcę się zastrzedz przeciw wyrażeniom się p. Jahla jakoby Wydział krajowy pro pozycją swą w projekcie chciał miastom jakąś obelgę zrobić.

Przecież tam jest tylko powiedziane, że drogi gminne pierwszej kategorii przechodzące przez jakieś miasto mają być w zarządzie wydziałów powiatowych, wszystkie inne a więc większa ich część pozostają w zarządzie miejskim i jeżeli nie widzę ujmę dla miast w tem, że wydział powiatowy administruje drogami powiatowymi przechodzącymi przez miasto, to nie widzę ujmę i w tem że będzie administrował też drogami gminnymi pierwszej kategorii które do pewnego stopnia drogi powiatowe na przyszłość zastępować będą.

W inne kwestye nie wdaję się, gdyż leżą poza granicą ustawy drogowej. Na tem kończę i proszę, abyście Panowie wzięli projekt komisji za podstawę dyskusyi szczegółowej.

**Marszałek.** W dyskusyi ogólnej postawiono tylko jeden wniosek odraczający p. Karatnickiego który opiewa (czyta):

„Przedłożony przez komisję drogową projekt ustawy drogowej zwraca się tej komisji z poleceniem, ażeby po rozpatrzeniu zdań tak obecnie w dyskusyi wypowiedzianych jak i innych, które jeszcze w tej sprawie do wiadomości komisji dojdą nowy projekt wygotowała i przedłożyła.“

Kto przyjmuje ten wniosek, zechce powstać. (Mniejszość.) Wniosek upadł. Przystępujemy do dyskusyi szczegółowej. Czy p. Dworski życzy sobie teraz postawić swój wniosek.

**P. Dworski.** Proszę o głos pod względem formalnym.

**Marszałek.** P. Dworski ma głos.

**P. Dr. Dworski.** Proszę aby Wysoka Izba wzięła pod dyskusję najpierw §. 43. projektu o to z powodu, że poprawki do niego przez nas postawić się mające, są zasadnicze, a jeżeli zostaną przyjęte, uchylą bardzo wiele poprawek które musielibyśmy stawiać do poprzednich paragrafów, a więc upojedynczą dyskusję, i przyczynią się do wcześniejszego załatwienia sprawy.

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos.

**Marszałek.** P. Abrahamowicz ma głos.

**P. Abrahamowicz.** Niepospolicie żałuję, że żadną miarą nie mogę się zgodzić na postępowanie, które przepraszam, ale nazwać muszę *novum* jakiego w życiu ustawodawczem jeszcze nie doświadczyłem. Przystępujemy do dyskusyi szczegółowej nad ustawą i postanowienia zasadnicze mają być pozostawione a nagle wrywamy z całości ustawy jeden z końcowych ustępów szczegółowych i nad nim ma być dyskusya!? Wniosek taki uważam za niemożliwy.

**P. Dr. Jahl.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Jahl.

**P. Dr. Jahl.** Nie mogę zgodzić się z zapatrywaniami p. Abrahamowicza, albowiem prz. pisy §-fu 43. nie są szczegółowymi. Jest to przepis ogólny i powinien być właściwie na samym wstępie umieszczony tam, gdzie są wyliczeni ci, których ma właśnie ta ustawa obowiązywać. Jeżeli my tam chcemy postawić poprawkę abyśmy byli od dobrodziejstw tej ustawy uwolnieni, to tem samem ta poprawka nie dotyczy szczegółu tego paragrafu ale ogółu całej ustawy. Jest więc ona zasadniczą i powinna ta rzecz być traktowaną na samym wstępie bo przez to samo przesądza się rzecz całą i wówczas żadnych dalszych poprawek byśmy stawiać nie potrzebowali, bo wówczas ustawa mniej nas będzie interesować i za nią głosować będziemy.

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos.

**Marszałek.** P. Abrahamowicz ma głos.

**P. Abrahamowicz.** Chcę zwrócić jeszcze uwagę Panów na jedną okoliczność. Paragraf 43. obejmuje w drugiej części następujące postanowienia (czyta): „gminy te prowadzić będą pod kontrolą władz nadzorowych, cały zarząd dróg gminnych I. i II. klasy i t. d.“ (mówi) Otóż dotąd nie uchwaliliśmy, czy mają być drogi gminne pierwszej i drugiej klasy. Być może, że nie uchwalimy tego, a mimo to tutaj już mamy przyjmować postanowienia rozwijające się na gruncie tego czego nie uchwaliliśmy jeszcze. Mojem zdaniem jest to rzecz niemożliwa.

P. Dr. Skałkowski. Proszę o głos.

Marszałek. P. Skałkowski ma głos.

P. Dr. Skałkowski. Chciałem również zwrócić uwagę na okoliczność, że w §. 43. są powołane §. 16. i 25. tej ustawy, a zatem wotując §. 43. suponuję się, że już §. 16. i 25. są uchwalone. Więć mnie także zdaje się, że zaczęcie dyskusji od §. 43. jest niemożliwe.

Sekretarz p. Urbański. Wnoszę zamknięcie dyskusji formalnej.

Marszałek. Jest wniosek zamknięcia dyskusji formalnej. Żąda kto głosu. (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, podaję ten wniosek pod głosowanie. Kto go przyjmuje, zechce rękę podnieść. (Większość.) Dyskusja formalna jest zamknięta. Do głosu jest zapisany p. Jahl i p. Merunowicz. Udzielam głosu p. Jahlowi.

P. Dr. Jahl. Muszę obstawać przy moim wniosku, bo widocznie Panowie nas nie zrozumieli. My stawiamy poprawkę w tym kierunku, że ustawa drogowa nie obowiązuje nie tylko Lwowa i Krakowa ale wszystkich miast objętych ustawą z 1889 roku. To jest kwestya zasadnicza, ogólna i powinna być traktowaną przy paragrafie pierwszym. Dlatego jeszcze raz proszę, aby Wysoka Izba rozstrzygnąć zechciała na przód rzecz zasadniczą, czy ta ustawa ma nas obowiązywać czy nie.

Marszałek. P. Merunowicz ma głos.

P. Merunowicz. Panom, którzy przemawiali za wnioskiem p. Dworskiego, chodzi o to, aby ustawa nie obowiązywała Lwowa i Krakowa a prócz tego jeszcze 30 miast objętych ustawą z r. 1889. Otóż zwracam uwagę posła jarosławskiego, że może być przy §-fie pierwszym postawiona poprawka tej treści że ustawa ta niema obowiązywać nie tylko Lwowa, Krakowa ale i tych 30 miast. Jeśli Wysoka Izba poprawkę tę przyjmie, wtedy stanie się zadość życzeniu panów co do §-fu 43-go a) jeśli nie, to sprawa ich upadnie. W każdym razie niema racyi zaczynać rozprawy od § fu 43-go

Marszałek. Dyskusja formalna zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Romer. Ja też nie mogę się zgodzić na to, aby o §-fie 43-cim naprzd traktować ponieważ jest on w ścisłym związku z paragrafami, które poprzednio musiałyby być uchwalone. Inna jest rzecz jeśli kto postawi poprawkę do §-fu pierwszego, ale nie widzę przyczyny, aby dyskusję od 43-go §-fu zaczynać.

Marszałek. Przystępujemy do głosowania. Podaję naprzd pod głosowanie wniosek p. Dworskiego, który sobie życzy, aby dyskusję szczegółową rozpocząć od §. 43. Kto ten wniosek przyjmuje, zechce powstać. (Mniej-

szość. Przystępujemy tedy do dyskusji szczegółowej.

Obecnie zamierzam posiedzenie odroczyć i prosić Panów na godzinę 7-mą wieczór, ale zarazem dodaję prośbę, byście Panowie byli łaskawi wyjątkowo istotnie przyjść o godzinie, na którą posiedzenie jest wyznaczone. (Wesołość.) Zatem posiedzenie odraczam.

Przerwa posiedzenia o godzinie 3-ciej po południu.

Ciąg dalszy posiedzenia o godz. 7 min. 20 wieczorem.

Marszałek. Sejm w komplecie. Posiedzenie odroczone otwieram na nowo. Przystępujemy do rozprawy szczegółowej nad projektem ustawy drogowej. Proszę odczytać §. 1.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

I. Ogólne postanowienia.

I.

Ustawa niniejsza obejmuje postanowienia o drogach krajowych, powiatowych, gminnych I. klasy i gminnych II. klasy.

Marszałek. Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 1., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 2.

Drogami krajowymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które ustawa krajowa za krajowe uzna.

Marszałek. Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 2., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 3.

Drogami powiatowymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które Rada powiatowa za powiatowe uzna.

Marszałek. Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 3., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 4.

Drogami gminnymi I. klasy są te drogi, które na wniosek Wydziału powiatowego uzna Wydział krajowy za drogi gminne I. klasy; przy czem w pierwszym rzędzie należy uwzględnić te drogi, które przy udziale zasiłku z funduszu krajowego zbudowane zostały lub budowane być mają.

Marszałek. Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 4., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 5.

Drogami gminnymi II. klasy są drogi, istniejące w granicach gminy i obszaru dwor-

skiego, do publicznego użytku przeznaczone, a nie objęte §§. 2, 3 i 4 ani też ustawą o publicznych dojazdach kolejowych oraz te, które za drogi gminne II. klasy uznane będą przez Radę gminną za porozumieniem z przełożonym obszaru dworskiego i za zgodą Wydziału powiatowego.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 5, racy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 6.

Mosty i przewozy nie mniej też budowy sztuczne i wszelkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bezpieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi, na której lub przy której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy może zrobić wyjątek od tego prawidła Sejm krajowy, przyjmując koszt budowy lub utrzymania tych przedmiotów na fundusz krajowy, a co do dróg gminnych (§§. 4. i 5.) także Rada powiatowa, przyjmując je na fundusz powiatowy.

Co do ponoszenia kosztów budowy i utrzymania grobel i wałów, po których drogi publiczne prowadzą jakoteż obiektów, robót i urządzeń wodnych, z istnieniem drogi w związku będących, obowiązują postanowienia ustawy wodnej z d. 14. marca 1875 dz. u. kr. Nr. 38 wraz z odnośniami ustawami i przepisami.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 6., racy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 7.

Przed założeniem lub przebudowaniem drogi publicznej (§. 2, 3, 4 i 5) należy przeprowadzić rokowania ze stronami interesowanymi co do konkurencyi dobrowolnej, a nadto uzyskać przyzwolenie właściwych władz co do względów politycznych i wojskowych, jeżeli idzie o drogę krajową, powiatową lub gminną I. klasy.

Szczegółowe przepisy w tej mierze zawierać będzie wykonawczy regulamin drogowy (§. 44.).

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 7., racy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 8.

Własność nieruchoma, stale lub czasowo potrzebna w celu budowy i utrzymania drogi publicznej a względnie jej założenia, rozszerzenia, przełożenia, przebudowania, odwodnienia, ochrony i t. p., może być nabytą w dro-

dze wyłączenia według istniejących ustaw i przepisów.

Powyższe postanowienie ma być zastosowane również przy nabyciu gruntów potrzebnych do produkcji kamienia łamanego, żwiru, piasku, gliny i t. p. niemniej też do urządzania placów składowych i dojazdów, do stawiania domków mytniczych i w ogóle wznoszenia budynków dla potrzeb, wywołanych budową lub utrzymaniem drogi publicznej.

Jeżeli właściciel przedmiotu wyłączonego nie zadowolą się wynagrodzeniem, ofiarowanym mu przez zarząd drogowy lub oznaczonym przez władzę administracyjną, orzekającą o dopuszczalności wyłączenia, może udać się na zwykłą drogę prawa o przeprowadzenie sądowego oszacowania, co jednak nie wstrzymuje wykonania orzeczenia ekspropriacyjnego i oddania przedmiotu wyłączonego na rzecz drogi publicznej, jeżeli zarząd drogowy złoży do depozytu wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 8., racy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawcę p. Romer (czyta):

§. 9.

Ustanowienie zasad, na podstawie których odbywa się pobór myta na drogach publicznych nierządowych, należy do ustawodawstwa krajowego.

Co do poboru myta na drogach krajowych obowiązuje ustawa z dnia 25. grudnia 1871 (dz. u. kr. Nr. 18 z r. 1872)

Koncesya na pobór myta: drogowego, mostowego i przewozowego na innych drogach publicznych udzieloną być może na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za Cesarskiem zezwoleniem.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzielona koncesya mytnicza (ustęp 3. i 4.), której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem na dalszy, stosownie wymierzony okres czasu, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem krajowym i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi krajowemu na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień u udzielaniu koncesyi mytniczych.

Wszelkie dotychczasowe prawo do poboru myta, nadane bez terminu na czas nieograniczony, ustanie z końcem 1900 r., jeżeli nie będzie odnowione w sposób powyżej przepisany (ustęp 3. i 4.). Wyjątek stanowią przywileje mytnicze, nadane jako regalia przed

wejściem w życie ustawy drogowej z 1866 r., które w powyższym terminie mają być podane rewizji i co do których stosownie do wyniku wydane będą osobne postanowienia w drodze właściwej.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 9., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 10.

Zaniechanie drogi krajowej jako takiej nastąpić może tylko na mocy ustawy krajowej, drogi zaś powiatowej lub gminnej (§§. 4. i 5.) na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału krajowego i c. k. Na miestnictwa względnie powiatowej władzy politycznej, gdy idzie o zaniechanie drogi gminnej.

Jeżeli miejscowa gmina i miejscowy obszar dworski oświadczą się zgodnie przeciw zaniechaniu drogi gminnej II klasy, droga ta zaniechaną być nie może.

Zaniechana droga krajowa równie jak zaniechana droga powiatowa lub gminna I. klasy ma być uznana za drogę gminną II. klasy, o ile jest potrzebna do użytku publicznego, a nie została przeznaczona do założenia lub urządzenia drogi publicznej innej kategorii

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 10., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 11.

Grunt drogi zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, sprzedany będzie na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należała, w regule właścicielom bezpośrednio z drogą stykających się gruntów w miarę ich z nią stykania się.

Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych (§§. 4. i 5.), po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi natychmiast oszacowanie jej przez znawców nieinteresowanych, następnie zawiadzie o zapłacenie ceny szacunkowej tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają. Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 60 od zawiadzenia złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 11., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 12.

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

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 12., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

II. Szczegółowe postanowienia.

A. Pokrycie kosztów.

§. 13.

Koszta budowy i utrzymania drogi krajowej ponosi fundusz krajowy.

Czy i w jakiej mierze powiaty, przez które te drogi przechodzą, jeszcze osobno przyczyniać się mają do tych kosztów, oznaczonym będzie przy uznaniu drogi za krajową (§. 2) w każdym poszczególnym wypadku ustawą krajową.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 13., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 14.

Koszta budowy i utrzymania drogi powiatowej ciężą przede wszystkim na funduszach właściwego powiatu, a Rada powiatowa winna corocznie uchylać dotację potrzebną do utrzymania tych dróg w dobrym stanie §. 36. ust. 2.

Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z dopełnieniem tego obowiązku, a stąd sprawa komunikacji doznawała uszczerbku, natenczas Wydział krajowy, po zbadaniu i stwierdzeniu takiego stanu rzeczy, wstawi w budżet powiatowy potrzebną na cel powyższy kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich a to w granicach zakreślonych §. 23 ustawy o Reprezentacji powiatowej.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 14., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 15.

Koszta budowy i utrzymania dróg gminnych I. i II. klasy (§§. 4. i 5.) tak na gruntach gminy jak obszaru dworskiego mają być pokrywane prestacyami (§§. 16. i 19.) i zaśnikiem z powiatowego funduszu dróg gminnych, który dla dróg gminnych II. klasy w takim tylko razie udzielony będzie, jeżeli dochody z innych źródeł, przeznaczonych specjalnie na rzecz tych dróg, nie wystarczają na pokrycie niezbędnych potrzeb (§. 25. ust. 2.).

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 15., rączy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 16.

Prestacje na rzecz dróg gminnych (§§. 4. i 5.) wymierza się w sposób następujący:

1. Od każdej rodziny względnie partyi, prowadzącej samoistne gospodarstwo domowe, a zamieszkałej w gminie lub na obszarze dworskim, odrabiać należy rocznie dwa dni piesze.

2. Zarządowi drogowemu wolno będzie w razie uznanej przez niego potrzeby, zamienić niewykupioną (8. 18.) robotę pieszą na ciągłą w stosunku dwóch dni pieszych do jednego dnia ciągłego.

Drogą tej zamiany żądać można roboty ciągłej tylko od kontrybuenta posiadającego bydło zaprzężne.

3. W razie kosztowniejszej budowy lub rekonstrukcji drogi gminnej. służy Radzie powiatowej prawo nałożenia na kontrybuentów odnośnej miejscowości obowiązku uiszczania prestacyi nadzwyczajnej w granicach zwykłego wymiaru rocznego aż do ukończenia budowy drogi.

Od uchwały nakładającej prestację nadzwyczajną, odwołać się można do Wydziału krajowego w sposób przepisany ustawą o Reprezentacji powiatowej

**Marszałek.** Rozprawa otwarta.

**P. Kramarczyk.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Kramarczyk.

**P. Kramarczyk.** Wysoka Izbo! Nie będę już szeroko motywował. (Gwar w Izbie.)

**Marszałek** (Przerywając mowę). Proszę Panów umożliwić mi słuchanie mowy. **P. Kramarczyk** ma głos.

**P. Kramarczyk.** Nie będę szeroko motywował mej poprawki, ponieważ już w dyskusyi ogólnej to zaznaczyłem, ażeby ustęp 2. z tego paragrafu wypuszczony został. Rozchodzi mi się bowiem o to, aby tej zamiany dwóch dni pieszych na jeden ciągły nie było, albowiem zamiana taka nie ma podstawy. Proszę więc o wypuszczenie drugiego punktu z §. 16.

**Marszałek.** **P. Kramarczyk** stawia poprawkę, aby z §. 16. wypuścić punkt 2. Kto popiera tę poprawkę, rączy rękę podnieść. (Dostateczna liczba.) Jest poparta.

**P. Dr. Bernadzikowski.** Proszę o głos.

**Marszałek.** **P. Bernadzikowski** ma głos.

**P. Dr. Bernadzikowski.** Ja również powołując się na to, co powiedziałem w dyskusyi ogólnej, gdzie zaznaczyłem, że prestacje odrabiane w naturze w sposób dotychczas praktykowany dla dróg w ogóle nie mają takiego znaczenia, jakie im się przypisuje, pozwalam, sobie postawić poprawkę do §. 16. alin. 1., aby zamiast dwóch dni powiedzianem było jeden dzień, w konsekwencyi czego należy opuścić cały ustęp następny. Wniosek więc p. **Kramarczyka** zostałby objęty wnioskiem moim. Wniosek mój idzie dalej, zmienia bowiem jeszcze ilość dni prestacyjnych z dwóch dni na jeden. Wniosek zatem mój brzmi: w ustę-

pie 1. zmienić słowa „dwa dni piesze“ na „jeden dzień pieszy“.

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę p. **Bernadzikowskiego**, aby dwa dni piesze zmienić na jeden dzień pieszy, rączy rękę podnieść. (Dostateczna liczba.) Jest poparta.

**P. hr. Stadnicki.** Proszę o głos.

**P. Vayhinger.** Proszę o głos.

**Marszałek.** **P. Stadnicki** ma głos.

**P. hr. Stadnicki.** Pozwalam sobie w kilku słowach gorąco poprzeć poprawkę p. **Kramarczyka**.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że przez przyjęcie tej poprawki zmniejszyłoby się liczbę dni prestacyjnych, bo przestaną istnieć dni ciągłe, które można mieć będzie tylko za pieniądze, ale dla mnie przekonywującym motywem jest to, że podstawa obliczenia będzie sprawiedliwą a to mnie powoduje, że głosować będę za przyjęciem poprawki p. **Kramarczyka**.

**Marszałek.** **P. Vayhinger** ma głos.

**P. Vayhinger.** Chciałem tylko na to zwrócić uwagę, że w ustawie nie oznaczono, co rozumieć należy pod słowem dzień ciągły, czy to jest robocizna jednym koniem, czy dwoma. Mogą więc powstać różne interpretacje zwłaszcza u nas, gdzie często włościanin ma tylko jedną sztukę bydła zaprzęgowego. Jeśliby więc nie utrzymała się poprawka p. **Kramarczyka** — za którą głosować będę — to wtenczas trzebaby to dokładnie oznaczyć, co znaczy dzień ciągły.

Uważam również za rzecz niesprawiedliwą porównywanie dwu dni pieszych z jednym dniem ciągłym, gdyż to nie odpowiada zupełnie stosunkom faktycznym.

Chciałbym także wprowadzić poprawkę w alinei drugiej czysto stylistyczną, żeby zamiast słów „przez niego“ były słowa „przez siebie“, bo to jest germanizm „przez niego“.

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę stylistyczną p. **Vayhingera**, aby w alinei 2. zamiast słów „przez niego“ były słowa „przez siebie“, rączy rękę podnieść. (Dostateczna liczba.) Jest poparta.

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. **Abrahamowicz**.

**P. Abrahamowicz.** Sądzę, że kto zajmował się administracją dróg i zna tę administrację nie z książek, ale z codziennego życia, ten musi przyjść koniecznie do przekonania, że owe dwa dni piesze, a więc owa prestacja w naturze w głównej swej części użyta zostanie na te drogi, które nazwała komisya drogowa drogami gminnymi II. klasy, a które przedewszystkiem największe znaczenie mają dla mieszkańców odnośnych gmin. Są to drogi, które wiodą do szkoły, do kościoła, w pole, mniej więcę drogi mające znaczenie ściśle lokalne. Jeżeli Panowie odbierzecie tym drogom odpowiednie środki, to doprowadzicie

do tego rezultatu, że te drogi, które są dziś w stanie średnim, przy nowej ustawie mogą być nie do użycia.

Dlatego nie widzę najmniejszej podstawy i przyczyny, zwłaszcza w interesie gmin, do magać się obniżenia prestacyi z dwóch dni na jeden.

Ale podniesioną została inna jeszcze kwestya, a w szczególności uznał p. Kramarczyk, jakoby było rzeczą wielce niesprawiedliwą owa przemiana dwóch dni pieszych na jeden ciągły.

Rzecz dziwna, że słyszę to z ust włościanina, gospodarza. — Ile razy mi się zdarzyło, że ów włościanin, który nie miał zaprzęgu i który odrabiał robotę swoją pieszo, uskarżał się, że stosunek jego do tego, który ma konie lub zaprząg jest nierównie niekorzystniejszy i dowodził, że ten gospodarz, który ma konie i zaprząg, przecież nierównie więcej zużywa tych dróg, jak ów, który pieszo chodzi. Dlatego owa obawa i twierdzenie, że tu stanie się pewna krzywda, wobec tego stanu rzeczy, że ci co mają dnie ciągle w gminie nierównie więcej korzystają z dobroci dróg zdaje się jest iluzoryczna.

Dlatego sądzę, że wnioski komisji są trafne, odpowiadają potrzebom, oparte są na znajomości stosunków i dlatego głosować będę za wnioskami komisji, tak jak zostały przedstawione.

**Marszałek.** Czy żąda jeszcze kto głosu?

P. hr. Dr. Piniński. Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Piniński.

P. hr. Dr. Piniński. Chciałbym kilka uwag dorzucić do tego, co powiedział p. Abrahamowicz, a odnoszą się one do wniosku p. Kramarczyka.

Słuchałem mowy p. Kramarczyka uważnie i najzupełniej przyznaję słuszność jego uwagom pod tym względem, że dzień ciągły więcej jest wart, zwłaszcza w jego okolicy, aniżeli dwa dni piesze. — To jest rzecz słuszna i uzasadniona.

Jednakowoż z tego nie wynika bynajmniej, żebyśmy mieli zmieniać ustawę i wyeliminować z niej prestacje jako dnie ciągle a to z następującego powodu.

Te nieprzyjemności, które podniósł p. Kramarczyk a które wynikają z ustawy proponowanej przez komisję, nie są według mego przekonania czemś tak niebezpiecznym, że należałoby eliminować ten dzień ciągły, ponieważ na podstawie §. 18. mogą się wykupić.

Postanowienie to odnosi się do prestacyi, a więc do prestacyi ciągłych.

§. 18. brzmi — (czyta):

„Każdy obowiązany do prestacyi w robocie może się od niej wykupić do końca lutego każdego roku splatą jej wartości na

podstawie ceny, ustanowionej przez Radę powiatową“.

Proszę przeczytać §. 36. ustęp czwarty. (czyta):

„Rada powiatowa stanowi uchwałą, przynajmniej co 3 lata powziąć się mającą o cenach wykupna względnie splaty prestacyi pieszej“.

Rada powiatowa żadną miarą nie może powiedzieć, że dzień ciągły ma być wykupiony jakąś odrębną sumą, znacznie wyższą, niż wartość dnia pieszego, — może tylko powiedzieć: wykupno oznacza się na dzień pieszy tyle a tyle, a wtedy dzień ciągły jest dwa razy tyle wart co pieszy, dwa razy tyle trzeba zapłacić co za pieszy.

Podług tego jak jest w ustawie można się wykupić w ten sposób od dnia ciągłego i tym sposobem ta niedogodność odpada. Natomiast mogą zachodzić okoliczności gdzie dla włościanina taki dzień ciągły będzie rzeczą dość korzystną, a dla utrzymania dróg bardzo wielkiej doniosłości. — Są czasy, w których włościanin może swych koni użyć jak najwygodniej dla siebie, ażeby odrobić ten dzień ciągły, dlategoż więc przyjąć, że prestacja ciągła nie może być inna, jak tylko zamieniona na pieniądze.

Z tego powodu zdaje mi się, że w okolicy gdzie dzień ciągły nie ma wielkiej wartości jest wprost korzystną rzeczą postanowienie ustawy i według mego zdania korzystnem dla należytego utrzymania dróg.

Dlatego myślę, że wątpliwości pod tym względem p. Kramarczyka są nieuzasadnione i będę głosował przeciw poprawce p. Kramarczyka.

P. Średniawski. Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Średniawski.

P. Średniawski. Szanowny p. Abrahamowicz zauważył, że mogą zająć takie okoliczności, że ciągły dzień może być z większą łatwością użyty przez włościanina. — Otóż ja zwracam uwagę, że inne są stosunki w Galicyi wschodniej, a inne w zachodniej. U nas dzień kosztuje 6 zł., więc jest wielka różnica ze wschodnią częścią kraju, gdzie się niemal tyle chowa koni, ile jest morgów. Poseł Piniński twierdził, że istnieje wykupienie tych dwóch dni, ale Wydział powiatowy może powiedzieć z góry, że ci, którzy mają bydłota zaprzęgowe, mają odrabiać dnie ciągle i dopiero wedle tej podstawy obliczy cenę wykupna.

A dalej p. Abrahamowicz twierdził, że ci, którzy konie posiadają, najczęściej drogi używają. — Jeżeli to biedny czło-

wiek, to wozi dla drugiego, jeżeli bogaty, to płaci więcej w dodatkach do podatków.

Dlatego popieram gorąco poprawkę p. Kramarczyka.

**P. Urbański.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Urbański.

**P. Urbański.** Sprzeciwić się muszę wnioskowi p. Bernadzikowskiego i przytoczę cyfr kilka przeciw jego wnioskowi przemawiających.

Na utrzymanie 48 000 kilometrów dróg gminnych w kraju mamy 1,500.000 zł., to znaczy, że na utrzymanie i budowę jednego kilometra mamy 25 zł. W razie więc ubytku jednego dnia, którego wartość wynosi 330.000 zł. będziemy musieli, chcąc zabezpieczyć dobry stan dróg, podnieść dodatek do podatku o 4 centy, jeśli naturalnie chcemy, aby ta ustawa przyczyniła się do rozwoju, a nie obróciła się na szkodę komunikacji w kraju.

Również sprzeciwiam się wnioskowi p. Kramarczyka, obawa bowiem jego, że w ten sposób zasada równomierności zostanie naruszona, tylko wtedy ziściłoby się mogła, gdyby ktoś w przepisanim przez §. 18. terminie się nie wykupił Nierównomierności zatem tej o której poseł Kramarczyk mówi w ustawie nie ma zupełnie, a tylko ktoś z własnej winy może być na taką nierównomierność narażony, jeśli nie dotrzyma terminu wykupna prestacyi drogowych.

**P. hr. Stadnicki.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Stadnicki.

**P. hr. Stadnicki.** W pierwszym przemówieniu kilku słowami poparłem poprawkę p. Kramarczyka. — Nie przypuszczałem, żeby natrafić mogła w tej Wys. Izbie na opozycję i to opozycję opierającą się na tej podstawie, w której ja starałem się właśnie znaleźć motywa na jej poparcie. Posłowie Abrahamowicz i Piniński wytoczyli to wielkie słowo „sprawiedliwość“, które niekonięcznie może być tłumaczone w sposób jednakowy.

Ja twierdzę, że na podstawie sprawiedliwości poprawka p. Kramarczyka przyjętą być powinna, tymczasem p. Abrahamowicz starał się dowieść, że na podstawie sprawiedliwości przyjętą być nie powinna.

**P. Abrahamowicz** obrał sobie inną podstawę dla udowodnienia tej sprawiedliwości dotychczasowej ustawy, twierdził mianowicie, że ten który chodzi bosy, lub w łatanych butach mniej drogi zużywa niż ten, co ma zaprzęg i nim jeździ. — Trzeba dodać, że tak ten który chodzi bosy, jak i ten, który ma zaprzęg, prawie zawsze mają jeszcze inwentarz inny, który najwięcej drogi zużywa, bo te konięta nie kute,

i inny inwentarz, to jest bydło rogate i nierogacizna więcej drogi psuje niż wszelkie zaprzęgi.

Drugim argumentem są drogi kategorii drugiej; co do których i dla których ustawa zatrzymuje pewien rodzaj prestacyi w naturze. — Ja śmiem twierdzić o ile znam stosunki na wschodzie, że te drogi drugiej klasy są nieszutrowane i takimi są i będą. Jakaż robota przy nich będzie się odbywać?

Otóż według mego zdania będzie się przy tych drogach przeważnie odbywać robota pieszą z rydlem przy wyrzucaniu rowów, a robota ciągła w bardzo rzadkich wypadkach będzie potrzebna.

Zdaje się, że i ten moment powinien być w rachubę wzięty, że te dnie ciągle na drogi drugiej kategorii nie będą potrzebne i w tym wypadku ma rację poprawka p. Kramarczyka.

Nie przekonał mnie również argument p. Urbańskiego, że właściwie wykupić się można z prestacyi. — Przyznaję mu rację i §. 18. to wypowiada, ale wiadomo nam, że z tem wykupnem tak będzie, że z braku grosza, albo niedbalstwa te prestacye wykupione nie będą, a zatem obowiązek zostanie, obowiązek na podstawie niesprawiedliwej, bo tego nikt mi wytłumaczyć nie potrafi i nie przekona mnie, żeby na podstawie dnia pieszego, który w przeważnej części powiatu wynosi 25 do 30 ct. (a dwa dni 50 do 60 ct.), ażeby to można uważać jako sprawiedliwe i równomierne odszkodowanie dnia ciągłego, którego wartość w pewnych okolicach wynosi 6 zł. i 4 zł.

Z tych powodów raz jeszcze gorąco popieram i proszę Wysoką Izbę o przyjęcie poprawki p. Kramarczyka.

**P. Kramarczyk.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Kramarczyk.

**P. Kramarczyk.** Wysoka Izbo! Poseł Abrahamowicz zaznaczył w swoim przemówieniu, że dziwuje się, iż poprawka taka wyszła od włościanina gospodarza i powiada, że najzupełniej się zgadza z tym punktem, jaki komisya drogowa wstawiła, żeby dwa dni pieszego zamienić na jeden ciągły. Muszę powiedzieć, że szanując p. Abrahamowicza, dziwię się jemu, że sprzeciwia się mojej poprawce. Gdyby p. Abrahamowicz natomiast był postawił co innego, to w zupełnej byłibyśmy zgodzie, n. p. gdyby po 10 procentach, które z chęcią przyjmujemy i gdyby po tych 2 dniach pieszego, na które się godzimy poseł Abrahamowicz dodał był, że my ponad 10%, ponad 2 dni pieszego w naturze powinni zastosować wykonanie szarwarku drogowego



co do bydła pociągowego i od tego bydła pociągowego wzięli podstawę. Wtedy między nami byłaby zgoda, bo tego bydła pociągowego pewno mniejby się znalazło u mnie, niż na jego obszarze dworskim.

Jeżeli takiej poprawki nie postawił tylko sprzeciwił się zamianie, to się temu dziwię, bo zupełnie co innego dzień pieszy a ciągly. U nas dzień pieszy na zachodzie oblicza się na 50 ct., a dzień ciągly na 4 zł. Jeżeli chcę odbyć dzień ciągly, to muszę do tego mego zeprzegu dodać 2 ludzi pieszych, a jeżeli ich dodam, wtedy rozumie się samo przez się, że ci ludzie, którzy obsługują ten zaprząg, odrabiają te dwa dni piesze, a mój zaprząg, moje bydło, za cóż zostanie? Dlatego zdanie p. Abrahamowicza zupełnie mi nie trafia do przekonania.

Co do uwag, postawionych przez p. Pinińskiego, to powiedział on, że mamy wolność wykupienia dnia ciągłego na podstawie §. 18., ale proszę Wysoką Izbę zwrócić na to uwagę, że ten lud wiejski nie wykupi się nigdy, chociażby mu naczelnik gminy publikował, że jest tak, to on albo nie uwierzy, albo z pewnego niedbalstwa tego wykupna nie uczyni. Dojdzie więc do tego, że ten zarząd drogowy będzie miał prawo zamienić mu te 2 dni piesze na 1 dzień ciągly.

Dlatego, żeby rozwiać te illuzye, żeby nie wprowadzać nierównomierności w tym szarwarku, przeciw któremu powstałyby zażalenia, upraszam Wysoką Izbę, jeżeli już godzimy się na 10% i na dwa dni w naturze, a żeby obok tego nie przyjmować żadnej zamiany dni pieszych na ciągłe, tylko żądać od każdego obowiązującego, wykonania tego, co w ustawie jest zakreślone.

**Marszałek.** Czy żąda kto głosu?

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos!

**Marszałek.** Głos ma p. Abrahamowicz.

**P. Abrahamowicz.** Ja szczerze wyznać muszę, że mi szanowny p. Stadnicki zaimponował. Najpierw zrobił odkrycie, że drogi niższe niszczone bywają nie przez wozy, które je zużywają, lecz przez zwierzęta domowe, które w małych budynkach się kryją; — zapewne są to jakieś wygony, ale my mówimy o drogach komunikacyjnych. W konsekwencji tego wywodu swego doszedł p. hr. Stadnicki do drugiej kookluzyi, którą zrozumiałbym, gdyby ją postawił szan. poseł w mieście mieszkający, ale żeby szanowny kolega, długoletni prezes rady powiatowej powiedział, że droga niemurowana ciąglej naprawy nie potrzebuje, że nie zachodzą wypadki, że jakaś dziura musi być zasypiana, most jakiś naprawiony, —

tego nie pojmuje, — chyba w mościskiem muszą być odrębne stosunki. Sądę jednak, że i tam taczkami po kilkadziesiąt sążni nie będzie można wozić.

Ja, co przy drogach praktycznie mam do czynienia, wiem jak to jest niezbędnem dla utrzymania dróg właśnie nie murowanych, bo na murowaną drogę przywiezie liwerant kamień, podczas gdy tutaj w robotach w miejscu dokonywanych zapomocą jednej fury wyrównam niejedną z dróg większych komunikacyj miejscowych. Rzecz szczególna! — Włoscianin ten, który tak ściśle rachuje, jak to powiedział poseł Kramarczyk, który umie wyliczyć sobie, że jego „ciągło“ wart 4 zł., czyż nie będzie do tej miary przernym, żeby mogąc 4 zł. spłacić jednym zł., — nie spłacił? To są więc przypuszczenia, które praktyka życia uchyla. A zresztą, jak to się odbywa ten szarwarek? Czy to rzeczywiście jest ta furmanka, którą miał na myśli p. Vayhinger? Oto powiem: zupełnie po patryarchalnemu wychodzi naczelnik gminy z kilkadziesiątu robotnikami i furami. Tu zasypią dziurę, tu wyrównają drogę, tu naprawią most, — ani się fura nie sforsuje, ani ten pieszy robotnik. (Wesołość.) — Nie mówmy więc o tych rzeczach tak, jakby tu się siły robocze zużywały. Mam z tem od lat trzydziestu kilku do czynienia, a jeżeli niejednokrotnie były podnoszone skargi na obciążenie przez szarwarek, tak myślałem: Gdzie są ci Herkulesi, którzy są w stanie to przeprowadzić, bo ja znany jestem jako prezes dość energiczny, a nie zdobyłem się na to, a według mego przekonania, łamię się z przeciwnościami i nie ustępuję. — Zwykle ten szarwarek koło 10-ej w liczniejszym towarzystwie, kiedy niema co lepszego do roboty, wychodzi na pole, śmieją się, bawią, śpiewają, zrobią nie wiele i rozechodzą się koło 4-ej do domu. Tu mówić, że są ciągle nierówności, a nie myśleć o tem, że chodzi o zaspokojenie własnych domowych potrzeb, jest postawieniem rzeczy ze stanowiska kupieckiego a nie gospodarstwa gminnego, na którego dobrem utrzymaniu wszystkim zależy. Mnie się zdaje, że Wydział krajowy i komisya drogowa miały na oku stosunki takie jakie istnieją, a nie takie, jakie wedle wyobraźni mogą się wytworzyć i dlatego po tym wyjaśnieniu, zwłaszcza, że tu pozostawiono możność wykupienia się od tego szarownego obowiązku (wesołość), będę głosować za tekstem ustawy, tak jak przedłożonym został.

**P. Męciniński.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Męciniński.

**P. Męciniński.** Do poprawki p. Kramarczyka nie przywiązuję wielkiej wagi i czy

Wysoka Izba ją przyjmie czy nie, żadnej różnicy to w ustawie nie spowoduje, dlatego że w §. 18. wyraźnie powiedziano, że każdemu wolno się wykupić, więc nic się nowego nie stanie, tylko to, że gdyby projekt nie został przyjęty, to ci, którzyby się nie wykupili a posiadają inwentarz roboczy, mogliby mieć i mieliby przemienioną prestatycję. Dlatego przywiązuję znaczną wagę do poprawki p. Bernadzikowskiego, która proponuje, aby zamiast 2 dni pieszych był tylko 1 dzień pieszy. Zapewne wniosek jego może być ponętniejszy i lepszy dla tych którzy będą stali na tem stanowisku, że ten i ów będzie z nim robił jedno. Trzeba na ogólniejszem trochę stać stanowisku; pozwolę sobie zwrócić uwagę, czy, gdybyśmy przyjęli poprawkę p. Bernadzikowskiego, nie znaleźlibyśmy się w położeniu, że za 2 lata zmienialibyśmy ustawę i szukali nowych źródeł dochodu, bo tym sposobem na potrzeby drogowe to nie wystarczy. My mamy 48 tysięcy kilometrów dróg gminnych do utrzymania, nie mówię o budowanych. Według obliczenia Wydziału krajowego gdyby to utrzymanie było jakie takie, więcej niż mierne, to potrzebaby było sumy 2,700.000 zł., ale ani projekt dziś obowiązującej ustawy ani projekt proponowanej o tej sumie nie marzy. Wedle projektowanej ustawy rzecz by się przedstawiała tak: Podatki stałe, od których płyną dodatki z wyjątkiem Krakowa i Lwowa wynoszą 9,571.000 zł., odtrącić od tego pewną ilość na manco, bo są odpisywania podatków skutkiem nieurodzaju, ognia, gradu, nadto pewną ilość ex re §. 43. co do miast, tak że ją nie mogę przyjąć jako podstawę podatku całego, z którego faktycznie dodatek na potrzeby drogowe płynąć będzie większy nad 8 milionów, a ponieważ 10% od tego czyni 8.000 zł., więc to jest pierwszy fundusz. — Dalszy fundusz będzie 2 dni prestatyci. Te czynią 330.000 czyli dwa dni 660.000, więc razem czyni okragło 1,400.000 a na to mamy 48 tysięcy kilometrów dróg do jakiego takiego utrzymania. — Tutaj proszę pamiętać, że już nie będzie materiału, trzeba go kupić i przywieść i tę drogę jako tako utrzymać, rowy pokopać i pokryć trzeba koszta utrzymania administracji. — Bo pamiętajcie panowie, że mając ten cały zasób na obydwie kategorie, przewleamy go na rady powiatowe; ale rada powiatowa nie będzie jeździć za darmo ani rozkazywać telefonami, tylko musi trzymać służbę. To wszystko musi się zmieścić w tej sumie czyli wypadnie 20 kilka zł. na utrzymanie jednego kilometra. W tej kategorii dróg gminnych jest poważna ilość dróg szutrowanych, gdzie przecież na 1 kilometr

nie wystarczy 5-8 kup kamienia; trzeba dalej szuter wywieść, potłuc i rozsypać. Więc czy to jest wielki rachunek te dwadzieścia kilka zł. na kilometr, kiedy my od dzisiejszego stanu zasobów zmniejszamy tę ilość o przeszło 3.000 zł., — bo taka jest różnica skutkiem ubycia 2 dni pieszych i ubycia materiału?

Wprawdzie pocieszamy się tem, że mając dziś większą sumę w gotówce, a mniejszą w robociźnie, będzie można z większą dokładnością wykonać tę robotę, ale jest pewna granica, czemże utrzymać te drogi.

Prócz tego zwracam uwagę Panów, że gdzie zajdzie potrzeba nowej drogi, to ten fundusz na to nie wystarczy, bo trzeba będzie skrzętnego gospodarstwa w powiecie i dbałego, żeby tym funduszem bodaj mierną zapewnić konserwację dróg, a o drogach nowych pamiętać musimy. Mimo ogromnych postępów, mimo wielkich reform, o których rano wspomniano, to mimo to pod względem jakości dróg gminnych stoimy jeszcze bardzo daleko poza innymi krajami monarchii austryackiej. — I tak w Górnej Austrii na 100 kilometrów kwadratowych przestrzeni jest 70 kilometrów dróg gminnych uporządkowanych, w Szląsku 69 kilometrów, w Pobrzerzu 62 kilometrów, w Dolnej Austrii 39 kilometrów dróg gminnych uporządkowanych, to u nas mamy tylko 16 kilometrów dróg gminnych.

W takim stosunku stoimy względem innych prowincyj austryackich. — Jeżeli na większe wydatki nie możemy się dotąd zdobyć, jeżeli te szczupłe zapasy, jakie mamy, będziemy jeszcze przepoławiać, to jeszcze mniej zrobimy, to będzie dobre dla pojedynczych ludzi, ale nie dobre dla gospodarstwa. Zważmy, że jak ten powiat, względnie gmina nie będzie miała żadnych zasobów, to utrzymanie dróg może być gorsze, jak dziś. Obawiam się, aby ze zmianą ustawy drogowej gospodarstwo to się nie pogorszyło, by kapitał do dyspozycji był ten sam ale gdy uchwalimy tak minimalną prestatycją, która już nie wątpliwość, ale pewność daje, że nie wystarczy, że stan rzeczy się pogorszy, to zdaje mi się, nie byłoby godne uchwały Wysokiej Izbie. — Dlatego najmocniej sprzeciwiam się poprawce p. Bernadzikowskiego.

**Marszałek.** P. Średniawski ma głos.

**P. Średniawski.** Wysoka Izbo! Zniesienie to tego jednego dnia prestatyci ma na celu, byśmy byli bliżej tej równomierności i sprawiedliwszego rozkładu. Słyszałem na poprzednim posiedzeniu p. hr. Męcińskiego, który lekcewał te szarwarki i mówił, że faktycznie one nie wartają tyle,

ile w liczbach figurują. — Ja mieszkając na wsi, przypatrywałem się bliżej temu i także to potwierdzam. — Zważywszy, że teraz prestacye nałożono na rodzinę, a nie na dom, temsamem nałożyliśmy na niektóre domy 10% więcej, na niektóre domy więcej, jak dotąd. — Zwracam uwagę, że te szarwarki, tak zwane daremnie, demoralizują tylko ludzi, starają się, jak najmniej robić, wójt popiera swoich kmetrów, ci faktycznie nie robią, a figurują, że odrobili. — Wiele gmin ma szuter bliżej, takie szarwarki wyczerpują dwa dni i aby nie pociągano innych, wykazuje wójt, że wszyscy odrobili. Zatem niema obawy, żeby brakło funduszu faktycznie, jestem pewny, że jeżeli zbierać się będzie fundusz drogowy w pieniądzech, to będziemy mieli więcej do rozporządzenia jak dotąd.

Dlatego popieram poprawkę p. Bernadzikowskiego.

**P. Rayski.** Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje wniosek p. Rayskiego na zamknięcie dyskusyi, raczy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty. Do głosu nikt nie jest zapisany, głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Dr. **Romer.** Naprzód co do poprawki postawionej przez p. Vayhingera, by w ustępie oznaczonym l. 2. §. 16. zamiast słów „przez niego“ były słowa „przez siebie“ oświadczam, że się na tę poprawkę zgadzam. Co do słów „zamienić niewykupioną robotę pieszą na ciągłą w stosunku dwóch dni pieszych do jednego dnia ciągłego“, miało być tak, jak jest w dzisiejszej ustawie: „do jednego dnia parobydłanego zaprzęgu“, a pomyłka powstała w ten sposób, że wydrukowano jak było w sprawozdaniu Wydziału krajowego, a ja dla braku czasu nie mogłem poprawić.

Co do dalszych wniosków, oświadczam, że sprzeciwiam się wnioskowi p. Bernadzikowskiego. Szanowny p. Męciński zauważył, że przez zniesienie prestacyj, zapas, jaki jest potrzebny do utrzymywania dróg w dobrym stanie zmniejszyłby się do tego stopnia, że nie wystarczyłby zupełnie. Ten zapas, jaki jest obliczony według propozycji komisji i Wydziału krajowego jest za mały, a nie za duży, by był niższym, gdyż w razie niższenia o dobrym stanie dróg nie będzie nawet co mówić. Zresztą już dwa dni od jednej partyi względnie rodziny jest właściwie bardzo mało. A gdyby zaprowadzono prestacyę jeszcze mniejszą, zachodzi pytanie, czy w ogóle warto

będzie tę całą ewidencyę i manipulacyę prowadzić

Jeżeli się chce utrzymać prestacyę, zaczem się Panowie oświadczyliście, trzeba ją w takiej mierze uchwalić, by rzecz całą wartą była ewidencyi. Już rano powiedziałem, że w innych krajach o wiele wyższe są prestacye, a nikt zarzutów żadnych nie czyni. Dlatego co do tego jak najmocniej sprzeciwiam się poprawce p. Bernadzikowskiego. Sprzeciwiam się także poprawce p. Kramarczyka. Dla utrzymania dróg jest rzeczą nadzwyczaj ważną, aby były do rozporządzenia zasoby materyalne. Jeżeli ma być postęp w utrzymywaniu dróg, potrzeba przedewszystkiem kosztów, a w wielu okolicach kraju już dziś nie tylko drogi ważniejsze t. zw. pierwszej klasy, ale także i mniej ważne bywają konserwowane zapomocą szutru. Jeżeli nie będzie dni ciągłych, to dowożenie szutru staje się niemożliwem i drogi przez to mogą podupaść. Następnie potrzeba dowozu materyału drzewnego na mosty, a jak nie będzie ciągłej robocizny, nie będzie można tego drzewa dowozić i nie będzie można mostów w dobrym stanie utrzymywać. Można by zapewne zastąpić to pieniądzem, ale przedewszystkiem to pociągnie za sobą bardzo znaczne koszta, a następnie utrudni ogromnie administracyę. W takim razie, gdziekolwiek będzie trzeba kilka kupek szutru albo parę kawałków drzewa, trzeba będzie fury najmować i na to pieniądze wydawać. Jestto podrożenie administracyi, a z drugiej strony utrudnienie tej administracyi. Tu o jakimś niebezpieczeństwie, że ktoś może później być narażony na wysokie wykupno, nie może być mowy, że może się wykupić na podstawie dnia pieszego o tem nie ma mowy w całej ustawie. Więc to, czego się p. Średniawski obawia, iż rada powiatowa może powiedzieć, że dzień ciągły można wykupić za sześć guldenów, o tem mowy nie ma, ponieważ rada powiatowa nie może takiej uchwały powziąć. Co do tego, że to jest ustawa niesprawiedliwa, to pewnie dzień ciągły więcej wart jak dwa dni piesze, ale trzeba wziąć na uwagę, że dzień ciągły wymagać się będzie od kontrybuentów, którzy mają bydło pociągowe, a tymi są kontrybuenti zamożniejsi i ci też najwięcej drogi zużywają.

Nasza ustawa tego nie wprowadza, ale przez zamianę dochodzi do pośredniego rezultatu.

Przepis ten jest pożyteczny i dlatego przypisuję wielką wagę do tego, aby propozycya Wydziału krajowego się utrzymała.

Jeszcze co do punktu trzeciego chciał-

bym odpowiedzieć na zapytanie prywatnie do mnie zwrócone, co to ma znaczyć, że „służy Radzie powiatowej prawo nałożenia na kontrybuentów odnośnej miejscowości obowiązku uiszczania prestacyi nadzwyczajnej w granicach zwykłego wymiaru rocznego“.

Co to ma znaczyć odpowiem, by nie było wątpliwości, że rozumie się to, co jest w ustępie pierwszym pod lit. I. t. j. dwa dni piesze. Rada powiatowa ma prawo nałożyć jeden lub dwa dni piesze

(P. Okuniewski. Jeszcze raz.)

tak jest, jeszcze raz ponad te, które są obowiązkowe. Z tych powodów proszę o przyjęcie wniosków komisji.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Proszę Panów zająć miejsca, głosować będziemy ustępami.

Co do ustępu oznaczonego l. 2. postawił p. Bernadzikowski poprawkę by zmienić „dwa dni“ na „jeden dzień“. Podam naprzód pod głosowanie początek §. 16. i ustęp 1. z opuszczeniem słów „dwa dni piesze“. Kto przyjmuje ustęp 1. z opuszczeniem tych słów „dwa dni piesze“, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Teraz mamy wniosek komisji „dwa dni pieszych“, a poprawkę p. Bernadzikowskiego „jeden dzień“. Wniosek komisji idzie dalej, podam go więc naprzód pod głosowanie; gdyby ten wniosek upadł, podam pod głosowanie poprawkę p. Bernadzikowskiego. Czy nie ma opozycji? (Głosy: nie.) Kto przyjmuje wniosek komisji, aby w ustępie 1. §. 16. umieścić słowa: „dwa dni piesze“, zechce powstać. (Większość). Jest większość.

Teraz co do ustępu 2. P. Kramarczyk postawił wniosek na opuszczenie ustępu 2. Wskutek tego podam pod głosowanie ustęp 2. Kto będzie głosił przeciw temu, oświadczy się za poprawką p. Kramarczyka. Kto przyjmuje ustęp 2. §. 16., zechce rękę podnieść. (Mniejszość). Proszę o próbę przeciwną. Kto jest za odrzuceniem ustępu 2. §. 16., zechce rękę podnieść. (Większość). Wniosek komisji upadł.

(Po chwili).

Ponieważ między sekretarzami jest niezgoda, zarządę jeszcze raz głosowanie. (P. Abrahamowicz. Proszę o obliczenie stosunku głosów).

Kto jest za opuszczeniem ustępu 2. §. 16., zechce powstać. (Po obliczeniu). Jest 50 głosów za opuszczeniem. Teraz kto przyjmuje ustęp 2. §. 16., zechce powstać. (Po obliczeniu). Jest 39 głosów. Rezultat głosowania taki, jak poprzednio skonstatowałem.

Ustęp 2. upadł. Musiałem zarządzić powtórne głosowanie, ponieważ pp. sekretarze się nie zgadzali. (Oklaski). Kto przyjmuje resztę §. 16-go, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 17.

Za podstawę do obliczenia prestacyi rocznej (§. 16.) służyć będą spisy rodzin względnie partyi.

Spisy takie układane będą pod kontrolą Wydziału powiatowego przez miejscowy zarząd drogowy (§. 38.) co lat trzy według stanu, jaki się znajdował w gminie i na obszarze dworskim dnia 31. grudnia

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 17., rączy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 18.

Każdy obowiązany do prestacyi w robocie (§. 16. ust. 1. i 3.) może się od niej wykupić do końca lutego każdego roku spłatą jej wartości na podstawie ceny, ustanowionej przez Radę powiatową (§. 36. ust. 4.).

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 18., rączy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 19.

Jaka część z pozostałych (§§. 16. i 18.) do odrobienia prestacyi ma być użytą na rzecz dróg gminnych I. klasy, a jaka na rzecz dróg gminnych II. klasy, oznaczy Wydział powiatowy z uwzględnieniem długości i potrzeb tych dróg w każdej miejscowości.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 19., rączy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):

§. 20.

Przy wykonywaniu prestacyi pieszej i ciąglej winna być ile możności wskazana robota, jaka w jednym dniu ma być uskutecznią

Prestacyę w naturze ogranicza się na terytorium gminy wraz z obszarem dworskim jedną stanowiących miejscowość; wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć prestacyi do dostawy materyałów, znajdujących się w innej miejscowości z warunkiem, że dostawa ta uskutecznią być może w ciągu jednego dnia.

(mówi): Zwracam uwagę, że wskutek zmiany wprowadzonej w §. 16. muszą być wypuszczone w §. 20. słowa: „i ciąglej“.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

**P. Romanowicz.** Proszę o głos.

**Marszałek.** P. Romanowicz ma głos.

**P. Romanowicz** Zdaje mi się, że wskutek tego, co uchwalono w §. 16., odpaść tu powinny oba wyrazy: „pieszej i ciąglej“, a ma pozostać tylko „przy wykonaniu prestacyj“.

**Marszałek.** Czy żąda jeszcze kto głosu?

**P. Dr. Jakliński.** Proszę o głos.

**Marszałek.** P. Jakliński ma głos.

**P. Dr. Jakliński.** Wysoka Izbo!

W §. 20. nie może pozostać ustęp: „wolno wszakże zarządowi drogowemu użyć prestacyi do dostawy materiałów, znajdujących się w innej miejscowości“, gdyż musianoby chyba nosić na plecach. Wnoszę tedy opuszczenie ustępu drugiego §. 20.

**Marszałek** Czy żąda jeszcze kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, głos ma p. sprawozdawca.

**Sprawozdawca** poseł **Romer.** Przedewszystkiem zgadzam się na wniosek posła Romanowicza, by opuścić w ustępie pierwszym słowa: „pieszej i ciąglej“. Co do p. Jaklińskiego zwracam uwagę, że tak nie jest, jak przedstawił p. Jakliński, ponieważ rzeczywiście ciąglej prestacyi nie będzie można użyć. Jeżeli trzeba będzie szutru dobrego, to będzie można wynająć fury posłać, ale do tej gminy, dokąd się będzie wozić. Jednak są wypadki, gdzie będzie to pożądané, aby ten ustęp był. Ja chciałem zostawić ten ustęp do trzeciego czytania, by się nad tem jeszcze zastanowić. Mając to na myśli, nie podnosiłem cofania tego ustępu.

**P. Dr. Jakliński.** Cofam mój wniosek wobec oświadczenia p. sprawozdawcy.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. P. Jakliński cofnął swój wniosek na opuszczenie ustępu drugiego §. 20. a p. sprawozdawca zgodził się na opuszczenie słów: „pieszej i ciąglej“ w ustępie pierwszym proponowane przez p. Romanowicza. Kto przyjmuje §. 20. z opuszczeniem słów: „pieszej i ciąglej“, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

**Sprawozdawca p. Romer** (czyta):

§. 21.

Jeżeli kontrybuent nie chce lub nie może wykonać osobiście robocizny prestacyjnej, natenczas zastąpić go może w uiszczeniu powinności drogowej tylko osoba, zupełnie uzdolniona do tej roboty.

Osoby, które nie ukończyły ośmnaste-

go roku życia albo też wskutek starości lub kalectwa niezdolne są do roboty, nie mogą zastępywać nikogo w odbywaniu powinności drogowej.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 21. raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

**Sprawozdawca p. Romer** (czyta):  
§. 22.

Prestacya w naturze w terminie niewykupiona i mimo wezwania zarządu drogowego wcale nie odrobiona (§§. 16., 18. i 19.) lub nieodpowiednio uskuteczniiona (§. 20.) będzie wykonaną w miarę potrzeby na koszt i niebezpieczeństwo obowiązującego.

Nieużyte w ciągu roku prestacye mają obowiązani do końca lutego każdego następnego roku spłacić według ceny wykupna (§. 36. ust. 4. i §. 38. ust. 5.), a kwotę pieniężną stąd powstałą naczelnik gminy od członków tejże, a przełożony obszaru dworskiego od członków tegoż obszaru wnieść mają najpóźniej w ciągu dalszych dni 15 do kasy Wydziału powiatowego na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych (§. 24.).

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 22, raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

**Sprawozdawca p. Romer** (czyta):  
§. 23.

Głowa rodziny odpowiedzialną jest za uiszczenie prestacyi drogowej od rodziny względnie partyi (§. 16.); za osoby będące w służbie odpowiada służbodawca.

Osoby, ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, wolne są od prestacyi drogowej. (§. 16.).

Nadto uwalnia Wydział powiatowy kontrybuentów od prestacyi drogowej w wypadkach godnych uwzględnienia. Tyczy się to szczególnie osób, zostających w zupełnem ubóstwie, a z powodu wieku lub słabości niezdolnych do roboty i nie mających w rodzinie członków do niej zdolnych.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 23., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

**Sprawozdawca p. Romer** (czyta):  
§. 24.

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych 10% podatków bezpośrednich, przypisanych mu w gminie lub na

obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Do powiatowego funduszu dróg gminnych wpływają także dochody z wykupna względnie ze spłaty prestacyi, przeznaczonych dla dróg gminnych I. i II. klasy (§§. 18. i 22.) tudzież dochody z innych źródeł, przeznaczone na rzecz tego funduszu.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu?

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos.

**Marszałek.** P. Abrahamowicz ma głos.

**P. Abrahamowicz.** Jednym z najważniejszych niewątpliwie zagadnień w ustawie, którą się zajmujemy jest odpowiedź na pytanie, czy owych 10% dodatków do podatków wystarczy na utrzymanie dróg gminnych, czy nie okaże się w poszczególnych wypadkach albo niedostatecznym albo za wysoko wymierzonym dodatkiem. Oczywista, że każdy bierze przykład ze stosunków swego powiat i sąd wyrabia sobie wedle tego na co w domu patrzy. Zadaniem jednak prawodawcy jest wedle ogólnych prawideł o stosunkach myśleć o stosunkach, które istnieją nie tylko dziś, ale i o tych, które mogą ukształtować się w bliskiej przyszłości. Boć przecież ustawy tej nie piszemy na okres dwóch lub trzech lat, ale jak mniemam przetrwa ona pewną większą ilość lat.

(P. hr. Borkowski: Tylko na dwa lata.)  
Przepraszam mam nadzieję, że uchwalamy ją na dłuższy przeciąg czasu i dlatego pisać ją musimy w tej myśli, że działać ona będzie w długiej przyszłości. Mogą zająć, szanowni Panowie, wypadki mianowicie w tych powiatach, gdzie siła podatkowa bardzo wzrosła, a już dziś odwołać się mogą na stosunki w powiecie drohobyckim, gdzie wskutek kopalni nafty siła podatkowa nadzwyczaj wzrosła, że środki mogą zawieść, a powtóre jesteśmy w trakcie budowania kolei lokalnych, może się więc zdarzyć głównymi arterjami komunikacyjnymi staną się drogi dojazdowe do kolei, a główne drogi dotychczasowe zejść na drugi plan. Więc przypuścić należy, a przynajmniej ustawodawca na to przygotowanym być winien, że dodatek 10%-towy stanie się niedostatecznym, ale i odwrotnie niewykluczone są wypadki, gdzie tych 10% przekracza zwykłą potrzebę. Dlatego w tym razie obowiązkiem jest przyjęcie postanowienie w niczem nie osłabiające tej ustawy, a zmierzające do tego, aby w danym wypadku mieć możliwość uwalniania kontrybuenta od ciężarów w tej wysokości a zarazem zapobiedz możliwemu marnotrawstwu. W tej tedy myśli, proszę Panów,

pozwalam sobie postawić poprawkę, jako dodatek do §. 24, któryby po słowach:

Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych 10% podatków bezpośrednich, przypisanych mu w gminie lub na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

stanowił alinę drugą tej treści (czyta): „Gdyby wyjątkowo powyż ustanowiony 10%-procentowy dodatek do podatków bezpośrednich na rzecz dróg gminnych przewyższał w którymkolwiek powiecie istotne koszta wynikające z należytego utrzymania względnie budowy lub rekonstrukcyi dróg gminnych, ma prawo Wydział krajowy na wniosek odnośnej Rady powiatowej zniżyć wysokość tegoż dodatku, wszakże każdorazowo nie na okres nieprzekraczający lat trzech“.

A więc wedle treści tej poprawki Wydział krajowy będzie mieć prawo obniżyć, na wniosek Wydziału powiatowego a więc nie zajdzie owa obawa, która często bywa wysuwana, że w Radzie powiatowej nie znajdzie się dość poczucia obowiązku do poczucia oszczędności, bo Wydział krajowy pozwalać będzie na obniżenie wtedy, jeżeli wszystkie potrzeby będą pokryte.

Dalej jest powiedziane w moim dodatku jako poprawce, że przyzwolenie to Wydziału krajowego może być przyznane na okres trzechletni, gdyż po upływie trzech lat stosunki mogą się zmienić i owych 10%, które w danym wypadku są za wysokie, w następnym okresie staną się koniecznością. Wedle obliczeń Wydziału krajowego tych 10% potrzebne są dziś wszędzie, ale mogą się zmienić stosunki, wskutek której to zmiany okażą się zbyteczne. Dlatego pozostawiając ocenieniu Wydziału krajowego zniżenie w wyjątkowych wypadkach owych 10%, proszę o przyjęcie mojej poprawki.

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę p. Abrahamowicza, zechce rękę podnieść. (Dostateczna ilość.) Poprawka jest popartą. P. Piniński ma głos.

**P. Dr. Piniński.** Moi Panowie! Ja się zgłosiłem do głosu, ażeby postawić wniosek, odnoszący się do §. 24., a muszę powiedzieć, że jeżeliby wniosek ten, który się wprost odnosi do owego procentu podatku bezpośredniego, się nie utrzymał w takim razie będę głosował za wnioskiem p. Abrahamowicza, który także według mego przekonania byłby pewnem polepszeniem.

Jednakowoż niech mi będzie wolno przy tym paragrafie, który jest jednym z najważniejszych w ustawie, bo określa

finansowe obciążenie opodatkowanych, parę słów ogólniejszego charakteru powiedzieć.

Otóż wielu z Panów, a specjalnie z włościan z zachodniej Galicyi, uznało tę ustawę — i całkiem słusznie — jako znaczne polepszenie, jako postęp. Nieco odmiennie rzecz się przedstawia u nas we wschodniej Galicyi i na to chciałbym zwrócić uwagę. Z góry muszę się zastrzec, że nie mówię w interesie obszarów dworskich — przeciwnie, wyrównanie ciężarów drogowych pomiędzy gminami a obszarami dworskimi uważam za rzecz bardzo słuszną, przeszłego roku za rezolucją ogólną w tym kierunku głosowałem i zawsze, ile razy nadarzyła się sposobność do wyjawienia swego zdania, byłem tego zdania, że wyrównanie takie powinno nastąpić. Idzie jednak o to, czy te ciężary, które tu nałożono na włościan, nie są za wielkie. Według mego przekonania są takimi.

(P. Barwiński: Tak jest.)

Między stosunkami na zachodzie a na wschodzie Galicyi pod wielu względami — przedewszystkiem, jeśli się ma na oku stosunki włościańskie — zachodzą pewne różnice, które w znacznej części nie są wywołane stosunkami klimatycznymi, ale do pewnego stopnia pozostają w związku z psychologią włościan wschodnich i zachodnich. Pomimo wielkich zalet włościan na wschodzie, przedewszystkiem Rusinów naszych, każdy najgorliwszy nawet ich przyjaciel przyzna, że zapobiegliwości co do wydatków pieniężnych uie mają w znacznej mierze i często tam, gdzie idzie o to, ażeby coś płacić w gotówce, nie myślą dokładnie o przyszłości, potem zapłata zaskoczy ich w ostatniej chwili, a wskutek tego ciężar sam przez się nie bardzo wielki staje się nadzwyczaj uciążliwym.

(P. Barwiński: Tak jest!)

(P. Dr. Okuniewski: Bardzo słusznie.)

I dlatego, o ile przyznaję włościanom zachodnim, że całkiem uzasadnioną była ich opozycja przeciw prestacyi w naturze i wydaje im się sympatyczniejszą pod niejednym względem prestacya w pieniądzech. Na wschodzie są stosunki nieco odmiennie i mogą śmiało powiedzieć, znając włościan na wschodzie, że dla nich prestacya w naturze jest mniej uciążliwą, niż w pieniądzech. Nie mówmy o ograniczaniu osobistej wolności, bo pewne ograniczenia z ustaw gminnych wynikają, bez porównania cięższe nawet — że wspomnę tylko o służbie wojskowej. Szarwark zatem nie jest tak bardzo wielkiem ograniczeniem osobistej wolności, a dla włościanina naszego na wschodzie prestacya w naturze pod niejednym względem byłaby łatwiejszą niż za-

placenie tej sumy w pieniądzech. Włościanin najpierw nie opływa u nas w pieniądzu, powtóre jest mało zapobiegliwym, nie postara się o to, ażeby zapobiec w czas i zapłacić, i z tego powodu nie mógłbym się zgodzić na zniesienie prestacyi w naturze, a tem samem podwyższenie znaczne opłat w pieniądzech, za czem niektórzy z posłów z tego obozu się oświadczyli. Ale ja nawet w tem pewnem obniżeniu prestacyi w naturze, a znacznem podwyższeniu opłat w pieniądzech widzę pewne niebezpieczeństwo dla naszych włościan i z tego powodu sądzę, że moglibyśmy nie iść tak daleko, jak proponuje komisya, i moglibyśmy obniżyć 10% dodatku na 6, ewentualnie 8%. Nad temi poszczególnymi cyframi możnaby kolejno głosować.

Panowie, zarzucicie może słusznie, że 6% nie wystarczy, bo w niektórych okolicach nie wystarczy rzeczywiście. Przyznaję, że ten zarzut jest słuszny. Ale są lokalne czynniki, są Rady powiatowe, które dbają o drogi i mogą nałożyć prestacye i dodatki wyższe; już się to działo na podstawie dzisiejszych opłat. Zresztą i prestacye także nie wystarczały dotychczas w wielu okolicach — mogą się powołać na stosunki w powiecie skałackim, gdzie dodatki były znaczniejsze, bo starano się tam o utrzymanie dróg w należytem stanie. Z drugiej strony nie powinniśmy o tem zapominać, że 10% dodatku może być niekiedy za wielkim ciężarem; przyznaję, że w zachodnich okolicach może tak nigdy nie będzie, bo tam teren trudniejszy i uciążliwszy, niż u nas. U nas są niektóre okolice tego rodzaju, gdzie ma się na miejscu materyał drzewny, las, szutr, sprowadzenie i rozrzucenie nie kosztuje bardzo wiele; z drugiej strony teren bardzo łatwy, płaski i wskutek tego utrzymanie drogi tanie. Jeżeli przypuścimy, że w jakimś tego rodzaju powiecie (a mógłbym się tu powołać jako na klasyczny na powiat, który mi najlepiej jest znany) drogi dobrze zrekonstruowane, naprawione są, może przyjść peryod taki, w którym 10% dodatku nie będzie potrzeba. Wtedy nie widzę, dlaczego ludność ma być obciążaną i dlaczego te pieniądze muszą być używane na roboty przy drogach. Słowem nie jest to wykluczonem, że dobre utrzymanie dróg przez pewien przeciąg czasu będzie możliwem bez opłaty 10% dodatku. Z tego powodu pozwalałabym sobie postawić poprawkę, ażeby w pierwszej alinei §. 24 zamiast słów „10% podatków bezpośrednich“ powiedzieć „6% podatków bezpośrednich“. Gdyby zaś ta poprawka się nie utrzymała, proponuję 8%. Nie wiem, w jakim porządku JE.

Marszałek podda pod głosowanie te propozycje — naturalnie, jeżeliby podał je w kierunku przeciwnym pod głosowanie i wniosek na 10% się utrzymał, to odpadłyby oba moje wnioski; gdyby jednak 6% najpierw przyszło, to w razie odrzucenia 6% prosiłbym o głosowanie nad wnioskiem o 8%. Jeszcze raz powtarzam: nie idzie mi o ulżenie ciężaru obszarom dworskim. Jak słusznie podniósł p. Nowakowski ciężar, który na obszary dworskie zostaje nałożony, nie jest tak znacznym. Charakterystycznym jednak było to, co p. Nowakowski mówił, o ile niekorzystną jest ta ustawa dla włościan. Rozumował on w ten sposób: dotychczas włościanie płacili 3%, teraz będą płacić 10%; a do roboty drogowej wielkiej wagi nie przywiązywał. To jest charakterystyczny sposób pojmowania rzeczy u włościan wschodniej Galicyi. Z temi okolicznościami trzeba się liczyć i dlatego według mego przekonania ta poprawka moja byłaby uzasadnioną. Gdyby się jednak nie utrzymała, będę głosować za wnioskiem p. Abrahamowicza, który także rzecz polepsza, tylko idzie w tym kierunku, że uwolnienie według niego zależałoby od Wydziału krajowego, a ja wychodzę z tego, że regułą byłaby opłata niższa, a Rada powiatowa wyższą mogłaby nałożyć.

**Marszałek.** P. Piniński postawił poprawkę, ażeby w §. 24. maksimum dodatku oznaczyć na 6, ewentualnie 8%, zamiast na 10%. Kto popiera tę poprawkę, zechce rękę podnieść. (Dostateczna liczba). Poprawka p. Pinińskiego jest dostatecznie popartą

Głos ma p. Okuniewski.

**P. Dr. Okuniewski.** Ja muszu prychyliły się do wnesenia p. Pinińskoho, a to na podstawi toho, szczom sposterih w moim powiti, Kołomyi.

Koły ja w wschidnim powiti, Kołomyi, obwyw na zibraniu 300 ludej, szczo Wydił krajowyj proponuje zminu z 3% na 10% dodatku, aż żachnuły się, takie to wrażenie zrobiło. I ja do pereświdenia, szczo to dla moho powitu jest nemożliwe (głosy: i dla innych).

Ja prysłuchuwaw się w komisji doróżnij wywodam pp. referentiw, czym ony tych 10% motywuwały, ja słuchaw sownitnyka Wydiłu krajowego, jak motywuwał, szczo w dekotrych powitach na neszutrowani dorohy treba 20 do 80 zł. na km., a na uderżanie szutrowynsk 120 zł.

W naszych powitach tak doroho ne kosztuje oderżanie dorohy: w naszym powiti wystarczyt 5 do 10 zł. na uderżanie tak zwanoi polskoj dorohy, (Głosy: Dłaczego

nie ruskie) tak ony nazywajut się, (Wesołość) ja za se wynen.

Proszu Paniw! uwzhladnyty jeszcze odnu obstawynu. Rozumiju położenie p. referenta doróżnych spraw, p. referent chocze dorohy maty w porjadku, ale my musymo uwzhladnyty budżet kieszeny chłopskoj, a toj maje jeszcze wydatki, kotrych ne wydymo w naszym budżeti. Podumajmo sobi wydatki ritualni, żeniaczki, chrestyny, smerty, dalsze konkurencyja szkilna 6% na uczytela, 10% na uderżanie szkoły a 40% na budovu szkoły, treba sprawyty mogr dla uczytela, treba pokryty jeszcze wsi wydatki konkurencyjni: na cerkow, na parafju, dodajmo do toho wsi doruczenia, nakazy zi storony sudu, wsioho toho my teper tut ne wydymo.

Ja sehodnia pozwolu sobi skazaty słowa grafa Borkowskoho, szczo my budemo robyty, a sami po nych bosich chodyty, budut dorohy, a ne bude komu po nych jizdyty. My ne uwzhladnijem, szczo ta robota powynna podiłyty się na kilka generacji. Dłatoho pryłuczajut się do wnesenia p. Pinińskoho i proponuju znyżenia z 10% na 6%.

Pan referent ne potrebuje się tym strahaty boż §. 26. umożływłaje pidwyższenie toi kwoty czerez Wydił powitowyj. Łyszam otże to wydiłom powitowym, hde toho treba bude. Koły my raz tak skrupulatno uchwaluwały pidwyższenie dodatkiw krajowych o try grejcarey i tiszły się ich zmenszeniem, to teper maje lęhko nam prychodyty uchwałenie z 3 na 10%?

Zmirkujem, szczo to strachom selan perejmyty musyt, jesły budemo tak skazaty.

Dalsze muszu zwernuty uwahu, szczo imenno w wostocznych powitach nuni budujut się koliji i szczo jest jeszcze datek do podatku na koliji, po 10.000 zł. podatku riczno. Jakżesz można tak naraz forsuwaty i odni i druhi dorohy? To jest za mnoho. I jeszcze odno, koły ja jako referent wydiłu powitowoho proponuwaw im rozdił dorih hromadzkih na niższy i wyższy I. i II. klasy, tohdy zwernuły się proti w mene i ja zistaw w menszosty, bo skazały, „jesły my dorohi hromadzki podiłymo na druho klasowi i perszo klasowi to 10% pide na wyższo klasowi dorohi, a tamti, jak były tak budut w neladi i my budem i platyty i robyty.

Pidnymaju takož psychicznu dumku gr. Pinińskoho, unemożływłajuczuz naszomu ruskomu chłopowemu maty hrisz hotowyj w pohotowlu na oplaczenie jeho podatku i skażu szczo łysz szczo na zaporu sut fa-



bryki i rozryczni kulturni predprzyjemstwa, a u nas wsio to — wsi podatki usiadut na zemly.

**Marszałek.** Głosu udzielam zapisanemu p. Stanisławowi Jędrzejowiczowi.

**P. Stanisław Jędrzejowicz.** Po dyskusyi, jaka się tu przy §. 24. wyłoniła, doprawdy, że z niechęcią i pod przykrym wrażeniem głos zabieram. Jestem zwolennikiem projektowanej ustawy i reformy tejże a to dlatego, że widziałem w życiu praktycznym na wsi, jak dalece były dawne obowiązujące ustawy pod pewnymi względami nie równomiernie kontrybuentów obciążające a zazazem trudne do wykonania. Wszyscy Panowie, wszystkie stronnictwa odzywały się zatem, ażeby reformę wprowadzić, twierdziły: dajcie pokój z prestacyami a wprowadźcie ustawę na podatkach opartą.

Więc zgoda, ja pierwszy przyszedłem do przekonania, że trzeba reformy i na podatku opartej ustawy, a jednak że pewną część prestacyi zostawić należy a resztę przełożyć na podatek, któryby był normą tych kontrybucyi, jakie do dziś na utrzymywanie dróg gminnych istnieją.

Dziś kiedy Wydział krajowy przyszedł z projektem, kiedy komisya ten projekt zbadała i Panom w całości przedłożyła, padł tu właśnie głos p. Okuniewskiego, że „my tego nie chcieli“.

Więc ci Panowie chcieli znieść prestacye, a nie nałożyć podatków? (Brawa. Wesołość). Ja jeszcze bardziej dziwię się tu koledze Abrahamowiczowi i Pinińskiemu, którzy przed chwilą, dopiero co, sami twierdzili, że nie można skreślać prawa przemiany dwóch dni pieszych na jeden dzień ciągły, bo to obniżyłoby siłę fundusów i zasobów, jakimiby powiat mógł administrować (Brawa), zaś przy §. 24. wprost odwrotnie powiadają, że 10 ct. jest za dużo, że trzeba z nich coś okroić. Na jakiej podstawie mamy tych 10 ct. okrawywać.

Te 10 ct. nie są wzięte z powietrza, tylko na podstawie ścisłego obliczenia, to jest w tem minimum, w którym gospodarka drogowa w kraju może jako tako istnieć, a proszę Panów, tego minimum nie opieramy tylko na cyfrach, które Wydział krajowy przedłożył, ale opieramy je w ogóle na praktyce, którą w powiatach od szeregu lat prowadzimy, tak, że możemy zdać sobie sprawę dokładnie z tego, czy i o ile w tych warunkach gospodarka jest możliwa.

Panowie twierdzicie, że mogłyby zajść wypadki, w których te 10 ct. byłyby zasobem wielkim kasowym i zbytecznym na

razie dla potrzeby dróg gminnych. Ależ taki wypadek nigdy nie może się zdarzyć.

Jeżeli powiat będzie miał znaczniejsze fundusze na potrzeby dróg gminnych, to będzie miał i większe koszta administracyjne, których część przeleją (personalja) z funduszu dróg powiatowych całkiem słusznie na ciężar dróg gminnych. Dalszym następstwem nowej ustawy, jest to, że powiaty w miarę funduszków dążyć będą do tego aby drogi powiatowe przemieniać na kategorię dróg gminnych pierwszej klasy a na ten czas każdy zasób kasowy z podatku 10% przypisanego znajdzie korzystne zastosowanie.

Natomiast będzie powiat w możności obniżyć dodatki powiatowe.

(P. Abrahamowicz. Proszę o głos.)

**P. Piniński** podniósł jeszcze jeden zarzut a mianowicie, do jakiego stopnia ta ustawa i te 10% dodatku obciąża włościan. Nim to się twierdzi, należałoby pewien rachunek zestawić, a przekonałby się, w jakim stosunku Wydział krajowy i komisya wzięła cenę dnia roboczego i tę prestacyę którą najuboższy włościanin i ten przeciętny 5 morgowy gospodarz do funduszu dróg gminnych obecnie się przyczyniał a jaki datek będzie wobec nowej ustawy kontrybuował,

Jeżeli Panowie weźmiecie za przykład gospodarstwo włościańskie 5-morgowe, to wiadomo, że przeciętny dochód katastralny z jednego morga łąki lub pola u nas wypada mniej więcej na 1 zł. 80 ct. zatem dochód katastralny z tego gospodarstwa byłby 9 zł. obliczony.

Jeżeli weźmiemy, że przeciętnie czwartą część tego płacimy podatków, bo 22·7%, to z takiego gospodarstwa byłby podatek 2 zł. zatem 10% nałożne stanowiłoby z tego gospodarstwa rolnego, (nie mówię o podatku domowym) 20 ct. Te 20 ct. stałyby w takim stosunku do dziś uiszczanej prestacyi, że ten sam gospodarz odbrabiał 4 dni mianowicie po 30 ct. to jest 1 zł. 20 ct., a 3% to jest 6 ct. czyli razem 1 zł. 26 ct. na rzecz dróg gminnych. Z chwilą wprowadzenia 10% podatku i zniżenia robocizny z 4 na 2 dni, dają te dwa dni 60 ct., podatek 20 ct. razem 80 ct. czyli gospodarz na 5 morgach o 40 kilka ct. mniej płacić będzie niż poprzednio. Zatem o obciążeniu wyższem dla włościan mowy być nie może.

Zważywszy wreszcie, że zasiadający posłowie włościańscy tutaj, którzy przecież także są obowiązani do bronienia praw swoich wyborców, uznali i zrozumieli, że doskonale rozumieją, że ustawa dąży nie tylko do tej reformy, ażeby ciężary były

na kontrybuentów ile możności równomiernie rozłożone, ale aby wprowadziła także zasady takie, które jej wykonanie ulepszą i dają gwarancję, że drogi w kraju nie tylko należyście utrzymamy ale i tychże rozwój zapewnimy. Na tem kończę i tak przeciw jednej jak i drugiej poprawce stanowczo się oświadczam.

**Marszałek.** Zapisany do głosu p. Średniawski ma głos.

**P. Średniawski.** Wysoki Sejmie! W sprawozdaniu Wydziału krajowego wypowiedziano zasadę równomierności. Jeżeli występowaliśmy przeciwko dwóm dniom prestacji, to tylko mieliśmy ten cel, żeby równomierność była większa, ale jeżeli ten 10% dodatek zmniejszymy, to zwichniemy tę równomierność na korzyść fabrykantów i rozmaitych handlarzy.

A teraz proszę Panów co do wschodniej Galicyi śmiem powiedzieć co już p. Stanisław Jędrzejowicz na poprzedniej sesyi zaznaczył, że jeżeli ten sam włościanin będzie mógł zrealizować tę prestację na pieniądze, to już w sprawozdaniu Wydziału krajowego jest powiedziane, że praca nie przedstawia wartości że się nieda zrealizować, i dlatego on pracy nie szanuje tylko grosz. Ale jeżeli się oprze na dodatkach utrzymanie dróg, to w takim razie będzie mógł zrealizować te dni i ten, który najwięcej potrzebuje, może zarobić daleko więcej, aniżeli na ten dziesięcio-procentowy dodatek, który na niego wypada. Zatem z tych powodów jesteście za wnioskiem komisyi.

**Marszałek.** P. Abrahamowicz ma głos.

**P. Abrahamowicz.** Wysoka Izbo. Jakkolwiek miłem mi bardzo bywa towarzystwo p. Pinińskiego w tym razie mam sobie za obowiązek zwrócić uwagę p. Stanisława Jędrzejowicza że byłoby rzeczą bardzo pożądaną dla Wysockiej Izby, a zwłaszcza dla mowcy, który polemizuje, żeby zanim polemizuje, wiedział o co chodzi.

Pomiędzy mną a p. Pinińskim zachodzi ta różnica, że kiedy p. Piniński domaga się obniżenia 10 procentowego dodatku, ja zupełnie nie mówię o obniżeniu, tylko domagam się ażeby w wyjątkowych wypadkach gdy z biegiem czasu okaże się, że tych 10% dodatku przewyższa istotne potrzeby na utrzymanie dróg gminnych w poszczególnych powiatach, ażeby Wydział krajowy miał prawo obniżyć dodatek do podatku.

Daremną rzecz Panowie bawicie się w proroków i powiadacie, że to nigdy nie może nastąpić. Ja się niebawem w proroka, ja chcę być ustawodawcą przezornym, ehczę dać możliwość zmniejszenia tego dodatku, tam gdzie istotne potrzeby wykażą konieczność tego obniżenia i unormować w ten sposób, że drogi cierpieć nie będą na tem, bo rozstrzygać będzie Wydział krajowy, który dba o to, aby drogi

były dobre. Wdzięczną byłoby rzeczą rozprawić się z rachunkiem p. Jędrzejowicza, ale za prawdę dziwię się temu rachunkowi, zwłaszcza że niedawno pracował w komisji podatkowej dla rewizyi katastru i zdawało mi się, że inne doświadczenie wyniósł, jak to, które mu służyło za podstawę do zestawienia rachunku. Ja tylko dlatego, ażeby głos posła Jędrzejowicza nie doszedł do Wiednia, żeby posłowie niemieccy nie myśleli, że istotnie tak małe podatki tu płacimy, muszę oświadczyć, że cały ten rachunek jest wypracowany dla poparcia jego wniosku a nie odpowiada istotnemu stanowi rzeczy (wesolość) Kończąc proszę o przyjęcie mojej poprawki która różni się z tem, co proponuje p. Piniński i p. Okuniewski.

Ja domagam się ze względu przezorności dać możliwość Wydziałowi krajowemu, żeby w danym wypadku, jak skonstatuje, że owych 10% dodatku przekracza istotną potrzebę mógł obniżyć ten dodatek. A stać się to może przez przyjęcie znacznych przestrzeni dróg na fundusz powiatowy, przez wzrost sił podatkowych, przez liczne budowy kolei żelaznych, i to są względy przezorności, które mię zmuszają prosić Wysoką Izbę o przyjęcie mojej poprawki.

**P. Męciński.** Proszę o głos.

**Sekretarz p. Urbański.** Stawiam wniosek zamknięcia dyskusyi.

**Marszałek.** Jest wniosek zamknięcia dyskusyi, kto się z tym wnioskiem zgadza rączy rękę podnieść (Większość) Dyskusya zamknięta.

Głos ma zapisany p. Krzysztofowicz.

**P. Dr. Krzysztofowicz.** Wysoka Izbo! Do uwag tu wypowiedzianych miałem jeszcze kilka słów dodać.

Tak jak wniosek p. Pinińskiego uważam za szkodliwy dla naszych stosunków, tak z drugiej strony poprawkę p. Abrahamowicza uważam za nieszkodliwą, jednakże na pewnych iluzjach opartą a tem samem zbytęcną. Wniosek p. Pinińskiego uważam dlatego za szkodliwy i już dziś rano miałem zaszczyt zaznaczyć że za zaletę projektu uważam ten jego przymiot, że nam daje stały wpływ, daje nam fundusze, którymi możemy operować przy utrzymaniu konserwacyi dróg i budowie. Otóż ta premisa na której się oparłem byłaby zachwiana, gdybyśmy przyjęli wniosek dopiero postawiony, albowiem te 10%, które wedle obliczeń poczynionych stanowią minimum pokrycia naszych potrzeb drogowych, mają być zniżone do 8% względnie do 6%. Proszę Panów i to dziś rano powiedziałem, że nasze potrzeby jak aktami Wydziału krajowego obliczeniem zastało, zestawione z przychodami wszystkimi podług projektu, obecnie nam przedłożonego, wykazują niedobór w 71 powiatach, a tylko w 3 powiatach jest nadwyżka mianowicie w borszczowskim, stanisławowskim i trembowelskim ra-

zem wynosi 5090 zł. a zestawivszy ją z niedoborem w tamtych powiatach mamy 1,220.203. Ale trzeba zważyć, że i w tych powiatach, w których jest nadwyżka, łatwo będzie tę nadwyżkę pomieścić przez podjęcie budowy dróg publicznych, albowiem w borszczowskim jest jeszcze 500 km. dróg do budowy, w stanisławowskim 450 km., a w trembowelskim 200 km.

**Marszałek.** Proszę Panów zwracam uwagę, że i ja także chciałbym słyszeć posła Krzysztofowicza.

Tak jak z jednej strony uważam za iluzję, ażeby w jakim powiecie mogła okazać się trwała nadwyżka — dlatego poprawka p. Abrahamowicza jest nieszkodliwą, jednak zbyt cenna — tak z drugiej strony powtarzam że wniosek p. Pinińskiego zachwiałby podstawami projektu i uszczupliłby wpływów na które liczyć chcemy i możemy przy dążności poprawienia naszych stosunków drogowych.

Powołano się tu na §. 26. Na podstawie tego §-fu jest możliwe, że rady powiatowe uchwalą dotacje potrzebne. Ale trzeba zważyć, jak się je uchwała, w niejednej radzie powiatowej trzeba walki staczać żeby uzyskać to, co jest niezbędne, a niechciałbym żeby to podwyższenie dotacyi zostawić na los walk w radach powiatowych.

Jestem tego zdania, że jeżeliśmy sobie wytknęli cel poprawy komunikacyi, to musimy pomyśleć i o środkach do tego dążących, a zawarte są w tem minimum 10<sup>o</sup>/<sub>o</sub> dodatku.

Dlatego będę głosował przeciwko wnioskowi p. Pinińskiego i poprawce posła Abrahamowicza.

**Marszałek.** Głosu udzielam p. Męcińskiemu.

**P. Męciński.** Zdaje mi się, że sprawa już dostatecznie tutaj wyjaśnioną została; zatem długimi uwagami Wys. Izby nudzić nie będę. Muszę jednak parę słów odowiedzieć p. Abrahamowiczowi.

Otóż powiada on, że powoduje go do poprawki postawionej czysta przezorność, że ustawa ma działać w długą przyszłość. No, ja mogę tylko rekomendować szan. koledze rozpatrzenie się w wykazie stanu i ilości dróg w każdym powiecie, a przekonana się, że ta przyszłość, kiedy te drogi wszystkie będą dobre, jest jeszcze niesłychanie daleka i z pewnością nietylko my, ale nawet nasze dzieci wykończenia całej sieci tych dróg nie dożyją. Jako przykład wziął szan. kolega jeden z większych powiatów, mianowicie drohobycki.

Otóż ja mu powiem, jak przykład ten wygląda. W powiecie drohobyckim podatek bezpośredni wynosi 191.750 zł., zatem przy 10<sup>o</sup>/<sub>o</sub> fundusz, który będzie miała Rada powiatowa do rozporządzenia na

drogi, wyniesie 19.175 zł. A cóż za to będzie miała zrobić? Ma 671 klm. dróg gminnych i 186 klm. dróg powiatowych, razem 857 klm.

(P. hr. Borkowski. Ale ma cały wiek!)

Zapewne, ale za wiek tego nie zrobi, jeżeli będzie miała tylko po 19 tysięcy zł. Więc jeżeli powiat ten z tak wielką siłą podatkową, a niewielką stosunkowo przestrzenią dróg tak się przedstawia, to wątpię, ażeby zdarzył się wypadek, gdzie się okaże, że potrzeba będzie za wielka. Ale się boję czego innego. Wszyscy siedzimy w Radach powiatowych i wiemy, że większości na Radzie powiatowej i komplety bywają bardzo rozmaite, a i w Wysokim Sejmie — możemy to przyznać — nie zawsze dokładnie wiemy, co się wotuje, to samo zdarza się i w Radzie powiatowej.

Otóż bałbym się, ażeby się nie wprowadziło modły, że w którymś powiecie powiedzieliby: „nie potrzeba 10<sup>o</sup>/<sub>o</sub> tylko 5<sup>o</sup>/<sub>o</sub> lub 6<sup>o</sup>/<sub>o</sub>“. Mniejszość byłaby innego zdania, Wydział krajowy musiałby sprawdzać, wysyłać urzędników i dopiero wydawać intymat, czy taka kwota jest potrzebną lub nie.

(P. Wójcik. Słusznie).

Rozumię, że możnaby tak rzecz postawić: nie budujemy szpitala na 100 łózek, bo jestem przekonany, że stan sanitarny tak się poprawi, że ludzie nie będą chorować — można nie wierzyć, ale można to przypuścić; ale żeby się gdzieś podziało 171 klm. dróg niezrobionych, z dziurawymi mostami, bez szutru i nieurządzonych, tego wypadku być nie może. Więc nie trzeba rzuć okiem w daleką przyszłość, bo w dalekiej przyszłości jak nie będzie pieniędzy, to będą tak samo dziury w mostach, a i drogi nigdzie się nie podzieją.

Powłada poseł Abrahamowicz: „zmienia się stosunki, przybędą koleje“.

Prawda, ale ja znajduję, że jak kolej przybywa, to dróg większych, szerszych, transportowych potrzeba mniej, ale za to potrzeba dojazdu do kolei. Bo co mi z tego, że kolej idzie, a ja do niej nie mam drogi?

Jak kolej przybywa i dróg przybywa — proszę spojrzeć na wykazy Wydziału krajowego i w tych okolicach, gdzie w ostatnich latach przybyło kolei, przybyło i dróg.

Poseł Abrahamowicz powiada, że wniosek jego inny zupełnie z natury swej, jak wniosek p. Pinińskiego — prawda, w formie. Jeżeliliby wolno zrobić porównanie, to z tymi wnioskami tak się rzecz ma, że poseł Piniński wchodzi do salonu frontowymi drzwiami a p. Abrahamowicz krytymi, ale znajdują się obaj razem w salonie. (Wesołość).

Co do wniosku p. Pinińskiego mogę

zareczyć szanownego kolegę, że należą do tych, którzy wolą płacić mniejsze podatki niż większe, ale jeżeli przychodzimy do 10% na mocy najoszczędniejszego obliczenia, jeśli widzimy, że schodząc od tej cyfry na długo zrujnujemy łąche już drogi, to przecież nie możemy mniej już proponować. Jestem przekonany, że gdybyśmy zesłali na 6% to z czystym sumieniem moglibyśmy rzucić ustawę do pieca nie przechodząc do trzeciego czytania, bo rezultatem długoletnich dyskusji byłoby to, że nieosobliwe ale poprawione drogi musiałyby się okropnie zepsuć i niektóre okolice przez dłuższy czas mogłyby niemiec komunikacji.

Mówiono, że obszary dworskie dają zły materyał. Być może ale choć materyał był zły ale n. p. most był choć ze złych dylów a jak obszary dworskie nie będą dawać materyału a pieniędzy też nie będzie, to mostu nie będzie żadnego.

Zmiłujcież się Panowie albo myślny o uratowaniu jakiej takiej komunikacji w kraju i nie róbmy tak daleko idących poprawek albo jeśli nam ta rzecz obojętna, to zostanmy przy 3% i żadnej nie dajmy prestacyi. Papier cierpliwy i on wszystko wytrzyma ale drogi nie. (Brawa).

**P. Abrahamowicz.** Proszę o głos do sprostowania faktu.

**Marszałek.** P. Abrahamowicz ma głos.

**P. Abrahamowicz.** Konstatuję, iż p. Męciński powiedział iż siła podatkowa w powiecie drohobyckim czyni 195.000 zł. Cyfra ta jest mylną bo stały podatek tamże wynosi obecnie 350.000 zł. i kilka a jak rozstrzygnie się rekurs Gartenberga, któremu wyliczono podatek ogólny w kwocie 246 000 zł., wtedy ta siła wzrośnie na 400 i kilkadziesiąt zł

Konstatuję dalej, że p. Męciński błędnie usiłował dowieść, iż każdego roku trzeba dodatki uchwalać. Według ustawy dodatków ustawowych nie trzeba corocznie uchwalać, płyną same z siebie. O zniesienie można prosić ale jak długo go niema bez uchwały Rady powiatowej, 10% płynie. Po tem skonstatowaniu sędzę, że wywody p. Męcińskiego utraciły na sile.

**P. Męciński.** Proszę o głos do sprostowania faktu.

**Marszałek.** W szeregu sprostowań faktów głos ma p. Stanisław Jędrzejowicz, który się u mnie do głosu zapisał.

**P. Stanisław Jędrzejowicz:** Dotknął mnie zarzut p. Abrahamowicza, że porwałem się niejako z motyką na słońce, bo wziąłem się do polemizowania z posłem bardzo wybitnym, którego wywodów nie rozumiałem. — Naprzód prostuję fakt, że wywody rozumiałem bo one zdążyły do

osłabienia §-fu 24. mówiły: zdecydowaliśmy się na tę ustawę, zrobiliśmy poświęcenie, ale zostawmy sobie furtkę, aby się móc w danym razie wysliznąć. Takie miałem uczucie i dlatego pozwoliłem sobie te dwa wnioski jako zbliżone do siebie skumulować.

Albo co gorzej porwałem się do katastru nierównymi siłami i śmiałem podać cyfry które jak twierdzi p. Abrahamowicz były fałszywe i że on byłby szczęśliwy, gdyby się one nie rozeszły po kraju. Ja żadnych fałszywych cyfr nie podawałem biorąc za podstawę obliczenia, że przeciętny dochód katastralny w kraju jest na 1 zł. 80 ct. z morga unormowany a dla objaśnienia podają że przeciętny dochód katastralny z wszystkich trzech rejonów wynosi w rolach 2 zł. 52 ct., w łąkach 2 zł 8 ct., w ogrodach 5 zł. 37 ct., w pastwiskach 91 ct. a w lasach 63 ct. czyli w przecięciu 1 zł. 83 ct. z morga. Ztąd też obliczyłem jaki podatek na małe gospodarstwa wiejskie przypadnie i na tej podstawie wywnioskowałem że dziś jest niżej opodatkowany włościanin jedno- czy pięciomorgowy i będzie mniej kontrybuował na potrzeb dróg gminnych niż poprzednio był obowiązany.

Co do zarzutu uczynionego p. Męcińskiemu

(P. Męciński. Proszę ja się sam obronię.) co do siły podatkowej w powiecie Drohobyckim, bardzo się cieszę że ta siła się o tyle podniesie, bo to najlepszy dowód, jak dotąd tam funduszy brakowało, skoro do drogi bardzo ważnej do pierwszorzędnej kopalni nafty prowadzącej, musiał aż Wydział krajowy swą ingerencyą zastosować, aby ją doprowadzić do skutku.

**Marszałek.** Do sprostowania faktu udzielam głosu p. Męcińskiemu.

**P. Męciński.** Rzecz to niewątpliwa, że jeśli który poseł cytuje cyfry z aktów urzędowych Wydziału krajowego, to obowiązkiem jego cytować sumiennie. P. Abrahamowicz zarzucił, że siła podatkowa w Drohobyczu nie 175.000 zł. ale 350.000 zł. dziś wynosi. Proszę Panów ja nie mogę iść do poszczególnych powiatów i pytać ile Gartenberg płaci podatków, (wesołość) tylko ja mam przed sobą jako dokument alegat Wydziału krajowego a tam figuruje cyfra 195.000 zł. i taką przyjąłem.

**Marszałek.** Żąda kto jeszcze głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, głos ma p. sprawozdawca.

**Sprawozdawca p. Dr. Romer.** W komisji była długa dyskusja nad tym para grafem jako nakładającym wielki ciężar na opodatkowanych jednak komisya przyszła do przekonania, że należy zostawić wniosek tak jak go Wydział krajowy przedłożył.

Jeżeli mamy dążyć do tego, aby drogi były lepiej utrzymane, to znaczne podniesienie sił finansowych na ten cel jest konieczne. Dalej potrzeba, aby i nowe drogi budowano, bo dróg dobrych u nas bardzo mało a wobec tego że Panowie w §. 16. wyrzuciliście możliwość prestacyj ciągłych, co jest znacznem obniżeniem wartości prestacyj, niema innego sposobu tylko ubytek ten zastąpić trzeba pieniędzmi, a więc tem bardziej potrzeba tych 10%.

Co do wniosku p. Abrahamowicza, nie widzę aby prowadził on do praktycznych rezultatów. — Drogi u nas są w tak złym stanie, że gdyby nawet z tych 10% jakaś zwyżka w jakimś powiecie została, to będzie bardzo pożądanem by jej nie odpisywać tylko zużyć na polepszenie stanu dróg. Więc zdaje mi się że ta poprawka mogłaby być szkodliwą nawet, boby w radzie powiatowej mogła wywołać dyskusję czy nie potrzebaby tych 10% zniżyć więc i tej poprawce się sprzeciwiam.

**Marszałek.** Przystępujemy do głosowania. Proszę Panów zająć miejsca. Najpierw podają pod głosowanie ustęp pierwszy paragrafu 24 z opuszczeniem stopy procentowej. Kto go przyjmuje, zechce rękę podnieść (Większość). Jest przyjęty. Teraz podają pod głosowanie stopę procentową, proponowaną przez komisję t. j. 10%. Kto ją przyjmuje, zechce powstać. (Większość). Jest przyjęta.

Obecnie podają pod głosowanie dodatek p. Abrahamowicza który opiewa: (czyta):

„Gdyby wyjątkowo powyż ustanowiony 10%-towy dodatek do podatków bezpośrednich na rzecz dróg gminnych przewyższał w którymkolwiek powiecie istotne koszta wynikające z należytego utrzymania względnie budowy lub rekonstrukcyi dróg gminnych, ma prawo Wydział krajowy na wniosek odnośnej Rady powiatowej zniżyć wysokość tegoż dodatku, wszakże każdorazem na okres nie przekraczający lat trzech“.

Kto ten dodatek przyjmuje, zechce powstać. (Po obliczeniu). Jest głosów 40 proszę o próbę przeciwną. (Po obliczeniu). Jest głosów 58. Wniosek p. Abrahamowicza upadł. Teraz podają pod głosowanie drugi ustęp §. 24. Kto go przyjmuje, zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):  
§. 25.

Z powiatowego funduszu dróg gminnych pokrywane być mają potrzeby dróg gminnych I. klasy, nieopędzone prestacyami (§. 19.).

Z funduszu tego pokrywane być mają

również niedobory miejscowych funduszy dróg gminnych II. klasy udzieleniem odpowiedniego zasiłku (§. 15.) zwłaszcza na opędzenie kosztów materiału, potrzebnego do utrzymania lub odbudowania mostów na tych drogach niemniej innych wydatków koniecznych do utrzymania tych dróg w stanie, do komunikacyi publicznej przydatnym.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 25, raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Romer (czyta):  
§. 26.

Jeżeli zwyczajne zasoby powiatowego funduszu dróg gminnych nie pokrywają wydatków, połączonych z budową i należytem utrzymaniem dróg gminnych I. klasy tudzież niedoborów miejscowych funduszy dróg gminnych II. klasy, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić dotację (§. 36. ust. 3), potrzebną dla uzupełnienia powyższych zasobów i nałożyć na ten cel w braku innych funduszy stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu?

P. Vayhinger. Proszę o głos.

**Marszałek.** P. Vayhinger ma głos.

P. Vayhinger. W §. 26. jest nadane Radzie powiatowej prawo nakładania dodatków do podatków w razie potrzeby bez żadnego ograniczenia. Zdaje mi się, że wszystkie wnioski poprzednie czy mamy płacić 8 czy 6 czy 10% są zbyt wysokie w obec tego.

Mógłby wprowadzić p. sprawozdawca wskazać na §. 28. gdzie jest pewne ograniczenie, że jeżeli już te dodatki przenoszą 20% to wtedy może się udać rada powiatowa do Wydziału krajowego o zasiłek na tę drogę.

Ale Wydział krajowy może ten zasiłek dać lub nie a wtedy rada powiatowa może dodać drugie 20 i drugie 30% dodatków. To jest zdaje mi się trochę niebezpieczne i dlatego śmiem postawić poprawkę, by na końcu tego paragrafu dodać słowa: „w granicach w końcowym ustępie paragrafu 28. określonych“.

**Marszałek.** Kto popiera ten dodatek zechce rękę podnieść. (Dostateczna liczba). Jest dostatecznie poparty. Żąda kto jeszcze głosu? (Nikt.) W takim razie głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Dr. Romer. Nie będę się powoływał na §. 28. tej ustawy jak p. Vayhinger, gdyż granica której p. Vayhinger się domaga, jest w ustawie o re-

prezentacji powiatowej, w której jest powiedzianem, że jeśli uchwalono 20<sup>0</sup>/<sub>10</sub> w radzie powiatowej, to potrzeba zatwierdzenia Wydziału krajowego a jeśli 4<sup>0</sup>/<sub>10</sub>, to zatwierdzenia Sejmu

To co będzie według §. 26. przez Radę powiatową uchwalonem dostaje się do budżetu powiatowego i wtedy musi wchodzić do całej cyfry. Jeśli będzie 25<sup>0</sup>/<sub>10</sub> razem z innymi cyframi wynosić, musi reprezentacja zażądać potwierdzenia Wydziału krajowego. Stąd wynika, że poprawka p. Vayhingera nie jest potrzebna, gdyż przyczyniłaby się ona do rozszerzenia tej granicy, do czego nie widzę potrzeby, a co zresztą wchodziłoby w pewną kolizję z ustawą o reprezentacji powiatowej. Dlatego sprzeciwiam się poprawce p. Vayhingera.

**Marszałek.** Naprzód podam do głosowania §. 26. w brzmieniu komisji. Kto § 26. w brzmieniu komisji przyjmuje, rączy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty. Teraz podam do głosowania poprawkę p. Vayhingera, która brzmi: „w granicach końcowym ustępem §. 28. określonych“. Kto tę poprawkę przyjmuje, rączy rękę podnieść. (Mniejszość.) Poprawka upada.

Sprawozdawca p. Dr. Romer (czyta):  
§. 27.

Na strony interesowane (osoby fizyczne lub moralne), które z wybudowania lub rekonstrukcji potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej względnie mostu na takiej drodze odniosą znaczne korzyści, nałożony być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy, niezależnie od innych przestacji, osobny datk przymusowy a to orzeczeniem, wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Do obowiązkowego udziału w kosztach powyższych powołani być mogą tylko interesowani, korzystający z drogi lub mostu bez względu na granice osad i powiatów.

Stopień korzyści z drogi i wysokość datku przymusowego oznaczone będą z uwzględnieniem okoliczności, miarę interesu komunikacyjnego wykazujących, a przede wszystkim na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków, po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających tudzież z uwzględnieniem datków dobrowolnie ofiarowanych.

Wysokość datków przymusowych, nałożonych na strony interesowane, razem wziętych niemoże przenosić 30<sup>0</sup>/<sub>10</sub> całego kosztu połączonego z budową lub rekonstrukcją drogi lub mostu.

Datki te wpływają do właściwego funduszu drogowego na rzecz drogi względnie mostu, dla których są przeznaczone.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta. Żąda kto głosu?

P. Dr. Paszkowski. Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma p. Paszkowski

P. Dr. Paszkowski. Projekt ustawy drogowej w stylizacji komisji wprowadza instytucję nieznaną naszemu ustawodawstwu drogowemu, mianowicie przymusową konkurencją na budowy lub rekonstrukcje dróg. Komisja wychodzi tu z zasady słusznej, że ten dla którego droga większą niż dla ogółu korzyść przynosi powinien większym niż inni, przymusowym datkiem do jej budowy się przyczynić.

Stylizacja jednak §. 27. w tej formie jak proponuje komisja jest niebezpieczną i trudną w praktyce. Kryterium w tej mierze polega tam na tem, że droga przynosi komuś znaczne korzyści.

Jest rzeczą zdaje mi się niezaprzeczoną, że każda droga przynosi większe lub mniejsze korzyści a jednak stwierdzenie tego, czy jest tak znaczna korzyść że w danym przypadku uzasadnić ma aż przymusowy wymiar nadzwyczajnych przestacji jest rzeczą indywidualnego zapatrywania — a gdyby to postanowienie stało się ustawą, obawiałbym się, żeby interpretacja tego §-fu nie spowodowała wielu niesprawiedliwości. Proszę sobie wyobrazić wypadek, że droga ma się budować — naturalną jest rzeczą, że droga ta jednemu więcej drugiemu mniej korzyści przyniesie. Otóż łatwo się może zdarzyć, że pod tym względem w Wydziałach powiatowych wzięcie górę przekonanie indywidualne, i stąd może wyniknąć niesprawiedliwość, że bardzo mała przewyżka korzyści spowodować może bardzo znaczne obciążenie. — Czy samo to kryterium podane w ustępie 3-cim tego §-fu w praktyce daje słuszone rozwiązanie bardzo wątpliwe. Czy można porównując korzyści dla jednej lub drugiej osady z całą słusnością obliczyć gdzie większa korzyść i która ma się większą kwotą przyczynić? — Te trudności techniczne są tak poważnej natury, że zamieszczenie w ustawie tak ogólnego kryterium jest niebezpiecznem.

Uważając więc zasadę tego §-fu za słuszną, chciałbym ażeby przy zastosowaniu tych przepisów nie mogła się stać krzywda. Chciałbym klucz do rozwiązania tego znaleźć w tem, co jest już i w dzisiejszej ustawie i w przedłożonym projekcie ustawy w §. 30.

Jasną jest rzeczą, że taka wyjątkowa korzyść z budowy lub rekonstrukcji drogi

da się ująć w konkretne cyfry jedynie tylko przy przedsiębiorstwach przemysłowych, o których §. 30. mówi, że więc takie tylko przedsiębiorstwa powinny się w wyższym stopniu przyczynić do utrzymania dróg. Chciałbym więc ażeby § 27. był analogicznie sformułowany z §. 30 tym. Dlatego wnoszę, ażeby ustęp pierwszy §. 27. opiewał tak:

„Na posiadaczy zakładów fabrycznych, kopalni, kamieniołomów i tym podobnych przedsiębiorstw, które z wybudowania lub rekonstrukcyi potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej, względnie mostu na takiej drodze, odniosą znaczne korzyści, nałożonym być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy niezależnie od innych prestacyi, osobny dodatek przymusowy, a to orzeczeniem wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem“

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę p. Paszkowskiego raczy rękę podnieść. (Dostateczna liczba). Jest popartą. Rozprawa otwarta. Żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos na p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Dr. Romer. Różnica między propozycją komisji a p. Paszkowskiego jest ta, że podczas gdy komisya obejmuje szerszy zakres tych osób interesowanych, powiadając w ogóle „na strony interesowane“ to p. Paszkowski chce, ażeby powiedziano „na posiadaczy zakładów i t. d.“ Zdaje mi się, że ta poprawka jest prawie identyczną z wnioskiem komisji. Muszę tu zwrócić uwagę, że w ustawie z r. 1866 nie było tego postanowienia, które jest w §. 30. t. j. że za użycie drogi można nałożyć datki przymusowe — mam nadzieję, że §. ten okaże się bardzo korzystnym. Mówiono że podobny przepis nie znajduje się w naszym ustawodawstwie — rzeczywiście w naszych ustawach nie znajduje się, ale istnieją takie przepisy w innych krajach w Karyntyi, Wyższej Austryi ale najbliższe do naszego postanowienia zbliżają się przepisy na Morawach i w Niższej Austryi.

Tylko ta jest różnica, że tamte przepisy idą dalej bo stanowią, że na każdego kto korzyść odnosi z budowy drogi w stosunku do tej korzyści może być nałożony taki datek, my zaś wymagamy korzyści znacznej, przynoszącą zwykłą korzyść, którą droga każdemu przynosi. Dalszą różnicą jest, że w tamtych ustawach oznacza ten datek Wydział krajowy, a u nas przyzywa się do współdziałania Namiestnictwo, a wszystko to na wniosek Wydziału powiatowego. Następnie wysokość datków

jest u nas ograniczona do 30%, tam tego przepisu nie ma.

Zdaje mi się, że wszystkie ostrożności są już zachowane a nadużycia są niemożliwe.

Obstają więc przy stylizacyi komisji — gdyż przy stylizacyi p. Paszkowskiego byłoby zupełnie wykluczone lasy — a w naszym kraju są wielkie przestrzenie lesiste często w posiadaniu martwej ręki, w których budowa dróg jest bardzo potrzebną i korzystną. Dlatego byłoby pożądanem, ażeby nietylko fabryki, ale też i takie lasy przyczyniły się do takich kosztów.

Nie widzę w stylizacyi komisji niczego niebezpiecznego i za daleko idącego — obstają więc przy wniosku komisji.

**Marszałek.** Poprawka p. Paszkowskiego zastąpić ma ustęp pierwszy §. 27. wedle brzmienia komisji. Brzmi ona tak (czyta):

„Na posiadaczy zakładów fabrycznych, kopalni, kamieniołomów i tym podobnych przedsiębiorstw, które z wybudowania lub rekonstrukcyi potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej, względnie mostu na takiej drodze, odniosą znaczne korzyści, nałożonym być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy niezależnie od innych prestacyi, osobny dodatek przymusowy, a to orzeczeniem wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem“.

Sprawozdawca pozostaje przy brzmieniu komisji. Przedewszystkiem podam do głosowania wniosek p. Paszkowskiego jako poprawkę.

Jeżeli poprawka ta upadnie podam do głosowania §. 27. ustęp pierwszy w brzmieniu komisji.

Kto przyjmuje poprawkę p. Paszkowskiego, raczy powstać. (Po obliczeniu). Jest głosów 42. Proszę o kontra próbę. (Po obliczeniu). Jest głosów 43 przeciw. Poprawka upadła. Kto przyjmuje §. 27. w brzmieniu komisji, raczy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Dr. Romer (czyta):  
§. 28.

Do budowy albo rekonstrukcyi drogi powiatowej lub gminnej, mającej doniosłe znaczenie pod względem komunikacyi, udzielony być może zasiłek z funduszu krajowego z zastrzeżeniem dopełnienia warunków przez Wydział krajowy przepisanych.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłku z funduszu krajowego, nie jest utrzymywana w należytych stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §§. 14. i 35.

Wyjątkowo udzielony być może zasi-

łek z funduszu krajowego także na rzecz utrzymania dróg powiatowych lub gminnych, zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego, a ważnych dla zakładów przez kraj utrzymywanych, dla zdrojowisk krajowych lub stacyi klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na cele drogowe w powiecie, łącznie z 10% stałym dodatkiem przenoszą 20% tychże podatków, a mimo tego niezbędne potrzeby dróg powiatowych i gminnych własnymi zasobami powiatu i konkurencją stron interesowanych pokryte być nie mogą, natenczas przyznana być może po zbadaniu stanu rzeczy stosowna pomoc z funduszu krajowego dla zasilenia powiatowych funduszy drogowych (§. 24. i §. 36. ust. 2.).

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda, dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 28., rączy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Dr. Romer (czyta): §. 29.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa lub gminna publiczna przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p., całą stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada analogicznie do postanowień ustawy gminnej względnie ustawy o obszarach dworskich co do zakładania i utrzymywania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odnośnych.

Wyjątek od powyższego pravidła zrobić może Wydział krajowy co do dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w przypadku uwzględnienia godnym. a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych publicznych, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy względnie powiatowy fundusz dróg gminnych.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt). Gdy nikt głosu nie żąda dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 29., rączy rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Dr. Romer (czyta). §. 30.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalń i kamieniołomów albo też eksploatacja lasów nieomyconą drogę powiatową lub gminną (§§. 4. i 5) niezwykle sposobem zużywa, obowiązany będzie odnośny przedsiębiorca względnie posiadacz przedmiotu przewożo-

nego do osobnych datków na utrzymanie tej drogi

O wysokości powyższych datków i sposobie ich uiszczenia orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem. Można atoli oznaczyć je także ugodą między Wydziałem powiatowym a stroną, ale tylko w czasie, zanim powyższe orzeczenie wydanem zostanie.

Wysokość tych datków ma być zastosowaną do tej miary, w jakiej zużycie drogi przez przedsiębiorstwo względnie posiadacza przedmiotu przewożonego powiększa kosztą jej utrzymania, przyczem obok innych sposobów obliczenia przypadającego datku przyjąć można także za podstawę do obrachowania tegoż przybliżoną ilość fur drogę zużywających z uwzględnieniem przypuszczalnego dochodu, jakiby mógł być uzyskany w razie zaprowadzenia na niej opłat mytnicznych w stosunku do jej długości.

Powyższy datek ma być opłacany także za zużycie drogi (§§ 2., 3., 4. i 5) omyconej, jeżeli fury nie przejeżdżają przez roгатkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

Znajdujące się na drodze myto mostowa lub przewozowe nie uwalnia od datku z powodu niezwykłego zużycia drogi samej.

**Marszałek.** Rozprawa otwarta.

P. hr. Koziebrodzki. Wnoszę odroczenie posiedzenia.

**Marszałek.** Ja myślę, że dojdziemy dziś do §. 32, bo na tym paragrafie kończy się rozdział.

Głos ma zapisany do głosu poseł Paszkowski.

P. Dr. Paszkowski. Przy §. 30 muszę ponowić wnioszek, który przed dwoma czy trzema laty postawiłem. A skłania mię do tego doświadczenie a mianowicie ta okoliczność wskutek wyrażenia ustawy ponowanej przez komisję: zgodnie z obowiązującym obecnie § 19. „przedsiębiorstwa wyłącznie fabryczne“, powstała praktyka w trybunale administracyjnym, iż wszystkie takie przedsiębiorstwa które nie są ściśle fabryczne, a tylko chwilowe jak np. dowóz materyału do budowy i t. d. pomimo, że w nadzwyczajny sposób zużywają drogi, nie mogą być pociągane do opłacania osobnych datków z tytułu zużywania drogi. Paragraf ten w ustawach innych krajów jest stylizowany daleko obszerniej, w ustawie zaś naszej wyrażenia tego „przedsiębiorstwo ściśle fabryczne“ użyto aby nie podciągać pod obowiązek osobnych datków także przedsiębiorstw rolnych. Niemiał jednak ten przepis na celu uwolnienie takich przedsiębiorstw chwilowych, nie będących



ściśle fabrycznemi, od datków z powodu nadzwyczajnego zużycia dróg.

Jeszcze jedna uwaga co do stylizacji. Otóż jest powiedziane w ustępie I, wierszu przedostatnim, że obowiązany jest do płacenia tych datków odnośny przedsiębiorca względnie posiadacz przedmiotu przewożonego. Proszę sobie wyobrazić wypadek, zresztą łatwy go przewidzenia, że ktoś w którego interesie droga przez wożenie ciężarów jest używana, chcąc uchylić się od tego obowiązku, będzie się starał zwalić takowy na tego, który przewozi lub dowozi, który w danej chwili może być uważany za posiadacza przewożonego przedmiotu. Nie zdaje mi się zaś, aby to było intencją komisji. Proponuję tedy, aby ustęp pierwszy §. 30 brzmiał jak następuje:

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalni i kamieniołomów, albo eksploatacye lasów, albo wreszcie dostawa materiałów budowlanych, nieomyconą drogą powiatową lub gminną (§§. 4 i 5) niezwykłym sposobem zażywa, obowiązany będzie odnośny przedsiębiorca względnie dostawca do osobnych datków na utrzymanie tej drogi.

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę p. Paszkowskiego, raczy rękę podnieść. (Dostateczna liczba). Jest popartą

**P. Dr. Czajkowski (sen.)** Proszę o głos.

**Marszałek.** Głos ma dr. Czajkowski.

**Posel dr. Czajkowski.** Ja zgadzam się z poprawką proponowaną przez szanownego poprzednika. Przedewszystkiem żądałbym opuszczenia słów: względnie posiadacz — bo nie można zrozumieć, kto jest posiadaczem tego towaru przewożonego. Można by sądzić według obecnej stylizacji po prostu, że zato odpowiadałby ten, który przewozi — furman. Byłoby nawet kwestyą jurydyczną, czy jest on posiadaczem w znaczeniu prawa, aby on mógł odpowiadać za niezwykle zużycie drogi. A następnie rzecz prosta, że ktoś, kto ma 2 czy 3 zł. zapłaty, nie może odpowiadać za przewożenie. W ogóle cała ustawa nie jest pod względem stylizacji nadzwyczaj szczęśliwą.

Wprawdzie słyszałem zdanie, że ustawa administracyjna nie może być kodeksem cywilnym, jednak pewna większa dokładność byłaby konieczną. Oprócz tego wnoszę do §. 30, ażeby alinea 3, która poucza, w jaki sposób ma być datek wypośredkowany w tym wypadku, jeżeli działa władza polityczna i autonomiczna w celu wypośredkowania żeby raczej do regulaminu a nie do ustawy.

Paragraf 30 ma tylko inaczej prze-

stawione słowa dotychczasowej noweli, a tam było pozostawione ad libitum władz, co mówi alinea 3, a mianowicie instrukcye, a przecież niezawsze da się wynagrodzenie wypośredkować. Dajmy na to, gdyby stała na tej drodze rogatka a ja wziąłem n. p. za 100 fur odpowiednie takie a takie myto.

Dlatego ja zgadzam się z poprawką kolegi Paszkowskiego i stawiam od siebie wniosek opuszczenia zupełnego §. 30 alinei 3, która daje objaśnienia należące raczej do regulaminu.

**P. Dr. hr. Piniński.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę p. Czaykowskiego, zechce rękę podnieść. (Dostateczna liczba). Poprawka jest popartą. Głos ma p. Piniński.

**P. Dr. hr. Piniński.** Zdaje mi się, że tendencya wniosku p. Paszkowskiego może być uzasadnioną, ale samo sformalizowanie wniosku jest tego rodzaju, że trafiałoby najrozliczniejsze wypadki, którychby sam p. Paszkowski nie chciał wnioskiem objąć.

Jeśli byśmy już przyjęli, że przywóz materiałów, który niezwykle zużywa drogi, jest podstawą do wymierzania datków, to wywołałibyśmy tym sposobem cały szereg sporów i procesów. Co do każdego przywozu materiałów budowlanych, ziemniaków do gorzelni i drzewa, wogóle co do każdego takiego przywozu, który niezwykle zużywa drogi, wszyscy inni kontrybucenci udawaliby się do Wydziału krajowego i powstałyby spory. Obliczenie takie, żeby ciężar trafiał tego, który w ten sposób zużywa drogi, byłoby kwadraturą koła.

Co do jednego jeszcze punktu, jest tu stylizacja nieodpowiednia, mianowicie zupełnie zbytecznie umieszczono wyraz „wyłącznie“ przy słowie „fabryczne“. Słowo „wyłącznie“ należałoby tu wykreślić.

**Posel Urbański.** Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

**P. Dr. Paszkowski.** Proszę o głos.

**Marszałek.** Jest wniosek zamknięcia dyskusyi. Kto się z nim zgadza, raczy rękę podnieść (Większość). Dyskusya zamknięta.

Głos ma p. Paszkowski.

**P. Dr. Paszkowski.** Przeciw wszystkiemu można podnieść wątpliwości daleko idące, ale zdaje mi się, że z §. 30. w brzmieniu proponowanym przez komisję, mogłoby być połączone wielkie niebezpieczeństwo. W innych krajach podobne postanowienia ustawy powiadają wprost: każdy kto drogę nieomyconą w nadzwyczajny sposób zużywa, a moja poprawka ma na celu, ażeby przedsiębiorstwa rolnicze nie podpadały pod tę ustawę, a natomiast, ażeby przedsiębiorstwa ściśle fabryczne mogły być pod nią podciągnięte.

Możeby się Panowie jeszcze zgodzili i na to, aby uniknąć wypadków o których wspomniał poseł Piniński, żeby w ustępie pierwszym §. 30. wniosku komisji, po słowach: „eksploatacja lasów“ dodać: „albo wreszcie dostawa materiałów budowlanych“. Przez to uniknęłoby się możliwości, że ten ustęp ustawy ma się odnosić i do płodów rolniczych.

**Marszałek.** Kto popiera poprawkę p. Paszkowskiego aby dodać wyrazy: „albo wreszcie dostawa materiałów budowlanych“, raczy rękę podnieść. (Dostateczna liczba). Jest poparta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Dr. Romer. Postawiono poprawkę w dwóch kierunkach, p. Paszkowski chce kilka słów dodać do tego paragrafu, a pp. Piniński i Czaykowski chcą pewne ustępy wypuścić.

Przedewszystkiem sprzeciwiłbym się wypuszczeniu słowa wyłącznie bo przez to wypuszczenie można ten ustęp stosować także do przedsiębiorstw z rolnictwem połączonych.

Co się tyczy słów „względnie posiadacz“ to ich niema w noweli z roku 1885, ale też w skutek tego niektórzy przedsiębiorcy a mianowicie właściciele lasów, kamieniołomów i inni którzy prowadząc przedsiębiorstwo we własnym zarządzie niszczą drogę, uwalniają się od przepisanego datku. Więc ze względów czysto praktycznych umieszczono te słowa, a zdaje mi się rzeczą niemożliwą, żeby przez słowo posiadacz zrozumieć też można furmanów. Zdaje mi się zresztą, że po obecnej dyskusji jasnym już będzie, co przez to słowo rozumieć należy.

P. Czaykowski postawił wniosek wypuszczenia trzeciego ustępu. Został on dodany także tylko ze względów praktycznych, bo było rzeczą nadzwyczaj trudną przez kilka lat, doprowadzić do tego, aby wszystkie przedsiębiorstwa pociągnąć rzeczywiście do ponoszenia kosztów. Działo to się z tego powodu, że obliczenie nastąpiło tu rozliczne trudności, a teraz już się pewna praktyka wyrobiła w tym kierunku, na którą się Trybunał administracyjny zgodził, że tak się oblicza, jak tu jest w trzecim ustępie powiedziane, a powiedziane, że nie wyłącznie w ten sposób, tylko oprócz sposobów obliczania także i w ten sposób.

Dodatek więc taki w wysokim stopniu ułatwia przeprowadzenie wymogów tego paragrafu. Jeżeliby to było tylko w regulaminie, to możeby zupełnie nie wystarczało, a przynajmniej zachodziła by obawa, czy by wystarczało. Zatem temu opuszczeniu się sprzeciwiam. P. Paszkowski postawił wniosek, ażeby dodać wyrazy: „albo wreszcie dostawa materiałów budowlanych“.

Na tę poprawkę się godzę, ale niemogę się

zgodzić na dalsze dodatki p. Paszkowskiego, ponieważ one są zbyt liczne.

**Marszałek.** Czy p. Paszkowski obstaje przy nieprzyjętej przez p. sprawozdawcę poprawce?

P. Dr. Paszkowski. Ja się zgadzam z p. sprawozdawcą.

P. Dr. Czaykowski. Po wyjaśnieniu p. sprawozdawcy odstępuję od poprawki.

**Marszałek.** Zatem jest ogólna zgoda. Kto przyjmuje § 30. wraz z poprawką przyjętą przez sprawozdawcę raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Dr. Romer (czyta)

§. 31.

Jeżeli komunikacja przez wypatki elementarne jak n. p. zasy pyńcowe, powódzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki za wynagrodzeniem mieszkańcy osady (gminy i obszaru dworskiego) najbliższej miejsca, w którym robota ma być wykonaną.

Rada powiatowa oznaczy okręg osad, które i kolejny porządek, w jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót.

Stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość, oznaczy wykonawcy regulamin drogowy (§. 44.)

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. klasy.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 31., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Dr. Romer (czyta)

§. 32.

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

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

Jeżeli gmina pobiera myto kopytkowe na potrzeby dróg, ulic, placów, dochód z tego źródła nie może być obrócony na żaden cel inny.

**Marszałek.** Dyskusya otwarta. Czy żąda kto głosu? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda dyskusya zamknięta. Kto przyjmuje §. 32., raczy rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty. Na życzenie wielu posłów wskutek spóźnionej pory zamknę posiedzenie. Jutro posiedzenia nie będzie, z powodu święta ruskiego, więc następne posiedzenie pojutrze w piątek o g. 10. z rana z następującym porządkiem dziennym, (czyta):

## Porządek dzienny

14. posiedzenia, 2. sesyi, VII. peryodu Sejmu galicyjskiego, które się odbędzie w piątek dnia 12. lutego 1897 o godzinie 10. przed południem.
1. Dalszy ciąg rozpraw nad projektem ustawy drogowej.  
Sprawozdawca poseł Romer.
  2. Pierwsze czytanie wniosku posła Weigla w sprawie budowy linii kolejowych Dębica-Jasło i Jasło - Konieczna.
  3. Pierwsze czytanie wniosku posła Merunowicza o wybudowanie kolei ze Lwowa do Winnik jako kolei państwowej.
  4. Pierwsze czytanie wniosku posła Winniczuka o ułatwienia dla włościan przy płaceniu podatków.
  5. Pierwsze czytanie wniosku posła Jaklińskiego w sprawie podniesienia zdrojowisk krajowych.
  6. Sprawozdanie komisji bankowej z przedłożenia Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany §. 112. statutu Banku krajowego.  
Sprawozdawca poseł Loewenstein.
  7. Sprawozdanie komisji bankowej o Banku krajowym.  
Sprawozdawca poseł Rapoport.
  8. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie podniesienia hodowli bydła.  
Sprawozdawca poseł Schnell.
  9. Sprawozdanie komisji sanitarnej z przedłożenia Wydziału krajowego w przedmiocie utworzenia dalszej seryi okręgów sanitarnych na rok 1897.  
Sprawozdawca poseł Bernadzikowski.
  10. Sprawozdanie komisji szkolnej o reorganizacji krajowych archiwów aktów grodzkich i ziemskich we Lwowie i w Krakowie.  
Sprawozdawca poseł Zoll.
  11. Sprawozdanie komisji solnej o organizacji sprzedaży soli.  
Sprawozdawca poseł Merunowicz.
  12. Sprawozdanie komisji gminnej z przedłożenia Wydziału krajowego w sprawie zezwolenia gminie Chorzelów pow. Mieleckiego na rozdział między członków gminy 82 morgów 177 sążni kw. nieużytków własność gminy stanowiących.  
Sprawozdawca poseł Merunowicz.

13. Sprawozdanie komisji gminnej o 1324 petycyach w przedmiocie reformy gminnej.  
Sprawozdawca poseł Merunowicz.
  14. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o wniosku posła Merunowicza w sprawie regulacji rzeki Pełtwi.  
Sprawozdawca poseł Gorayski.
  15. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o przedłożeniu Wydziału krajowego w sprawie regulacji potoku Cisówki-Olszanki.  
Sprawozdawca poseł Gorayski.
  16. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego z petycji gmin Nowosiółki, Lisko i Kędzierzawce (pow. Kamionecki), o zniesienie młyna na potoku Dumnym w Kędzierzawcach tudzież obszarów dworskich Nowosiółki, Lisko i Kędzierzawce o przedłużenie regulacji potoku Dumnego od Liska do Kędzierzawiec.  
Sprawozdawca poseł Gorayski.
  17. Sprawozdanie komisji administracyjnej z przedłożenia Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia Reprezentacji powiatowej w Horodence na zaciągnięcie pożyczki 18.000 zł. na budowę drogi z Niezwick do Obertyna.  
Sprawozdawca poseł Krzysztofowicz.
  18. Sprawozdanie komisji administracyjnej z petycji Towarzystwa politechnicznego o utworzenie krajowego biura budowlanego.  
Sprawozdawca poseł Rozwadowski.
  19. Sprawozdanie komisji prawniczej o sprawozdaniu z czynności Dep. VI. Wydziału krajowego.  
Sprawozdawca poseł Klemensiewicz.
  20. Sprawozdanie komisji szkolnej o przekazanych jej częściach sprawozdania Wydziału krajowego z czynności Dep. I. i II.  
Sprawozdawca poseł Stanisław Tarnowski.
  21. Sprawozdanie komisji gminnej o wniosku posła Małachowskiego w przedmiocie zmiany niektórych postanowień statutu miasta Lwowa.  
Sprawozdawca poseł Fruchtmann.
  22. Sprawozdanie komisji budżetowej o preliminarzu funduszu krajowego na rok 1897.  
(Sprawozdawcy poszczególnych działów: pp. Abrahamowicz, Barwiński, Jędrzejowicz Stan., Jordan, Kozłowski, Marchwicki, Niezabitowski Stan., Paszkowski, Potocki Andrzej, Potoczek, Rotter, Scipio, Skalkowski, Skrzyński Adam, Szczepanowski, Zagórski, Zajaczkowski).  
Sprawozdawca generalny poseł Piniński.
- Posiedzenie zamykam.
- (Koniec posiedzenia o godzinie 10. minut 25 wieczorem).*

