

Aleg. XI.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie przekazanej mu petycji inżynierów okręgowych o przyznanie im cechy stałych urzędników krajowych i prawa do emerytury.

Wysoki Sejmie!

Dnia 21. Września 1874 l. 129/S wnieśli inżynierowie okręgowi petycję do Wysokiego Sejmu o przyznanie im cechy stałych urzędników krajowych i prawa do emerytury.

Uchwałą z dnia 16. Października 1874 przekazał Wysoki Sejm rzeczoną petycję Wydziałowi krajowemu do zbadania i uczynienia odpowiednich wniosków.

W wykonaniu tego polecenia zdaje Wydział krajowy następującą sprawę:

Uchwalając etat osób i płac oddziału technicznego jako też służby dla dróg krajowych w ogóle — ustanowił Wysoki Sejm na posiedzeniu dnia 15. Września 1868 jednego nadinżyniera, dwóch inżynierów i dwóch pomocników a do zewnętrznej służby inżynierskiej sześć posad inżynierów powiatowych z płacą 1000, 1100 i 1300 zł. i dodatkiem na objazdy wynoszącym rocznie 350 zł. w. a.

Uchwałą powziętą dnia 21. Października 1869 zmienił Wysoki Sejm nazwę pomocników na asystentów, nazwę zaś inżynierów powiatowych na inżynierów okręgowych, i zamiast sześciu ustanowił siedm posad okręgowych, podnosząc przytem dodatek na objazdy z 350 na 500 zł. w. a.

Powyzszemi uchwałami uznani zostali nadinżynier i dwaj inżynierowie w oddziale technicznym Wydziału krajowego za urzędników stałych ze wszystkimi tymże według ustawy służby krajowej przysługującymi prawami, posady zaś dwóch asystentów i siedmiu inżynierów okręgowych za niestałe i nie połączone z prawem do emerytury.

Uchwałą z dnia 17. Listopada 1872 podniósł Wysoki Sejm inżynierom okręgowym płacę: ustanawiając cztery posady po 1500 zł., a trzy posady po 1200 zł. i równocześnie nadał asystentom technicznym cechę urzędników stałych z płacą 600 zł. i dodatkiem na pomieszkanie 150 zł. w. a.

Regulując płace urzędników i sług Wydziału krajowego przyznał Wysoki Sejm na posiedzeniu dnia 3. Stycznia 1874 asystentom technicznym płacę roczną 1000 zł., z dodatkiem aktywnym 120 zł. i dodatkiem kwinkwenalnym 80 zł. w. a., tak iż ograniczeni pierwotnie jako pomocnicy na 600 zł. w. a. pobierają oni obecnie bez dodatku kwinkwenalnego wynagrodzenie równające się prawie płacy inżynierów okręgowych kategorii II. a przytem korzystają ze wszystkich praw przysługujących stałym urzędnikom krajowym.

Celem uzyskania tych samych praw wnieśli inżynierowie okręgowi wspomnioną na wstępie petycję, w której następujące okoliczności podnoszą:

„że obowiązki inżynierów okręgowych, od których wychodzą wnioski robót i opracowane projekta tychże, którzy zajmują się kierowaniem i kontrolą robót, są bardzo ważne. Że praca inżynierów okręgowych, którzy pełnią swe obowiązki tak na gruncie jak i w biurze i łaczą zajęcia techniczne z administracyjnymi jest nader mozolną i uciążliwą. Jakkolwiek zatem uznają, że powinnością jest każdego przyjęte na się obowiązki wypełniać z całą sumiennością, to jednak poświęcenia z zaparciem własnej osoby i rodziny nie można wymagać od tych, którzy nie mają przyszłości zabezpieczonej. Ta myśl przewodniczy instytutom publicznym i prywatnym, które przyznają swym urzędnikom i sługom prawo do emerytury. Przy Wydziale krajowym również wszyscy urzędnicy i słudzy mają przyszłość zabezpieczoną. Tylko inżynierowie okręgowi dobrodziejstwa tego są pozbawieni a przy trosce o chleb powszechni nosić się muszą z myślą, że po najdłuższej i najgorliwszej służbie zostaną na starość bez kawałka chleba, że rodziny ich wystawione będą na opuszczenie i nędzę wśród społeczeństwa, któremu ojcowie ich całe życie uczciwie służyli. Pełniąc służbę przy drogach krajowych a zatem dla celów całego kraju, pragną inżynierowie okręgowi połączyć się z nim najsilniejszym węzłem jaki między krajem i jego sługami zawiązanym być może. Węzłem takim byłoby zabezpieczenie im przyszłości, przez nadanie słabej posady i prawa do emerytury.“

Trudno zaprzeczyć, że argumenty, których petenci użyli do uzasadnienia swej prośby oparte są na rzeczywistych stosunkach. Obowiązki inżynierów okręgowych są istotnie ważne i uciążliwe, a w każdym razie wymagają one więcej pracy i trudu aniżeli obowiązki asystentów technicznych, o których Wydział krajowy w sprawozdaniu z dnia 24. Września 1872 przedstawionem Wysokiemu Sejmowi celem wyjednania im stabilizacyi wspomniął, iż tworzą oni niejako grono, z których wybiera się kolejno zastępców inżynierów a nawet inżynierów okręgowych. Według słów tych stanowiąc mają posady inżynierów okręgowych wyższe stopnie, na które asystenci techniczni posuwać się mogą w miarę swych zasług i lat w służbie spędzonych.

Przy określeniu tego stosunku asystentów technicznych do inżynierów okręgowych miał Wydział krajowy głównie na myśli potrzebę wykształcenia takich inżynierów, którzyby pracą swą w okręgu mogli przysparzać funduszowi krajowemu tych wszystkich korzyści, jakich żądać tylko można od inżyniera, który zdobył sobie wszystkie warunki teoretycznej i praktycznej kwalifikacyi technicznej, a przytem obeznał się dokładnie z wymaganiami oszczędnej i dobrze uregulowanej administracyi drogowej.

Lecz w obec uchwały Wysokiego Sejmu, które prawie zrównała pobory asystenta technicznego z płacą inżynierów okręgowych, przyznała tamtych stabilizacyę a tych nie ustaliła i trudno oczekiwać, ażeby asystent techniczny chciał ubiegać się o posadę inżyniera okręgowego połączoną z trudem większym i odpowiedzialnością bez porównania większą a nie dającą nawet prawa do emerytury.

Możnaby w prawdzie zauważać, iż dzisiejsi inżynierowie okręgowi nie zajmowali nigdy posad asystentów technicznych a jednak okazują się użytecznymi, lecz nie należy zapominać, iż potrzeba było dłuższego czasu zanim inżynierowie ci nabyli odpowiedniej kwalifikacyi praktycz-

nej już na posadach przez się zajmowanych kosztem czasu a niewątpliwie także kosztem funduszu krajowego.

Taki sposób kształcenia inżynierów okręgowych był usprawiedliwionym a nawet jedynym i koniecznym w początkach administracji krajowej, która stworzyć miała zupełnie świeży z dawniejszą tradycją urzędników drogowych, niezwiązany zastęp inżynierów, a więc szukać musiała ludzi nowych bez względu na ich kwalifikację praktyczną, lecz byłby niewłaściwym teraz, kiedy przy uregulowanych stosunkach zarząd dróg krajowych ma tak łatwą i niekosztowną sposobność wykształcenia nowego pokolenia inżynierów, którzyby z kwalifikacją techniczną łączyli jeszcze ważniejsze dla dobra funduszu krajowego zalety kwalifikacji praktycznej.

Początki administracji krajowej usprawiedliwiały również ustanowienie prowizorycznych posad inżynierskich, gdyż pierwiej należało przekonać się czy nowa służba odpowie oczekiwaniom władzy zarządzającej. Dziś powody te ustały, albowiem administracja dróg krajowych ustaliła się a zarząd naczelny nabył przeświadczenia, iż do postępowania w raz obranym kierunku i przysporzenia jak największych możliwych korzyści funduszowi krajowemu, potrzeba mu stałego zastępu urzędników wypróbowanych i wychowanych w systemie dążącym do racjonalnej oszczędności. Środkiem zaś do zachęcenia zdolnych i sumiennych inżynierów, ażeby wstępowali do służby krajowej na niższe posady a potem jako asystenci techniczni dostarczali stałego kontyngensu do posad inżynierów okręgowych, byłoby niewątpliwie nadanie tymże praw przysługujących urzędnikom krajowym.

Możnaby wprawdzie zarzucić, że zastęp inżynierów poszukujących zajęcia jest obecnie większy aniżeli kiedykolwiek a to z powodu przesilenia pieniężnego, które na czas jakiś uwięziło kapitały odsuwając je od przedsiębiorstw, lecz stosunki te chwilowe mogą się zmienić i zmieniają się prawdopodobnie zwłaszcza, gdy urzeczywistnionym zostanie zapowiedziany przez c. k. Rząd w Radzie państwa program sieci kolei żelaznych.

Pomijając, iż zastosowanie wziętych ze sfery materialnej pojęć ekonomicznych o wartości i cenie do pracy intelektualnej jest błędem, którego żadna racjonalna rachuba usprawiedliwić nie zdoła i który w swych skutkach okazuje się częstokroć zgubnym nawet pod względem materialnym, zaprzeczyć się nie da, iż zwiększenie popytu za inżynierami postawiłoby Wydział krajowy w trudnem położeniu, albowiem w takim razie nie mógłby wytrzymać konkurencji ani z towarzystwami kolei żelaznych, ani też z c. k. rządem, który nową organizacją służby technicznej otworzył obszerne widoki dla inżynierów. Według tej organizacji obejmuje etat stałej służby technicznej w Galicyi następujące posady: 1 nadradey w VI. klasie dyet, 3 Radeów w VII. klasie, 18 nadinżynierów w VIII. kl., 40 inżynierów w IX. kl., 22 adjunktów w X kl. i 8 praktykantów. Inżynierowie rządowi z którymi porównać możemy Inżynierów okręgowych przy drogach krajowych mają płacę 1100, 1200 i 1300 złr. z dodatkiem aktywalnym 300 złr. w. a. Oprócz tego wynagrodzenia, pobierają w czasie podróży znaczne emolumenta przewyższające wydatki. Nasi inżynierowie zaś okręgowi nie pobierają dyet i kosztów podróży i tylko ryczałtowo roczne wynagrodzenie 500 złr., które zaledwie wystarcza na opędzenie kosztów podróży. Dla odbycia swych obowiązkowych objazdów zrobić powinni inżynier okręgowy w jednym roku przeciętnie 500 mil a spędzić w podróży 100 dni. Licząc zatem 1 złr. za milę a 2 złr. za dzień otrzymywałby inżynier okręgowy rocznie za objazdy 700 złr. podczas gdy ryczałtowo pobiera mniej o 200 złr. w. a.

Jeszcze z innej strony stanowisko inżyniera rządowego jest ponętniejsze. Posady wyższe a mianowicie 18 posad nadinżynierów, 3 posady radeów, i posada nadradey przedstawiają inżynierom rządowym widok awansu. Inżynierowie zaś okręgowi niemają nadziei poprawienia w ten sposób swego bytu, albowiem etat urzędników technicznych, piastujących wyższe posady ogranicza się tylko do jednego nadinżyniera i dwóch inżynierów Wydziału krajowego.

Porównanie stanowiska inżynierów okręgowych ze stanowiskiem inżynierów kolei żelaznych wypaść musi również na niekorzyść pierwszych. Mierne więc uposażenie, niestałość stanowiska, brak zapewnienia przyszłości, brak nadziei na awans, zniechęcić może istotnie do starania się o posady inżynierów okręgowych. A jeżeli nawet większa w pierwszej chwili płaca zachęcić może człowieka młodego do ubiegania się o tę posadę, to uważa on ją tylko za przechodową w całym znaczeniu tego wyrazu i korzysta zwykle z pierwszej lepszej sposobności, ażeby przenieść się do innej służby. Dość przytoczyć że z szczęściu inżynierów powiatowych, których Wydział krajowy mianował w 1869 roku pozostaje dziś w służbie krajowej dwóch tylko.

W obec stanu rzeczy wyżej wyłuszczonego byłoby zbyt cennym przytaczać dalsze do wody, że ciągle przybieranie nowych inżynierów utrudnia Wydziałowi krajowemu zadanie, które tylko przy pomocy rutynowanych urzędników, należycie spełnionym być może i że zmiana inżynierów zwykle przynosi funduszowi krajowemu straty.

Oprócz względów ekonomicznych przemawiają za stabilizacją inżynierów okręgowych jeszcze względy sprawiedliwości.

Wszyscy urzędnicy a nawet sędziy, czy to w Wydziale krajowym czy to w zakładach pod zarządem Wydziału krajowego zostających mają posady stałe. Słuszna więc rzecz, ażeby je mieli także inżynierowi okręgowi, którzy również dla kraju pracują, których praca gorliwa wydać może owoce w każdej chwili niejako spostrzedz się dające.

Jeżeliby Wysoki Sejm raczył przychylić się do powyższego zapatrywania, natenczas musiałoby być również rozstrzygniętem pytanie, jakie stanowisko, w razie stabilizacji, należałoby przyznać inżynierom okręgowym w etacie urzędników krajowych.

W tym względzie sędzi Wydział krajowy, iż wypadaloby ich pomieścić w etacie między asystentami technicznymi a inżynierami Wydziału krajowego. Ponieważ oni przy regulacji płac uchwalonej przez Wysoki Sejm na dniu 3. Stycznia 1874. inżynierowie Wydziału krajowego zrównani zostali z sekretarzami, przeto należałoby inżynierów okręgowych zrównać z konceptistami zajmującymi pośrednie stanowisko i przyznać im tychże pobory a mianowicie:

- a) stałą płacę 1300 złr.;
- b) dodatek aktywalny 240 złr.;
- c) dodatek pięcioletni 200 złr.

Z poborami powyższymi łączy się kwestya dyet i kosztów podróży i wymaga tem ściślejszego uregulowania, że inżynierowie okręgowi dla odbycia swych obowiązkowych objazdów zmuszeni — są jak wyżej nadmieniono — zrobić w jednym roku przeciętnie 500 mil a spędzić w podróży 100 dni. Składanie i sprawdzanie partykularzy przy tak częstych podróżach przedstawiałoby wiele niedogodności i obciążałoby bardzo fundusz krajowy. Okoliczność tę przewiduje ustanowa o służbie krajowej, które zawiera w tej mierze następujące postanowienie „Wydział krajowy mocem jest urzędnikom, którzy z obowiązku służby w pewnych przydzielonych im bliższych okręgach częste odbywać muszą podróże, miasto dyet lub też kosztów podróży, lub nareszcie łącznie za jedno i drugie, wyznaczyć stosowne roczne kwoty ryczałtowe (§ 13 paragrafów względem dyet i wynagrodzenie kosztów podróży urzędników i sług krajowych.)

Postanowienie to da się zastosować ściśle do inżynierów okręgowych, co zaś do wysokości ryczałtowej kwoty tymże inżynierom zamiast dyet i kosztów podróży przyznać się mającej, musiema Wydział krajowy, iż sumę na ten cel przyznaną inżynierom okręgowym uchwałą Wysokiego Sejmu z dnia 21. Października 1869 należałoby w zasadzie i nadal zatrzymać. Wynagrodzenie ryczałtowe w wysokości około 500 złr. jest raczej za szczupłe aniżeli za wysokie, gdy jednak proponowane przez Wydział krajowy inne pobory polepszyłyby znacznie materialnie

położenie inżynierów okręgowych a nadanie prawa do emerytury zabezpieczyłoby tak ich jak i rodzin ich przyszłość, przeto odpada potrzeba znaczniejszego podniesienia ryczałtu za objazdy, który w razie nawet pewnego nieznacznego niedoboru znalazłby pokrycie w dodatku aktywalnym.

Z powodu jednak iż między objazdami w okręgach zachodzą znaczniejsze różnice, wypadaloby pozostawić Wydziałowi krajowemu wyrównanie tych różnic wyznaczeniem dla każdego okręgu ryczałtu odpowiedniego stosunkom jego geograficznym.

Samo przyznanie inżynierom okręgowym cechy urzędników krajowych, wyznaczenie im odpowiednich pborów i ryczałtowego wynadgodzenia za objazdy nie byłoby jeszcze wystarczającym dla uregulowania stosunku inżynierów okręgowych obecnie urzędujących. Stanowisko ich dotychczasowe jest wyjątkowe tak, iż nie wszystkie postanowienia ustawy służby krajowej, tudzież uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 3. Stycznia 1874 o etacie i płacach urzędników i służ Wydziału krajowego dadzą się również do nich zastosować. Mianowicie wymiar dodatków pięcioletnich i przyjęcie spędzonych w służbie krajowej lat do emerytury wymagają pewnych odrębnych postanowień.

Ażeby wszelkie w tym względzie zająć mogące wątpliwości usunąć, inniewa Wydział krajowy, iż należałoby na podstawie istniejących stosunków orzec pewną zasadę, która służyłaby miała Wydziałowi krajowemu za wskazówkę przy wykonaniu uchwały Wysokiego Sejmu o stabilizacji inżynierów okręgowych. Dla uzasadnienia tej potrzeby dość nadmienić, iż pomiędzy inżynierami okręgowymi dziś urzędującymi są jedni, którzy przedtem inne zajmowali posady przy drogach krajowych, a są również i tacy, którzy jakkolwiek pełnią samoistnie wszystkie obowiązki inżynierów okręgowych i pobierają płacę tychże, jednak otrzymali nominację tylko jako zastępcy inżynierów okręgowych. Jak z jednej strony nie mógłby Wydział krajowy proponować, ażeby im te lata służby były przy wymiarze dodatków pięcioletnich i do emerytury policzone, które spędzili na innych posadach przy drogach krajowych, na których odbywali pierwszą praktykę w służbie krajowej, kształcili się dopiero na inżynierów okręgowych, tak z drugiej strony wymagają względy sprawiedliwości, ażeby im nie przepadały te lata, które spędzili już jako funkcyonaryusze samoistni, bądź jako rzeczywisci inżynierowie okręgowi, bądź też jako pełniący obowiązki inżynierów okręgowych.

Jak bowiem zaprzeczyć się nie da, że inżynierowie (jakkolwiek na posadach tymczasowych) pełnili swą służbę w interesie kraju a odroczenie ustalenia ich posad nie powinno by powoływać dla nich następstw szkodliwych, tem bardziej iż ustalenie to mogło być już dawniej nastąpić, tak znowu ci inżynierowie, którzy jako zastępcy pełnili samoistnie obowiązki inżynierów okręgowych żadnego nie dają powodu, ażeby im mniej praw przyznać, aniżeli rzeczywistym inżynierom okręgowym, od których różnili się tytułem tylko a zresztą te same wykonywali obowiązki i tę samą dzwigali odpowiedzialność, tak dobrze jak rzeczywisci inżynierowie okręgowi byli urzędnikami tymczasowymi i ci jak tamci prócz prawa do poboru płacy i emolumentów żadnych innych praw nie mają.

Wydział krajowy proponuje zatem ażeby tak przy wymiarze dodatków pięcioletnich jak i emerytury policzony był inżynierowi okręgowemu czas, który tenże na posadzie rzeczywistego inżyniera okręgowego lub też jako pełniący samoistnie obowiązki tego inżyniera nie przerwanie przepędził.

Propouowanych przez siebie bliższych postanowień co do wymiaru dodatków pięcioletnich, co do dodatku aktywalnego, jak również co do zaliczek na płacę nie uzasadnia Wydział krajowy, albowiem wzięte są one z uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 3. Stycznia 1874 r. i zastosowane do inżynierów okręgowych.

Pozostaje jeszcze kwestya przysięgi służbowej. Jeżeliby posady inżynierów okręgowych uznane zostały za stałe, natenczas składać by musieli przysięgę według roty przepisanej dla urzędników krajowych.

W końcu dodaje Wydział krajowy iż uregulowanie etatu inżynierów okręgowych na podstawie zasad proponowanych wymagałoby na teraz podwyższenie wydatku rocznego dla siedmiu inżynierów tylko o 1780 złr. w. a.

Na podstawie powyższego wyводу uprasza Wydział krajowy, ażeby Wysoki Sejm raczył powziąć następującą uchwałę:

I. Inżynierowie okręgowi dla dróg krajowych są urzędnikami krajowymi ze wszystkimi do tychże według ustawy służby krajowej przywiązaniem prawami i obowiązkami.

II. Inżynierowie okręgowi pobierać będą rocznie:

a) stałej płacy po 1300 złr.

b) dodatku aktywalnego po 240 złr.,

c) dodatku pięcioletniego po 200 złr.

III. Zamiast dyet i kosztów podróży pobierać będą ci inżynierowie za obowiązkowe objazdy we własnym okręgu ryczałtowe wynagrodzenie roczne, którego wysokość oznaczać będzie Wydział krajowy dla każdego okręgu w stosunku odpowiednim, nie przekraczając atoli ogólnego wydatku rocznego w sumie 4000 złr. w. a.

IV. Dodatek pięcioletni nadany będzie przez Wydział krajowy inżynierowi okręgowemu za każde pięć lat, które tenże na posadzie rzeczywistego inżyniera okręgowego nieprzerwanie przepędził. Przy pierwszym obsadzeniu na podstawie niniejszej uchwały Wydział krajowy mieć będzie prawo wyjątkowo wliczyć także czas, który inżynier jako pełniący samoistnie obowiązek inżyniera okręgowego przepędził. Wszakże dodatek pięcioletni tylko trzy razy, t. j. za piętnaście lat nieprzerwanej służby przyznany być może.

Dodatek pięcioletni stanowi część płacy i będzie doliczony do stałej płacy przy wymiarze emerytury.

Zaliczki na płacę udzielone na podstawie §. 37 Ustawy służby krajowej udzielane także będą od dodatków pięcioletnich.

V. Lata służby przyjęte dotychczasowym inżynierom okręgowym, lub pełniącym obowiązki inżynierów okręgowych do wymiaru dodatków pięcioletnich (Art. II.) będą także przyjęte do emerytury.

VI. Dodatek aktywalny nie może być policzony do emerytury.

VII. Inżynierowie okręgowi dla dróg krajowych składać będą przysięgę podług załączonej roty.

We Lwowie dnia 12. Marca 1875.

Marszałek krajowy:

Leon książę Sapieha w. r.

Członek Wydziału krajowego:

Władysław hr. Badeni w. r.

Rota przysięgi dla Inżyniera okręgowego.

Przysięgnisz Panu Bogu Wszechmogącemu, że Najjaśniejszemu Monarsze, Panu Naszemu Najmilszemu Franciszkowi Józefowi I., Cesarzowi Austryackiemu, Apostolskiemu Królowi Węgierskiemu, Królowi Czech, Galicyi i Lodomeryi i. t. d. i wszystkim od Niego pochodzącym w Rządzie Następcom wiernym i posłusznym będziesz, że gdy przez nadanie Ci (prowizorycznej) posady inżyniera okręgowego przy drogach krajowych do grona urzędników krajowych przyjętym zostałeś, wedle konstytucyjnych ustaw Monarchii a w szczególności naszego kraju koronnego ścisłe się zachowywać, Przełożonym swoim przynależne uszanowanie i uległość okazywać, powierzone sobie kierownictwo Okręgu sumiennie sprawować, przydzielone sobie wedle instrukcyi służbowej lub szczegółowych poleceń Wydziału krajowego prace i zatrudnienia pilnie i gorliwie wykonywać, nad ścisłym pełnieniem obowiązków służbowych przez podwładnych czuwać, papiery i akta okręgowe zawsze w uależytym porządku utrzymywać będziesz, że do żadnego kroku obowiązkom Twoim przeciwnego, ani darowizną, obietnicą, łaską lub niełaską, ani też przyjaźnią lub nieprzyjaźnią uwiesić się nie dasz, lecz owszem wszelką szkodę lub niebezpieczeństwo odwracać, jako też dobro funduszu krajowego, największą korzyść powierzonego sobie urzędu, pomnażać, tajemnice urzędu zachowywać i w ogólności tak się sprawować będziesz, jak na człowieka honoru i wiernego sługę kraju przystoi.

Na ostatek przysięgniesz, że z żadnem tajnem towarzystwem lub bractwem, ani w kraju, ani za granicą w związkach nie zostajesz, ani też w podobne związki pod żadnym pozorem nie wejdiesz.

Tak jak mi tu przeczytano, wszystko dobrze i dokładnie zrozumiałem i według tego powinienem i chcę wiernie, poctwie i pilnie zachowywać się.

Tak mi Boże dopomóż!

John Jay's 1784 Report on the Judiciary

The first part of the report discusses the importance of the judiciary in a republic. It argues that the courts are essential for the protection of the rights of the people and the maintenance of the law. The report also discusses the structure of the judiciary and the qualifications of judges.

The second part of the report discusses the powers of the judiciary. It argues that the courts should have the power to review the constitutionality of laws and executive actions. This power is essential for the protection of the rights of the people and the maintenance of the law.

The third part of the report discusses the independence of the judiciary. It argues that judges should be appointed for life and should not be subject to political pressure. This independence is essential for the courts to perform their duty impartially.

The report concludes by emphasizing the importance of the judiciary in a republic. It argues that the courts are the last resort for the protection of the rights of the people and the maintenance of the law.