

Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego.

14. posiedzenia 3. sesyi 3. peryodu Sejmu galicyjskiego z dnia 27. listopada 1872.

Treść: Dalszy ciąg spisu petycyj wniesionych do Sejmu. — Wniosek posła Ziemiałkowskiego w przedmiocie powiększenia liczby posłów z miast. — Interpelacya p. Smolki do komisarza rządowego w przedmiocie oddania funduszu indemnizacyjnego pod zarząd krajowy. — Sprawozdanie komisji drogowej z wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie zmiany ustawy drogowej z dnia 18go sierpnia 1866. — Przemowa p. Grossa i wniosek przejścia do porządku dziennego nad wnioskiem komisji, oraz wzięcia za podstawę obrad projektu Wydziału krajowego. — Przemowa p. Emila Torosiewicza. — Przemowy pp. x. Krasickiego, Wesółowskiego, Popiela, Kocyłowskiego, Gniewosza, Iwanyszowa, Dunajewskiego i x. Zaklińskiego. — Odroczenie posiedzenia do wieczora. — Dalszy ciąg posiedzenia wieczorem. — Przemowa posła Erazma Wolańskiego. — Wniosek posła Potockiego, aby po ukończeniu rozprawy ogólnej odroczyć rozprawę szczegółową. — Przyjęcie wniosku p. Golejewskiego, aby odroczyć rozprawę ogólną na dni kilka. — Sprawozdanie komisji budżetowej w sprawie budowy domu obłąkanych w Kulparkowie. — Przyjęcie wniosku tejże komisji w drugim i trzecim czytaniu.

Początek posiedzenia o godz. 11tej minut 10 przed południem.

Posłów obecnych 115.

Przewodniczący Marszałek: Jaśnie O. książę Leon Sapieha.

Z lewej strony c. k. Rządu: JW. Oswald Bartmański, wice-prezydent c. k. Namiestnictwa c. k. radca dworu.

Sekretarze: Pp. Wereszczyński, Jasiński, Bartoszewski, zastępca sekretarza x. Zakliński.

Ks. Marszałek: Jest dostateczna liczba pp. posłów obecnych, przeto posiedzenie otwieram. P. Sekretarz odczyta protokół z ostatniego posiedzenia.

Sekretarz p. Bartoszewski (czyta protokół z 13go posiedzenia z d. 26go listopada 1872).

Ks. Marszałek (po przeczytaniu): Co do protokołu nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Ponieważ nikt głosu nie żąda, przeto uważam protokół za przyjęty. Proszę odczytać dalszy spis petycyj.

Sekretarz p. Bartoszewski (czyta następujący spis petycyj):

S p i s

petycyj po dzień 26go listopada 1872 do Sejmu krajowego wniesionych.

312. Wydział powiatowy w Brzeżanach przez posła Apolinarego Jaworskiego w przedmiocie budowy drogi z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa.

313. Zwierzchność gminna w Podhajcach przez posła Emila Torosiewicza w sprawie uregulowania szkół ludowych i dotacyi dla nauczycieli.

314. Boczula Franciszek naczelnik gminy Sokolnik przez posła Krzeczunowicza o zapomogę dla pogorzalców tej gminy.

315. Zwierzchność gminna Dubsza i Zarąbek przez posła Kobylarza o uznanie drogi Rzeszów Kolbuszowa-Majdan-Tarnobrzeg za drogę krajową.

316. Zbór izraelicki w Kołomyi przez posła Kallira przystępuje do petycji podanej przez lwowski zbór izraelicki w przedmiocie funduszów szkolnych.

317. Zbór izraelicki w Haliczu przez posła Kallira w sprawie funduszów szkolnych jak wyżej.

318. Zbór izraelitów w Mościskach przez posła Kallira w sprawie funduszów szkolnych jak wyżej.

319. Zbór izraelicki w Rzeszowie przez posła Kallira w przedmiocie funduszów szkolnych jak wyżej.

320. Zbór izraelicki w Brodach przez posła Kallira w przedmiocie funduszów szkolnych jak wyżej.

321. Zbór izraelicki w Samborze przez posła Kallira w przedmiocie funduszów szkolnych jak wyżej.

322. Zbór izraelitów w Rohatynie przez posła Kallira w przedmiocie funduszów szkolnych jak wyżej.

323. Zwierzchność gminna w Manasterzyskach przez posła Kamińskiego w sprawie zakładania szkół ludowych i uregulowania płac dla nauczycieli.

324. Gmina miasta Manasterzyska przez posła Kamińskiego o udzielenie jej prawa do poboru kopytkowego na lat sześć.

325. Wydział powiatowy w Jaworowie przez posła Szeptyckiego w przedmiocie wykupna prawa propinacyi, tudzież o zarządzenie ażeby Wydział krajowy dopóki gminy zbiorowe nie zostaną zaprowadzone administrował funduszami wynikającymi z tego prawa za pośrednictwem wydziałów powiatowych.

326. Gmina miasta Sanoka przez posła Słoneckiego o przeniesienie kosztów leczenia ubogich chorych w szpitalach publicznych na fundusz krajowy.

327. Pietruska Balbina wdowa po nauczycielu trywialnym przez p. Mikołaja Wolańskiego o udzielenie jednorazowej zapomogi.

328. Gminy Złoczów i Bircza, członkowie Towarzystwa pedagogicznego i mieszkańcy miast Przemysła i Zbaraża przez posła Chrzanowskiego w sprawie zakładania szkół ludowych i płac dla nauczycieli.

229. Członkowie krakowskiego oddziału Towarzystwa pedagogicznego przez posła Chrzanowskiego w sprawie uregulowania szkół ludowych i płac dla nauczycieli.

330. Gmina Romanówka przez posła Koziebrodzkiego o przydzielenie jej do Sądu powiatowego w Tarnopolu.

331. Gmina Gródek i inne przez posła Dunajewskiego o subwencję na budowę drogi od gościńca krajowego w Gródku do granicy powiatu Brzeskiego w Tropiu.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: W jakiej sprawie?

P. Skrzyński: Mam zamiar interpelować Wydział krajowy.

Ks. Marszałek: Według regulaminu powinna być interpelacya naprzód podaną do biura marszałkowskiego. Muszę więc poddać pod głosowanie, czy wysoki Sejm zechce odstąpić od regulaminu i pozwoli p. Skrzyńskiemu postawić interpelacyę. Kto się z tem zgadza, zechce rękę podnieść. (Mniejszość). Jest mniejszość, zechce się więc sz. poseł trzymać regulaminu i swoją interpelacyę podać na piśmie.

P. Potocki: proszę o głos.

Ks. Marszałek: p. Potocki ma głos.

P. hr. Potocki: Ja wnoszę, ażeby wysoki Sejm chciał uchwalić, żeby wszystkie petycye, tyżące się wsparcia i datków ze strony Wydziału krajowego, były wprost odsyłane do komisji finansowej. Czynności komisji finansowej ociągają się, bo nie wiemy, kiedy takie petycye przyjdą w wys. Sejmie na porządek dzienny, i w skutek tego nie możemy zebrać potrzebnych nam dat, ażeby wys. Izbie budżet przedstawić.

Ks. Marszałek: Każda petycja musi przejść pierw przez właściwą komisję, a potem dopiero może być odesłana do komisji finansowej. Będę się więc starał, ażeby w pojedynczych komisjach petycje były jak najspieszniej załatwiane i do komisji finansowej odesłane.

Jest podany do laski marszałkowskiej wniosek. Ponieważ nie jest przez dostateczną liczbę posłów podpisany, przeto po przeczytaniu podam go do poparcia.

Sekretarz p. Bartoszewski (czyta):

Wysoki Sejm raczy uchwalić następujące ustawy:

I.

U s t a w a.

Dla królestwa Galicyi i Lodomeryi i wielkiego księstwa Krakowskiego zmieniająca §. 3. statutu krajowego z dnia 26. lutego 1861 r.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Naszego królestwa Galicyi i Lodomeryi i wielkiego księstwa Krakowskiego, stanowimy co następuje:

Art. I.

Znoszą się postanowienia §. 3. statutu krajowego z dnia 26. lutego 1861 i ustawy z dnia 20. września 1866 r. zawierającej dodatek do §. 3. statutu krajowego a §. 3. statutu krajowego ma brzmieć jak następuje:

Sejm krajowy składa się z 163 członków mianowicie:

a) z 3 arcybiskupów lwowskich, biskupa krakowskiego, 2 biskupów przemyskich, biskupa tarnowskiego i biskupa stanisławowskiego a względnie do jego instolacji z gr. k. sufragana lwowskiego; w razie wakującej stolicy arcybiskupiej lub biskupiej administrator dycezyi jest członkiem Sejmu krajowego.

b) Z rektorów uniwersytetów lwowskiego i krakowskiego.

c) 153 posłów wybranych jako to:

1. z 44 klasy wielkich posiadaczy gruntowych:

2. z 35 posłów miast w ustawie wyborczej wymienionych oraz 6 z izb handlowych i przemysłowych:

3. 47 posłów reszty gmin królestwa Galicyi Lodomeryi i wielkiego księstwa Krakowskiego.

Art. II.

Ustawa niniejsza wchodzi w wykonanie przy pierwszych po jej ogłoszeniu powszechnych wyborach posłów do Sejmu.

Art. III.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu ministrowi spraw wewnętrznych.

II.

U s t a w a

z dnia

dla królestwa Galicyi i Lodomeryi i wielkiego księstwa Krakowskiego zmieniająca §§. 2 i 3 krajowej ordynacji wyborczej z dnia 26. lutego 1861 r.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Naszego królestwa Galicyi i Lodomeryi i wielkiego księstwa Krakowskiego stanowimy, co następuje.

Art. I.

Znoszą się postanowienia §§. 2 i 3 krajowej ordynacji wyborczej z dnia 26. lutego 1861 r. w ich teraźniejszej osnowie i takowe mają brzmieć jak następuje:

§. 2. Dla wyboru posłów z miast tworzą miasta, 1 Lwów, 2 Kraków, 3 Przemyśl, 4 Stanisławów, 5 Tarnopol, 6 Brody, 7 Jarosław, 8 Drohobycz, 9 Biła, 10 Nowy Sącz, 11 Tarnów, 12 Rzeszów, 13 Sambor, 14 Stryj, 15 Kołomyja, 16 Śniatyn, 17 Gródek, 18 Buczac, 19 Tyśmienica, 20 Brzeżany 21 Bochnia, 22 Złoczów, każdy jeden okręg wyborczy i są zarazem miejscami wyboru.

§. 3. Lwów wybiera siedmiu, Kraków pięciu posłów a każde inne miasto z wymienionych w §. 2. wybiera jednego posła, Wszyscy do wyboru uprawnieni w każdym mieście tworzą jedno ciało wyborcze.

Art. II.

Ustawa niniejsza wchodzi w wykonanie przy pierwszych po jej ogłoszeniu powszechnych wyborach do Sejmu.

Art. III.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

Wnioskodawcy:

Leon Chrzanowski,
Ziemiałkowski,
Kabat.

Ks. Marszałek: Kto ten wniosek popiera, zechce wstać. (Dostateczna liczba). Jest dostatecznie poparty, postąpi się więc z nim podług regulaminu. Jest interpelacya do p. Komisarza rządowego. Proszę ją odczytać.

Sekretarz p. Bartoszewski (czyta):

Interpelacya

do JWgo komisarza rządowego.

Sprawa oddania funduszków indemnizacyjnych w zarząd Reprezentacyi krajowej przedstawia się według sprawozdania Wydziału krajowego z r. b. i lat poprzedzających następująco.

Rokowania delegatów reprezentacyi krajowej z delegatami c. k. Rządu w celu oddania funduszków indemnizacyjnych w zarząd reprezentacyi krajowej zostały dnia 25. lutego 1871 r. skończone. Spisany w tym względzie protokół rokowań przedłożyło c. k. Namiestnictwo jeszcze w początku drugiej połowy 1871 r. c. k. Ministerstwu do przyjęcia.

Ponieważ jednakże c. k. Ministerjum aż do zesłorocznego zebrania sejmowego nie dało w tym względzie żadnej odpowiedzi, przedstawiła komisya budżetowa w dniu 10. października 1871. Wysokiemu Sejmowi cały rezultat przedsięwziętych rokowań wyrażając zdanie: iż należy domagać się od Rządu ostatecznej odpowiedzi. Wysoki Sejm w uchwale swej z d. 12. października 1871 polecił też Wydziałowi krajowemu przedsięwzięcie u Rządu odpowiednich kroków, aby sprawa dotacyi funduszków indemnizacyjnych ze skarku państwa i oddania takowych w zarząd reprezentacyi krajowej była ostatecznie załatwioną. W wykonaniu tegoż polecenia udał się Wydział krajowy do c. k. Prezydium namiestnictwa a to jeszcze pod dniem 3. lutego 1872 r. odwołał się do rokowań przeprowadzonych na podstawie uchwał sejmowych z dnia 28. lutego 1866 i z dnia 9. października 1868 które w protokole z 28. listopada 1870 r. a w dalszym ciągu z 9. stycznia, 15. lutego i 25. lutego 1871 dokładnie spisane zostały, podniósł w szczególności zawarte w tymże protokóle żądania odnoszące się do dotacyi funduszków indemnizacyjnych, a ponieważ według tych rokowań coroczna i stała subwencya tychże funduszków ze skarbu państwa tudzież udzielenie funduszym indemnizacyjnym w miarę potrzeby 5% zaliczek zwrotnych ustawą państwową zagwarantowane być mają.

Ponieważ dalej udzielone galic. funduszym indemnizacyjnym ze skarbu państwa od r. 1853 aż

do końca 1867 r. zaliczki i subwencye wraz z procentami odpisane być mają, wniósł Wydział krajowy w powyżej rzezonym dniu 3. lutego 1872 r. usilne przedstawienie, aby ostateczne załatwienie tej sprawy zaraz teraz t. j. w czasie obradującej właśnie Rady państwa i przy najbliższem zebraniu delegacyj wspólnych nastąpiło, nareszcie dołączył Wydział krajowy żądanie, ażeby o najbliższym i bezpośrednim skutku powyższego przedstawienia zawiadomionym został.

Z uwagi jednakże iż, Wydział krajowy aż do chwili obecnej nie otrzymał na to żadnej odpowiedzi.

Zapytujemy Wysoki rząd.

I. Z jakich powodów nie przedłożono dotąd rezultatu powyż rzezonych rokowań Radzie państwa od których ostateczne załatwienie tej sprawy zależy.

11. Czyli i kiedy zamierza Wysoki rząd przedłożyć powyższe rokowania i zawartą w nich ugodę między delegatami c. k. Rządu i Reprezentacyi krajowej do potwierdzenia Rady państwa.

III. Wreszcie, czy istnieją jakie trudności w tej mierze i na czym się opierają.

Smolka, Hoppen, Tetmajer, Skrzyński, Podlewski, Erazm Wolański, Czartoryski, Weissman, Eranciszek Torosiewicz, Hoszard, Rutowski, Rydzowski, Słonecki, Agopsowicz, Gross.

Ks. Marszałek: Ta interpelacya jest dostatecznie popartą, oddam więc ją p. komisarzowi rządowemu.

Przystępujemy teraz do porządku dziennego. Na pierwszym miejscu jest sprawozdanie komisyi drogowej o wnioskach Wydziału krajowego dotyczące zmiany ustawy drogowej z roku 1866. (jak aleg. XXVIII.)

Sprawozdawcą jest p. Kirchmajer.

Sprawozdawca p. Kirchmajer: Komisya drogowa, zastanowiwszy się nad wnioskiem p. Torosiewicza wczoraj wys. Izbie rozdany, znalazła, że oprócz kilku paragrafów, w których się on od wniosku komisyi różni, jest z nim prawie równobrzmiący, i co do tych zgadzających się z projektem komisyi paragrafów, komisya je za swoje uważa, co zaś do innych poprawek, ponieważ one się różnią zasadniczo od projektu komisyi, komisya się na nie zgodzić nie może, i dlatego odsyła szanownego posła do rozpraw nad pojedynczymi paragra-

fami, w ciągu których te poprawki mogą być postawione.

(Zaczyna czytać sprawozdanie komisji z poprzednio cytowanego alegatu). ↴

P. hr. Golejewski: (przerywa czytanie). Wnoszę, ażeby wys. Izba zechciała sprawozdawcę uwolnić od czytania.

Głosy: Nie, nie, niech dokończy.

P. hr. Golejewski: Sprawozdanie wydrukowane leży przed nami, nie widzę więc przyczyny odczytania go tutaj.

Sprawozdawca p. Kirchmajer: Zapewne wys. Izba uwolni mnie później od czytania pojedynczych paragrafów, teraz jednak dokończę czytać wywodów. (Czyta dalej).

Teraz prosiłbym panów, ażebyście zechcieli sprostować liczne pomyłki druku, które się znajdują w pojedynczych paragrafach, i tego są rodzaju, że gdzieś tam zupełnie nawet ducha ustawy zmieniają. Proszę więc o sprostowanie tych myłek, ażeby się potem nie stały powodem do nieporozumień. I tak:

Na czele ustawy nie ma wydrukowanego tytułu: „Ustawa drogowa obowiązująca w królestwie Galicyi i Lodomeryi wraz z wielkiem księstwem Krakowskiem.“

W §fie 18. wierszu czwartym należy wykreślić słowa „ciągłe i piesze;“ w §fie 19. wierszu pierwszym zamiast „jeszcze“ należy napisać „piesze;“ w §fie 22. wierszu pierwszym ma stać zamiast „zwierzchność“ w liczbie mnogiej „zwierzchności;“ w §fie 28. nosi nagłówek „drogi konkurencyjne.“ Bezpośrednio po nim następuje §. 29. który żadnego nagłówka nie ma, zdawałoby się więc, że ten §. 29. jest dalszym ciągiem działu o drogach konkurencyjnych, tymczasem dział o drogach konkurencyjnych kończy się na §fie 28. Ażeby więc §. 29. nie uważać jako kontynuację §fu 28., należy mu dać nagłówek „nadzwyczajne datki.“

W §fie 30. alinei piątej zamiast „władzy“ powinno stać. wiedzy.“

W §. 31 wierszu szóstym należy wykreślić słowa „okrąg osad, które“ i napisać „gminy i obszary dworskie“ a zamiast litery „z“ w wierszu szóstym postawić „w“, zaś słowa „osady te“ w tym samym wierszu należy zupełnie wykreślić. Ustęp ten po sprostowaniu będzie więc brzmiał: „Rada powiatowa oznaczy gminy i obszary dworskie, i kolej, w jakiej mają być powołane do wykonania takich robót.“

W tym samym paragrafie w alinei drugiej zamiast słów „takich robót“ należy napisać „wynagrodzenie.“

W §. 33 punkt 2 brzmi „o zaniechaniu drogi krajowej, Sejm stanowi uchwałą.“ Tymczasem powinien on zawierać tylko słowa „o zaniechaniu drogi krajowej,“ zaś słowa „Sejm stanowi uchwałą“ powinny stanowić nagłówek do następujących punktów trzeciego i czwartego.

W §. 34 w punkcie 4 nie wydrukowano słów „wydaje rozporządzenia i instrukcje w granicach niniejszej ustawy“ per extensum, więc słowa „w granicach niniejszej ustawy“ mogłyby być uważane za nagłówek do następnego punktu 6. Należy więc je uważać jako napisane per extensum.

W §. 35 w punkcie 4 jest myłka drukarska, zamiast „cdnie“ ma stać „cenie“.

Punkt piąty tego paragrafu trzeba zupełnie wypuścić, ponieważ do tego paragrafu nie należy i znajdzie się jako punkt pierwszy w §. 36. Po wypuszczeniu tego punktu piątego, terazniejszy punkt szósty stanie się z porządku liczbowego piątym.

Po §. 39 a przed §. 40 należy włożyć opuszczony paragraf, który będzie z porządku 40. tego brzmienia, „z wejściem w życie niniejszej ustawy z dnia 18 sierpnia 1866 obowiązującej przestaną.“ Tem samem terazniejszy §. 40 stanie się 41.

Ks. Marszałek: Rozprawa ogólna otwarta.

P. Gross: Proszę o głos.

P. Torosiewicz Emil: Proszę o głos.

P. x. Krasicki: Proszu o hołos.

P. Kocyłowski: Proszu o hołos.

P. Iwaniszów; Proszu o hołos.

P. x. Zakliński: Proszu o hołos.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

P. Gniewosz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: Proszę się panów oświadczyć, kto będzie mówił za wnioskiem komisji, a kto przeciw.

P. Skrzyński: Ja będę mówił przeciw.

P. Laskorz: Ja przeciw.

P. Iwaniszów: Protyw.

P. Gniewosz: Za.

Ks. Marszałek: Muszę podać do wiadomości w. Izby, którzy z mowców zapisali się do głosu. Przeciw wnioskowi pp. Gross, Emil Torosiewicz, Krasicki, Kucyłowski, Iwaniszów, Zakliński, Wolański, Pohorecki, Wesółowski, Popiel, Piliński, Skrzyński, Kuzara, Laskorz.

P. ks. Sapieha (przerywa): Proszę o głos.

Ks. Marszałek: Poseł Sapieha ma głos.

P. ks. Sapieha: Wnoszę, ażeby wobec tego, że tylu mowców zapisało się do głosu, zamknąć od razu dyskusję i wybrać jeneralnych mowców.

Głosy: Nie, nie.

P. Skrzyński: Proszę o głos co do formalnego traktowania.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Dyskusja zamknięta być nie może, bo jest to przedmiot bardzo drażliwy i wszystkich żywo obchodzący; nie należy więc nam ścigać na siebie zarzutu, żeśmy tę ustawę narzucili, nie wysłuchawszy wszystkich zarzutów pojedynczo.

Ks. Marszałek: Będę dawał głos tym panom, którzy będą stawiali poprawki, potem dopiero możemy, gdy wszystkie poprawki postawione zostaną, myśleć o zamknięciu dyskusji.

P. Torosiewicz Emil: To się stać może dopiero przy specjalnej debacie.

P. Skrzyński: Ja mam i przy jeneralnej debacie postawić jedną poprawkę, t. j. ażeby cały projekt odesłać nazad do komisji. (Wesołość.)

P. Gross: Ja postawię wniosek, ażeby powrócić do projektu Wydziału krajowego.

Ks. Marszałek: Będę więc każdemu z zapisanych udzielał głosu po kolei. stosownie do regulaminu co do mówiących za i przeciw. P. Gross ma głos.

P. Gross: Każdy z nas panowie musiał chcąc nie chcąc przyjść do przekonania, że nie tylko drogi nasze są niedostateczne, ale że i rozwój ich nie postępuje równym krokiem z wzmagającymi się coraz więcej potrzebami handlu krajowego i budzącego się przemysłu. Wina tego jednak nie tyle na nas spada. Drogi przez 80 lat zaniedbywane, administracja nieorganizowana, ustawodawstwo przeszłowieczne, musiały na nasze drogi tak szko-

dlowie wpłynąć, że w krótkim czasie, bo przez lat 20 drogi do porządku doprowadzone być nie mogły. Ale każdy z nas panowie przyszedł niestety i do tego przekonania, że po odebraniu dróg krajowych, powiatowych i gminnych pod zarząd władz ustawodawczych stan dróg tych się pogorszył. Tu już nie ma tłumaczenia. Wina jest oczywistą i tem ci cięższą, ile że nie tylko przynosi materialne straty krajowi, ale i moralnie nam szkodzi, dając powód do zarzutu nieudolności władzom autonomicznym. Wobec takiego stanu rzeczy my czekać już nie możemy. Zniskąd już więcej pomocy spodziewać się nie można. Zwrócę tylko uwagę panów na odpowiedź, jakąśmy otrzymali, kiedyśmy się roku przeszłego dopraszali, ażeby drogi, które również dla państwa są ważne — drogi strategiczne budowane były kosztem rządu, albo przez rząd subwencyonowane. Odpowiedź wypadła odmowna. I chociaż sędzę, że się może wpływowi naszego Namiestnika uda, ażeby chociaż w granicach budżetu państwowego budowa dróg mogła być subwencyonowaną, lub też przez rząd przeprowadzoną, to sędzę, że ta pomoc jest niedostateczną w porównaniu z rzeczywistą i nagłą potrzebą kraju.

Otóż panowie my sami sobie radzić musimy; czekać tu nie można, a obowiązkiem zaradzenia złemu cięży w pierwszym rzędzie na Sejmie jako na reprezentacji krajowej. Chcąc złemu zaradzić, zastanowić się wypada naprzód nad jego przyczynami. I tu każdy zwróci najpierw swą uwagę na istniejącą ustawę, jako podstawę całego zarządu drogowego i zapytać się musi, jakie są błędy tejże ustawy. Mnie się zdaje, że najgłówniejszym błędem tej ustawy jest to, że ona była rezultatem kompromisu w Sejmie. Wiadomo panom, że od roku 1850 ustawodawstwo drogowe bardzo znaczne poczyniło postępy: ustawa z dnia 21. stycznia 1851 r., równie jak ustawa z d. 13. marca 1855 r., były wielkim postępem w ustawodawstwie drogowym. Pierwsza dozwoliła używać konkurencji na drogach gminnych i nadała tym, którzy drogami zarządzali władzę, która do energicznego przeprowadzenia tej konkurencji wystarczała. Druga ustawa unormowała zasady budowy dróg konkurencyjnych krajowych i tym dwom ustawom zawdzięczać tylko możemy, że po roku 1850 bardzo wiele i w porównaniu z czasem dawniejszym, w dwójnasób większą ilość dróg zbudowano. Przypomnę panom tylko niektóre okręgi jak n. p. okręg Stryjski, powiat Birczański, powiat Podbuski, w których dzięki starostom pojedynczym drogi gminne bardzo dobrze urządzone i utrzymywane

bywały, drogi, które niestety znacznie teraz podupadły.

Tak samo zarzucano ustawie o konkurencyi drogowej, że ona nakłada tylko na pewne i małe przeszczerzenie, wszystkie i bardzo trudne obowiązki, — być może, że ta uwaga była słuszną, ale rezultatem tej — aczkolwiek uciążliwej ustawy — było wybudowanie 150 mil bitych dróg krajowych. Zawdzięczamy to szczególnie terażniejszemu Namiestnikowi, który z całą energią postęp ten w ustawodawstwie drogowym spowodował i budowę dróg przeprowadził. Kiedy w r. 1866 przyszło do dyskusyi nad ustawą drogową, to — chociaż nie miałem zaszczytu brać udziału w obradach wys. Izby — widziałem, że pierwszą zasadą nowej ustawy było, zwalić to, co dawniej istniało, i powrócić do tego pierwotnego stanu, podczas którego drogi wcale nie były budowane. Zamiast korzystać z tej zasady, którą dziś komisya i Wydział kraj. akceptują, zamiast poprawić ustawy, które już istniały, rzucono się wprost do bezwzględnej reakcyi, obalono wszystko i powrócono do dawnego przeszłowiecznego stanu. To jest pierwszy błąd, jaki był w ustawie drogowej zrobiony. Drugim błędem przy tworzeniu tej ustawy był kompromis. Zdania były sprzeczne, a ponieważ ani jedno ani drugie utrzymać się nie mogło, więc wzięto trzecie i gorsze. Tu kompromisu nie ma.

Jedyną podstawą ocenienia projektów przedstawionych może być tylko dobro kraju, i ofiarność nasza, bo przyznać należy, że drogi są rzeczą kosztowną, i wobec dotychczasowego zaniedbania wielkich wymagają nakładów.

Tutaj nasuwa się przedewszystkiem pytanie, czyli drogi mają być budowane i utrzymywane li tylko funduszami pieniężnymi lub prestacyami w naturze lub wreszcie obu temi środkami. Pogląd na ustawodawstwo drogowe innych państw europejskich przemawia za ostatnim z podanych środków,

I tak n. p. bywają prestacye w naturze żądane we Francyi, w Belgii i gdzieindziej, pomimo że we Francyi na drogi gminne ze strony rządu wydano 100 milionów franków bezzwrotnej subwencyi, a 200 milionów w drodze pożyczki, pomimo to żądano przecie ż prestacyi w naturze. Już z tego względu zastanowić się wypada z jakich powodów się to stać mogło. Otóż ci co przemawiają za tem, ażeby wszystkie zasiłki dane były w pieniądzech, a więc, ażeby tylko tych powołać,

którzy do płacenia podatków są obowiązani, zapominają, że wymagają ofiar, które przewyższają prawie wydatki na inne potrzeby krajowe i państwowe.

Wydział krajowy, równie jak i komisya drogowa, wykluczając zasadę bezwzględnego opodatkowania, wzywa kraj do wielkich ofiar, wzywa wszystkich — mówię — którzy tylko silne mają ręce, ażeby je przyłożyli do budowy dróg, wzywa do prestacyi tak pieniężnej, jak też i roboczej. I tu nasuwa się kwestya mimo woli, która rozstrzygnięta być musi przedewszystkiem zasadniczo, t. j. czy mają być prestacye dawane w pieniądzech, czy mogą być także żądane w robocie. Za prestacyami w robocie przemawia już to że my w kraju ubogim, w którym brak kapitałów, który je dopiero tworzyć musi, niemając potrzebnych funduszy — my musimy pracą do tych funduszy przyjść.

Uważmy dalej coż się stać może? w latach głodu, kiedy podatki zalegają, czyż dodatki na drogi mogą być wtenczas opłacane? nie, a więc i drogi nie będą utrzymywane. W innych latach zaś ciągła będzie fluktuacya, tak, że w jednym roku będą drogi lepiej utrzymane w drugim gorzej. To będzie skutkiem systemu żądającego, aby dodatki były podstawą do wymierzenia prestacyi drogowej. Ale nie dość na tem. Pytam się, czy, jeżeli zasada podatkowa przyjęta będzie, nie wykluczy się tych, którzy nie płacą podatków, a z dróg korzystają? Czy nie jest sprawiedliwiej, ażeby każda sztuka pociągowego bytła przyczyniała się do utrzymania i rekonstrukcyi dróg, zamiast, żeby podatujący, którego i tak wszędzie bez miłosierdzia pociągają, cały ciężar ponosił, zresztą czy w produkcji krajowej tylko nieruchomy majątek tworzy dochody? Czy praca nie jest źródłem dochodu? Kiedy więc praca u nas nie jest opodatkowana, tylko podatkiem konsumcyjnym, czy nie słusznie i to źródło dochodu t. j. pracę pociągnąć do takich wydatków, z których on ciągnie bezpośrednio korzyści.

Drugi zarzut, który czynią prestacyi w naturze jest, że jest marnowaniem czasu i pracy, z powodu, że robota ta źle się odbywa. Ale wszak to zależy od należytego nadzorowania, i da się łatwo usunąć zarządzeniem, ażeby tym, którzy mniej zrobili nie dać pokwitowania odrobionego dnia.

Takie samo nadzorowanie, jakie będzie potrzebne przy robotach za pieniądze wykonanych,

może i musi być także i tu użyte. Chcąc zapobiedz niesłusznej i uciążliwej niezawodnie jednostronności, ażeby ciężary na drogi wyłącznie w pieniądzach albo w robocie były uiszczane, każde ustawodawstwo, a więc tak wniosek komisji, jak i wniosek Wydziału krajowego przypuszczają to, że robota ta może być spłacana. Przez to że każdemu wolno prestacyę tę uiszczyć w pieniądzach, wyrównuje się zachodząca tutaj różnica i wszelkie stąd wyniknąć mogące niedogodności odpadają. Dlaczegoż nie mamy panowie jednej prestacyi obok drugiej postawić? Kiedy doświadczenie uczynione w Królestwie polskim pokazało nam, że w obec przypuszczenia spłaty prestacye w naturze dobrowolnie przemieniają się na datki pieniężne. Postawienie niskiej ceny prestacyi, doprowadziło do tego, że tamże każdy dzisiaj spłaca swoją robotę, że dziś nikt lub bardzo mało kto dostarcza roboty w naturze, chociaż tam są szarwarki drogowe. Otóż ten sam środek, użyty przez zarządy drogowe doprowadzi i u nas do tego, że prestacye będą po większej części spłacane, a jednakże koszty dróg nie potrzebują być nałożone wyłącznie za pojedynczych opodatkowanych. Wykazawszy potrzebę zaprowadzenia prestacyi tak w naturze jak i w pieniądzach, powtórzę to, co już raz powiedziałem, że te prestacye, wymierzone według projektu komisji, z którym się projekt Wydziału krajowego zgadza, będą zawsze wielkim ciężarem, wymagać będą wielkich ofiar; każdy więc zapytać się może, cóż ja za to odbieram, że tyle dni robić muszę i tyle opłacać pieniędzy.

Użyteczność dróg dobrych dostatecznie każdemu z panów jest znana; pozwólcież wszelako, ażebym ją jeszcze raz w krótkości wykazał. Pierwszą korzyścią jest zaoszczędzenie środków produkcyjnych. Bo każdy z panów przyzna, że jeżeli drogi są dobre, nie traci się na czasie, nie traci się na sile roboczej. Zaoszczędzenie to jest ogólne, wielce korzystnem, chociaż się w cyfry ująć nie da. Prócz tego zaoszczędzenia, prócz uniknienia bezpłodnej pracy, dają nam dobre drogi korzyści pozytywne. Pozytywną korzyść przynoszą one przedewszystkiem producentowi, któremu ułatwiają produkcję samą i zbycie produktów każdego czasu. Wiadomo bowiem jak często nadchodzą w pewnych okolicach peryody takie, w których, z powodu braku komunikacji, o handlu mowy być nie może, w których transport jest niemożliwy. Zyska następnie każdy konsument, bo oczywiście przy tańszym transporcie i łatwiejszej zamianie produkt taniej nabyty być może. Że handel się rozwija, że umożliwia się ściśle dotrzy-

mywanie zasad handlowych, t. j. terminu dostawy, tego wyjaśniać nie potrzebuję. Ale ja panowie jeszcze w czem innem widzę potrzebę tworzenia i utrzymania dobrych komunikacji w kraju naszym, t. j. w tem, że się tylko na ich podstawie rozwinąć może przemysł, który dotychczas pomimo wszelkich usiłowań ciągle chłonie. Wychodząc z tego przekonania, że rolnictwo nigdy się w kraju samo przez się z korzyścią nie rozwinie, jeżeli go nie poprze wyrównujący mu przemysł, musimy się starać o rozwój wszystkich warunków, na których on się opiera. Pierwszym zaś warunkiem jest komunikacja. Uważaliście panowie, że za granicą, gdzie drogi są lepsze, budują się mimo to wszystkie fabryki obok kolei, bo nawet tych kosztów transportowych, które muszą ponosić, prowadząc produkta do kolei drogami bitymi, chcą uniknąć.

U nas są lokalne stosunki tego rodzaju, że my nie możemy budować fabryk obok komunikacji lecz musimy komunikacje budować obok fabryk, bo nasze koleje nie są budowane ze względu na przemysł i na rozwój kraju naszego lecz ze względów strategicznych. Tam gdzie są źródła ropy, gdzie jest sól, gdzie są warunki przemysłu, tam trzeba budować komunikacje. Jeżeli wszelako komunikacje budowane a powyższe cele osiągnięte być mają, muszą one być dobre. Jestem przekonania, że nam nie wystarczy reperować drogi i pozostawić ich w stanie dotychczasowym, ale że nam potrzeba przedewszystkiem budować drogi nowe o ile możności bite.

Na tej zasadzie opiera się projekt Wydziału krajowego i tem różni się może najgłówniej od projektu komisji. Pozwolę tu sobie w krótkich słowach podnieść niektóre zarzuty przeciw projektowi komisji. Oto twierdzą, że nie stara się on o utworzenie lepszych bitych gościńców, bo nie ma w uim tego momentu, któryby na przyszłość rozwojowi środków komunikacyjnych kraju dopomógł, nie ma tego zarodu przyszłych dróg. Pozwólcie panowie, abym to udowodnił. Projekt komisji zostawia drogi powiatowe i tworzy obok nich kategorie dróg gminno-konkurencyjnych. Drogi te powiatowe mają być utrzymywane z funduszków powiatowych. Nie potrzebujemy się domyślać, jak one będą utrzymywane. My mamy drogi powiatowe na podstawie dawnej ustawy drogowej i według zasad przez komisję przyjętych praktykuje się dotąd ich utrzymywanie. Możemy przeto już dzisiaj ocenić skutek. Otóż skutek okazał się taki, że na papierze istnieje 112 mil dróg pow. — dróg zaś pow., któremi jeździć można,

które są dobrze utrzymane, bite, jest 35 mil. Jeżeli zostawimy te drogi powiatowe w tym samym stanie, to cóż będzie za rezultat, oto taki, że drogi te dla powiatów najważniejsze nie będą mogły być utrzymywane, gdyż zostając przy dzisiejszem uposażeniu powiaty nie będą miały środków potrzebnych do ich utrzymania. Pierwszy zarzut jest może ten, że projekt komisji nie prowadzi do bitych dróg.

W projekcie komisji utworzone są drogi konkurencyjne. Konkurencja jest to kółko, stowarzyszenie, które pewną drogę utrzymuje. To prawda, że każda taka konkurencja, jak każde stowarzyszenie, ułatwia pojedynczym stronom dopięcia celu, ponieważ wciąga więcej sił do budowy. Jednakże takie konkurencje, jak je komisja proponuje są to stowarzyszenia bratniej pomocy bez urzędnictwa i organizacji, których nikt nie dozoruje, aby swym obowiązkom zadość czyniły. Wniosek czyli projekt Wydziału krajowego zostawia wprawdzie także konkurencję i stanowi, że konkurencja ma być podwójną w pieniądzech albo w naturze, wszelako nie rozdrabnia tych sił, tylko je skupia. Konkurencją w naturze przyczyniać się będzie ten, który najbliżej drogi mieszka i najwięcej z niej korzysta. Konkurencja w pieniądzech rozłożona będzie na cały powiat i wydział powiatowy będzie mógł wziąć fundusze z całego powiatu i użyć je czy to na jedną drogę, czy też rozdzielić na kilka dróg. Projekt Wydziału krajowego nie wyklucza właściwie zasady projektu komisji, lecz rozszerza więcej zakres czynności powiatu. Bo jeżeli rada powiatowa lub wydział powiatowy za dobre uznają 30 dróg utworzyć, to nazwą je drogami powiatowymi i użyją do nich konkurencję w naturze, które się według ustawy należą i dodadzą gotówkę, którą z dodatku do podatków uzyskają. Według projektu komisji stanie się to inaczej, bo mieszkańcy powiatu nie będą się jednakowo przyczyniać do utrzymania dróg w powiecie. Jeżeli jedna droga będzie miała dogodniejsze warunki istnienia, a zatem mniej nakładu wymagać będzie, to ci, którzy do jej utrzymania będą obowiązani, będą mniej obciążeni, a nawet stać się może, iż jeden sąsiad będzie płacić 10 ct. podczas gdy drugi z sąsiedniej wsi płacić będzie 4 ct. Mnie się zdaje, że jeżeli uznamy, iż nam przedewszystkiem chodzić powinno o to, aby nowe nieistniejące drogi utworzono, to musimy zostawić wolność wydziałom powiatowym, by mogły skupiać wszystkie siły, tak prestacje w naturze, jakoteż i fundusze powiatu ku jednemu celowi, ku wybudowaniu najpotrzebniejszych dla powiatu dróg.

Wydział krajowy w projekcie swym dąży przede wszystkim do budowy nowych dróg i podaje chętnym zastępcom powiatu odpowiednie środki, któremi odpowiednio potrzebom powiatu jak najlepiej zarządzaćby mogli.

Te zasady kierowały Wydziałem w ułożeniu swego projektu, a więc proszę panów, abyście ten projekt jako podstawę naszych obrad wzięli.

Muszę wreszcie wspomnieć o wniosku p. Emila Torosiewicza. P. E. Torosiewicz nazywa drogami powiatowymi wszystkie te drogi, które dotychczas są drogami gminnymi, a które dwie lub więcej miejscowości łączą. Reszta dróg, które w mieście właściwie nazywają ulicami a na wsi bocznymi drogami, nie bywają i teraz naprawiane według norm ustawy drogowej, lecz zwykle naprawiają je właściciele, którzy przy tych drogach mieszkają. Obowiązek utrzymania tych dróg miałby przejść według jego projektu na wydział powiatowy i miałby się wykonywać kosztem funduszu powiatowego z datków w gotówce po 6 ct. od osoby i opłaty od każdej sztuki bydła stosownie do wartości dnia roboczego. Według jego projektu zostałyby gminy zupełnie uwolnione od starania się o utrzymanie dróg gminnych, a staranie to przeszłoby na wydziały powiatowe, t. j. na urzędy nieopłacane, których członkowie obok swych zwykłych zajęć domowych bezpłatnie poświęcają się czynnościom publicznym. I ci członkowie mają się zajmować ze skutkiem zarządem wszystkich dróg w całym powiecie.

Muszę się przyznać, że w zasadzie nie miałbym nic przeciw temu, albowiem czasowa centralizacja byłaby bardzo przydatną tam, gdzie pojedynczy nie poczuwają się niestety, nie mogą przyjść do przekonania, aby i powołani do tych czynności obywatele temu zadaniu odpowiedzieć mogli i aby fundusze według projektu p. Torosiewicza na ten cel przeznaczone na to wystarczyły. Pojmuję, iż datki te mogłyby wystarczyć na urządzenie i utrzymanie kilkudziesięciu mil, któreby rada powiatowa za powiatowe lub według projektu komisji za gminno-konkurencyjne uznała, nie pojmuję wszakże iżby te środki rozdrobione i rozdzielone na tak wielką przestrzeń dróg, pokryć mogły koszta miernego nawet ich utrzymania. To pewna, że o ich ulepszeniu, o budowie nowych dróg mowy nawet być nie może.

Ks. Marszałek: Podam wniosek p. Grossa do poparcia. Kto popiera wniosek, aby za podstawę obrad wziąć projekt Wydziału krajowego, zechce

wstać. (Wstaje dostateczna liczba posłów.) Wniosek poparty. P. Torosiewicz ma głos.

P. Torosiewicz: Dotychczasowa ustawa drogowa, posiada dwie wady, znane w kraju naszym, które niekorzystnie wpływają na rozwój komunikacyjny. Wadami temi są, zaprowadzenie prestacyi w naturze oraz oddanie gminom i obszarom dworskim technicznego i ekonomicznego zarządu nad drogami. Jak długo te wady nie będą usunięte, nie możemy się spodziewać polepszenia i dobra w tej gałęzi administracji.

Projekt do nowej ustawy drogowej, pozostawia prestacye nadal w naturze i ódjął zarząd ekonomiczny i techniczny gminom i obszarom dworskim o tyle, o ile rady powiatowe będą zaprowadzać drogi gminno-konkurencyjne. Prestacya w naturze nie odpowiada w żadnym kierunku celowi, jak to stan dróg komunikacyjny dowodzi. Mojem więc zdaniem, obowiązkiem naszym być powinno wszystkie usiłowania łożyć, aby ten zużyty i niepraktyczny system usunięty został.

Twierdzą niektórzy, że prestacya w naturze powinna pozostać, bo jest opartą na zwyczajach, a ustawa powinna być zastosowaną do zwyczajów i do charakteru mieszkańców, dla których jest wydaną. Zgadzam się z tą zasadą, lecz radbym widzieć ustawę zastosowaną do dobrych zwyczajów, zastosowywać do złych zwyczajów, nie jest zadaniem naszym, a prestacya w naturze jest złym zwyczajem niepotrzeba dowodzić, dosyć raz być przytomnym przy robotach szarwarkowych, aby się przekonać jak siły robocze marnowane bywają.

Jeżeli mamy do charakteru naszego zastosować ustawę, to powinniśmy przedewszystkiem wykluczać nakładania na nas obowiązków osobistych. Albowiem jest niestety naszą wadą, że po największej części nie jesteśmy dosyć obowiązkowi i jeśli nam przyjdzie czas i pracę poświęcić, to odciągamy się z tem, i pałamy częstokroć niechęcią ku organom, które zarządzają wykonanie obowiązków osobistych. Na dowód tego, co mówię spoglądajcie panowie do rad powiatowych, do rad gminnych, spoglądajcie na nasze drogi, a wszędzie znajdziecie dowody rażące, że jesteście dosyć obowiązkowi.

Podług projektu komisji do woli jest zostawione każdemu prestacyę odrabiać w naturze, lub w gotówce składać. Mam przekonanie, że właściciele większych posiadłości będą prestacye w gotówce składać, zaś gminy z małemi wyjątkami będą je

w naturze odrabiać, a wątpię bardzo, aby prestacya w naturze odrabiana, odpowiadała w zupełności prestacyi w gotówce składanej. Zresztą, co za korzyść może przynieść prestacya w naturze żądana od mieszkańców do dróg konkurencyjnych w odległości o jedną lub kilka mil oddalonych. Na sam przechód potrzeba pół dnia stracić, tak, że ledwie zostanie parę godzin do roboty. Czy nie należy żałować trudów i czasu, którychby mieszkańcy bezowocnie marnowali przy prestacyach i zresztą jeżeli przymusowa robota już ustała, to powinna ustać i prestacya w naturze. Wreszcie i niepraktyczność tej prestacyi w każdym kierunku się okazuje. A zatem jest rzeczą zwłoki niecierpiącą, aby ustawa drogowa w ten sposób zmienioną została, aby prestacya w naturze ustała i w gotówce składaną była.

Idzie o to, czem zastąpimy prestacyą w naturze, a ponieważ to należy do specjalnej debaty, więc będę miał zaszczyt stosowne poprawki stawiać. Tu w ogóle nadmienię, że niepowinna być tylko dodatkiem do podatków zastąpioną, albowiem byłoby za uciążliwe takie opodatkowanie, bo kraj nasz i tak za dużo podatków opłaca, a gdyby nam przyszło utrzymywać tylko dodatkami do podatków, toby ten dodatek o $\frac{1}{4}$ część podatki powiększył.

Wprawdzie w innych prowincjach Austrii opłacają na drogi tylko dodatek do podatków, ale tam są inne stosunki. Te kraje są bogate, industria tam kwitnie, fabryki i przemysł na wysokim stopniu z tąd też i podatki więcej tam czynią jak u nas, a chociażby tam przy takich stosunkach, małe dodatki do podatków nałożono, to te dodatki dostateczną kwotę wyniosą.

Z tych powodów życzeć by należało, aby prestacya do dróg w naturze uiszczana zastąpioną została przez nałożenie dodatków, do podatków bezpośrednich, a drugie przez nałożenie opłaty w gotówce na osobę od osób lat 16—60, i przez nałożenie opłaty w gotówce od bydła roboczego. Twierdzą niektórzy, że projekt mój zdąza do podatku pogłównego, zniesionego w roku 1825. Zarzut taki nie byłby właściwym, bo projekt ten nie jest podatkiem pogłównym, ale datkiem osobistym, to jest wynikiem ustawy obowiązującej wszystkich w pewnym wieku do ponoszenia ciężarów dla wspólnej, specjalnej instytucji w miarę uczestnictwa w korzyści tychże. Stosunek bowiem ciężaru drogowego winien być zastosowany w miarę produkcji i konsumpcji, a nikt nie zaprzeczy, że osoby od lat 16—60 są

największymi konsumentami, i wszystko, co do potrzeb życia potrzebują, muszą nabywać w fabrykach i sklepach, na targach i jarmarkach, dokąd produktu zwożone bywają. Stosunek ten jest czysto osobisty. Z tego wynika, że każdy, który korzysta z dróg, powinien się przyczyniać do ich utrzymania. Jeżeli zmieniona została ustawa o funduszach zapasowych dla kościołów i cerkwi, to nie było przyczyną nałożenie tego dodatku, ale niesprawiedliwy jego rozkład, bo tam zamożni jak też i biedni opłacali ten sam dodatek. Według mojego projektu zamożniejsi mieszkańcy, właściciele gruntów realności i bydła, opłacają oprócz dodatku osobistego także dodatki do podatków i od bydła, zarobnik zaś i ubożsi mieszkańcy nie płacący żadnych podatków, opłacać by mieli tylko dodatki osobiste, i właśnie dla tego datek osobisty jest najsprawiedliwszy, bo wraz z nieczwolenia na niego cały ciężar utrzymania dróg spadać musi na klasę opodatkowaną, podczas, gdy ogromna masa ludności, nie płacąca podatku, uwolniona byłaby najniesłuszniej.

Nie zgadzam się z propozycją komisji drogowej, co do podciągnięcia fabryk i przedsiębiorców do osobnych datków pieniężnych na cele drogowe. Fabryki te i przedsiębiorstwa, które dotychczas były wolne od wszelkich ciężarów drogowych, a teraz wraz z zaprowadzenia opłat pieniężnych stosunkowo w każdym kierunku do ciężarów drogowych, przyczyniałyby się musiały, byłyby jeszcze podług projektu komisji osobnymi dodatkami przeciążone.

Wychodząc z zasady sprawiedliwego rozkładu wszystkich ciężarów krajowych, nie powinniśmy fabryki w kraju naszym obciążać, ale przeciwnie, wszelkie przeszkody usuwać, któreby ich rozwój tamowało. Nie zgadzam się z zaprowadzeniem dróg konkurencyjnych, ponieważ drogi te w ścisłym zostają stosunku z prestacją w naturze.]

Twierdzą dalej, że drogi konkurencyjne przy obecnych stosunkach są nie do przeprowadzenia, w czasach absolutnych z wielkimi trudnościami rząd walczyć musiał, a teraz jest prawie niepodobieństwo, aby rady powiatowe były w stanie system konkurencyjny przeprowadzić. Dobrze powiedział p. Dobrzański w dzisiejszej Gazecie Narodowej, że uchwalivszy drogi konkurencyjne trzeba by radom powiatowym dać po dwa bataliony wojska. Jeżeli chcemy, aby kraj nasz przyszedł do dobrych dróg, powinniśmy zarząd ekonomiczny i techniczny oddać radom powiatowym. (Głosy: Nie.) Na zarzut, iżby dużo tych dróg było — odpowiem, jeżeli więcej dróg ma łączyć dwie miejscowości, wtedy rady

powiatowe ustanowią, która z nich ma być powiatową. Po drugie: prestację w naturze zmienić na opłatę w gotówce i wszystkie te opłaty w radzie powiatowej skoncentrować. Powiedział p. Gross, że rada powiatowa nie będzie miała dostatecznych funduszków do prowadzenia dróg. Owszem podług mego wyrachowania opartego na danych statystycznych będzie miała między 30—40.000 zlr. do dyspozycji. Drogi budowane i utrzymywane przez organa fachowe przy odpowiednich funduszach będą przynosić większe korzyści i dogodności dla kraju, jak drogi obecnie administrowane, których stan dziś opisywać byłoby zbyt ciężkim. Ja nie stawiam wniosku przejścia do porządku dziennego nad tą ustawą, tylko stawiam wniosek, aby wys. Izba projekt mój wzięła za podstawę obrad.

Ks. Marszałek: Jest wniosek, aby za podstawę rozprawy wziąć wniosek p. Torosiewicza. Kto popiera ten wniosek, zechce wstać. (Mniejść). Nie jest poparty.

P. Krasicki: Proszu o hołos.

Ks. Marszałek: P. Krasicki ma głos.

P. Krasicki: Ja so wsem sohlasnyj z pereśwideniem pocztenuho posła Grossa wyskazanym w toj chwyły nym szczo do ważnocy doroh jako sredstw komunikacyjnych tak w interesie pojedynokich łyc jak i w interesie zabalnaho gospodarstwa krajewoho i że my energiczieski tuda dołżni stremyty, szczoob my imiły dobrii na wsi storony umożływłajuszczii ruch dorohy.

W ciły toj my wsi sohlasni, odnakoż szczo do sredstw osiahnuty tuju cił zachodyt meze namy rozlyczie. Izba dała dokazatelstwo jak dobrii dorohy leżat jej na serdca, rowno jak i toho szczo dorohy ne nachodiat sia w prawylnom sostojanii i dla toho preporuczyla swojej komisji wynajty sposib, postawyty projekt do ustawy, w jakij by sposib my do dobrych doroh przyty i onii w dobrem sostojanju utrymaty mohły.

No pošli mojego pereświdenia projekt komisji ne otpowił żelaniu wys. Izby, a ne widpowił dlatoho, poneże mynuł sia z zasadaju, aby unyknyty toho, szczo doświdenie pokazało złym! Komisija neczysłyla sia z dośwideniem i sdiłala oszybku!

Szistlitna praktyka ustawy dorohowoj z r. 1866. pokazała, że hołownoju pryczynoju upadka dorih sut prestacyi w naturi! Komisija znou prestacyi in natura pryniała za bazis swojeho projektu a w toj sposib — pošli mojego mninia, sama jehoz zasudyła na upadok! No ne tom wże konczyt sia nedosta-

točnost' projekta komisijnoho; pozwolte pocztennyji Hospodynowe, ja i bolsze ich otkryju.

Pomynaju nejasnost' toj ustawy z uwahy, że tyi pry specyjalnoj debati — jestły do toj prydet' mohut buty pojasneny. Prawda szczo zakonodatel ne powynen uważaty na toje szczo publici, dla ktoroj on zakon postawyty choczet, jest lubym abo nelubym, szczo by ona sobi żelała abo neżelała;

Zakonodatel maje dokładno oznaczenuju cil, i do toi ciły powynen on i sredstwa swoi zastosowaty! Jednako mohut byty uperedzenia, nastroszenia umysłu zahalniai toho roda szczo z nymy roztopnyj zakonodatel konieczno szczytaty sia musyt, jestły swojemu zakonowy choczet zabezpeczyty żytie i donosnost'! Takoho roda uperedzenie jest u naroda toho kraja idea o tak zwanom „pohołownom“! Pohołownoje wsiakoje było wsehda, jest i po mojemu mniniu wsehda budet nenawystnym.

W dokazatelstwo toho szczo skazałjem majete Hospodynowe! to obstojatelstwo, że wys. Izba była prymuszenoju znesty swoju ustawu o fondi cerkownom, jedyno po toj pryczyni, szczo ona była osnowana na zasadi pohołownoho.

A tak jak i nynisznyj projekt bażujet sia tym nenawystnym pohołownom, dlatoho obawlaju sia aby i z naszoju ustawoju toje same ne stało sia, szczo stało sia z skazanyim fondom, a to tym borsze szczo pohołowne ludskoje przyszło w fatalnoje sosidstwo z pohołownym chudoby! to troszczeki drażływe! No ne na tom wże konczat sia nedostocznostry nynisznobo projekta.

Rozsmotrim panowe §. 19.! Pozwolte jednako że sia wpered otklyczu na doświdenie; poneże u mene praktyka jest najlipsiszym ukazatelem jak powynno sia dilaty!

Koły maje sia zaczynaty rekrutacya, tohdy praciujut nad tym operatom lude i tilko ad hoc ot misiacia Nojawria po konec misiacia Marta, a predmetom toj operaciji iskluczno jest mużeska ludność' iednoho roku a to toho w ktorom roźdenii poklykujut sia w perszuj raz na plac asentyrunkowyj, bo sperat wikom starszych obowiazanych wże jest hotowyj z poperednych lit.

Otże jesły mużeska ludność' w dwajciatom roku żytia stojaszczaja wymahaje tilko mozoly i trudu, o skilko bilsze trudu i pysanyny bude wymahaty taja operacya, jesły rostiahne sia na ludność' wid 16 do 50 lit! To jest buhalteria, kotora zaangażujet ne tilko wsich człeniw wsich autonomi-

czeskich tił, ale i wsich duchownych wsich konfesy, kotoryi w powiti nachodiat sia.

Neobchodymo musiat wchodyty wsi tyi, kotoryi prowadiat metryku roźdennych i umerszych. bo otkuda że z pewnością dowidajem sia kto stoit w wici do prestacyi obowiazanyim? Ne konec na tom tu neobchodymo nuźni i likari, szczo obrekły w razi osporywania kto zdilnyj do prestacyi a kto ni, ibo neraz słuczyt sia, szczo wydajet sia byty zdibnym a nym jednako ne jest. Pozwolte mni snowu swernuty sia do doświdenia! Pred wsem apeluju do tych iz was pocztennyji Hospodynowe, kotoryi uczastwowalyšte w komisiji asynterunkowo-reklamacyjnoj. Proszu paniw, prychodyt otec, reklamujuszczuj swoho syna, na oko on zdorow jak herkules, komisya osmotrujet jeho, i pokazujet sia szczo on maje tajnyj toho roda defekt że jest nezibnym do žadnoj chotiajby jeno troszczeki tiazszej roboty, i jeho syna uwolniajut.

Tak i tu! Jestły prymjem tuju buchalteryju, to atakujmo zaraz i ustawu o reprezentacyi powitowoj, utrojmo człeniw wydila powitowoho, bo doteperisnoje czysto człeniw jeho, neodolijut tuju kancelariju tim bilsze, że toj reprezentacyi kromi skontra i t. d. predstoit opredilaty innu robotyżny, kotora snowa na ciłyj powit nemożet byty jednaka, no po obstojatelstwam mistcia dla každoj mistcewosty inna, a tych mistcewostej możet byty w powiti i sto, abo i bilsze.

Pozwolte Panowe, że sia zastanowlu teper nad pohołownym chudoby! Pohołownoje toje ne może nikoły buty dokładno oznaczone, tak jak chudoby to ubywaje to prybywaje i daje obszyrnoje połe do defraudacyi. N. p. czy možna zapereczyty, że może takij słuczaj buty: dnia 10. marcja gospodar wsio wyprodał, bo jemu i tak zymowla doku czaje, a dnia 16. abo piźnijsze znowu nakupył, wopraszaju czy i kilko on wynen prestacyi za chudobu, kohda on fasionował sia 15. Marta, t. j. tohdy, kohda jej neimił?

Ta prestacya jest krywdoju i z toho wzhladu dla ludej, bo możet byty szczo rodyna, otec i maty ne majut ani kusnyka zemli, a majut na prymir 4 syniw, z kotorych dwoch jest pry wojsku a tam domi tiazyt prestacyj za piat hołow. Ktoże jeju odrobyt i za tych dwoch szczo w wojsku, koły im každyj defn nuźnyj na zarobok na chlib nasusznyj, a gospodar na 20 morgach odrabiajet prestacyjeju na prymir za 4 hołow! tohdy toj szczo używajet w połni dorohu i nenuzdajet sia w szczodenom chlibi prestuje 4 a toj hołodnyj szczo ne użyt-

kujet z dorohy prestuje 5 dnej? sprawedlywa to zasada?!

Pozwolu sobi wykazaty moje uwahy szczo do pryncypa dorih konkurencyjnych. Doświedzenie uczyt, że chotiaj narod nasz tak jest religijnym jeho mymo toho jestły na żywot pry cerkwach filialnych nasytiem nužno prywodyty do konkurencyi do cerkwey metrycznych! szczo że skazaty o toj konkurencyi do doroh?! hde nema dobrowilnoi ochoty tam ne może buty i pożytku toho, jakoho sia nadijaty podobalo!

W proczem za tymy do konkurencyj zobowiazanymy możet byty i sowerszennaja slusznost, na premir: doroha w mistcewosty a) oznaczajet sia konkurencyjnoju hromady najblyższy b) i c) dołżnj do nej konkurowaty, alež bo hromady tij toj dorohy neużywajut jeno hromady im po za płeczyma położeni blyższe fabryk, lisow itd. położeni, jakim że prawom tamti za tych ponosiat tiahar?! ja dumaju szczo daleko sprawedlywijsze byloby toj tiahar rozłożyty na ciłyj powit czerez subwencyju z fonda powitowoho i z fondu krajewoho.

Złomu pry dorohach naszych można zaradyty tilko w toj sposib, jesly jako bazis ustawy dorohowej pryjmem bezposrednyj podatok!

Ośmilaju sia dlatoho postawyty perszoje wnesenje, aby wys. Sojm nad tym elaboratom komissyjnym perejszoł do porjadku dnewnoho.

Jeslyby to nastupyło, to stawljaju ewentualnoje wnesenje (czyta):

„Poruczaje sia Wydiłowy krajewomu sastawyty naczerk do ustawy dorohowej ne wwdiaczy w tojże katehoryi dorih konkurencyjnych, a to na pidstawu oplaczuwania podatkiw bezposerednych i takowij w najblyższej sesyi do uchwały wysokoho Sojma predložyty.“

Ks. Marszałek: Jest wniosek przejścia do porjadku dziennego. Wniosek ten zostanie po rozprawie ogólnej podany pod głosowanie. (Głosy: poddać do poparcia.) Przejście do porjadku dziennego według regulaminu nie poddaje się do poparcia, lecz wprost pod głosowanie.

Ks. Marszałek: P. Wesołowski ma głos,

P. Wesołowski: Tak Wydział krajowy jak i komisya drogowa uznały, że ustawa drogowa z r. 1866 nie jest opartą na zasadach sprawedli-

wych; dlatego też drogi nasze w najgorszym są stanie.

Otóż teraz wypada się zastanowić, czyli obecny projekt tak Wydziału krajowego jak i komisji drogowej jest na zasadzie sprawedliwszej oparty, tudzież, czy jest praktyczny? Mnie się zdaje, że w projektach tych jest zasada niesprawedliwa, jak w dotychczasowej ustawie, i że wcale w praktyce przeprowadzić się nie da. Jeżeli gospodarz, który ma więcej bydła, większe gospodarstwo, więcej dzieci, ma więcej do utrzymania dróg przyczyniać się, a więc za to, że ma więcej bydła, że jest lepszym gospodarzem, lub że ma więcej dzieci, ma być niejako karany, (niezadowolnienie i szmer w sali), a lichy gospodarz, który nic nie trzyma bydła, gospodarz, który ma wiele gruntu a obce bydło pracuje dla niego, dlatego nie ma płacić na utrzymanie dróg; czy to jest sprawedliwe? Ale słyszę niezadowolnienie, a przecież tak jest co wskaże przykład. Zeszłego roku jeden z kolegów posłów włóścian, usłyszawszy o takim jak obecny projekt ustawy drogowej powiedział, że pewni spekulanci lwowscy kupili państwo Medenice, do którego należy 13 folwarków, a właściciele nie trzymają ani bydła roboczego ani parobków, tylko jest jeden rządecia i ten ma jedną parę koni. Państwo to ma najwięcej lasów i sianożęci, po drzewo i siano przyjeżdżają z obcych gmin, psują drogę a właściciele 13 folwarków wedle projektu niniejszego nie by nie płacili. (Głosy: To prawda.) Podniesiono to przesłanego roku i rzeczywiście nie myślę, aby to się dziś zmieniło, a takich przypadków jest wiele. Gospodarz lepszy trzyma więcej bydła, gorszy ma mniej, a mimo to z tego obszaru musi być dla niego produkt wywieziony tak, jak gdyby miał własne furmanki swoje. Dalej weźmy naprzykład takiego, który ma więcej dzieci a gruntu żadnego nie ma, tylko jedynie chałupę, a wszystkie dzieci na drogę muszą pracować, chociaż najmniej drogę psują, bo pieszo chodzą. Za cóż ten biedak tak dużo ma płacić na drogi? Nie zdaje mi się, ażeby ta zasada była sprawedliwą. I to nie prawda, że każdy koń, każdy wóz jednakowo psuje drogę. Każdy koń ciężarowy, koń kuty bardziej rozbija drogę jak koń lekki bosy, tak też i wozy.

Wóz dworski, wóz większy z ciężarem kilkudziesięciu cetnarów o wiele więcej niszczy drogę jak lekki wóz chłopski, który często po wierzchu błota przesunie.

Zasada więc taka od bydła pociągowego bez różnicy, i od głowy dorosłego płaca a właściwie

prestacya w naturze jednakowa sprawiedliwą nie jest.

Ale teraz wypada rozpatrzyć, o ile projektowana ustawa jest praktyczną.

Wiemy wszyscy, co to jest konskrypcya, wiele ona wymaga pracy i czasu, jeżeli na rzecz rządu mniej więcej co 10 lat się odbywa; a tu w celu wymiaru prestacyi do dróg gminnych ma być każdego roku konskrypcya całego kraju co do ludzi i co do bydła przeprowadzoną. Czyliż jest podobieństwo, aby można ją co roku przedsiębrać, gdzież na to siły, które gdyby i były, szkoda je na taką bezpożyteczną pracę marnować. Wydziały powiatowe, które dziś zadaniu swemu podolać nie mogą, mają obowiązek kontrolować we wszystkich gminach coroczne spisy ludności i bydła pociągowego. Czy są wstanie temu zadaniu odpowiedzieć?

Ja jako jeden z członków wydziału powiatowego mogę sumiennie powiedzieć, że nie mają sił do tego i pewnie nigdyby tego co ta ustawa od nich wymaga nie wykonały. Jest to prawie nie do przeprowadzenia.

Kto ze starszych ludzi pamięta, co i ja sobie przypominam, jak przy pogłównem gdy komisye kontrolujące się jawiły ukrywano ludzi, oddalano chwilowo sługi, by uchylić się od opłaty, ten pojmie, jakie skutki wywarłaby projektowana ustawa.

Skutkiem jej byłaby migracya ludności w czasach spisu w celu opodatkowania na reperacyę dróg.

Oddalano by sługi, sprzedawano bydło, a znając usposobienie włościan naszych, mogą powiedzieć, że wielu z włościan raczejby bydło sprzedali lub zabili, niżby się zgodzili na opłatę lub odrabianie za nie. (Brawo!) Taki sposób rozkładu pracy i płacy na budowę i utrzymanie dróg byłby nawet szkodliwą dla ogólnego dobrobytu kraju.

Wedle mego mniemania jedynie wedle możności sprawiedliwą zasadą byłby dodatek do wszystkich podatków bezpośrednich. Niewątpliwie, kto ma więcej, większy płaci podatek. Tu jednych tylko może kapitalistów nie dosięgnie i taki rozkład, lecz ci siedzą zwykle po miastach i są to ludzie uprzywilejowani, których żaden podatek nie dosięga.

Nie ulega wątpliwości, że kto ma większą przestrzeń ziemi, kto większy płaci podatek zarobkowy i dochodowy, więcej spożywa i przeto więcej

z dróg korzysta, któremi dlań przystawiają przedmioty do zużytkowania. Dlatego zasada dodatku do podatków zdaje się tu jedynie sprawiedliwą a da się też łatwo praktycznie przeprowadzić.

Szanowny członek Wydziału przemawiał za stosownością prestacyi w naturze a to jak mi się zdaje z powodów: że tak jest we Francyi; niewiedzieć co byłoby robić, jakby rok głodowy nastąpił i podatki zostały opuszczone a pieniądze niema — że powinno się uwzględnić zasadę użytkowania dróg; dalej, że praca jest źródłem dochodu, a więc także powinna być opodatkowaną i kto nic niema prócz siły do pracy, powinien tą siłą także do dróg przyczynić się.

Być może, że za granicą, we Francyi taka prestacya jest odpowiednią, u nas nie zdaje się by tak było. We Francyi nie ma tak wielkich obszarów jak u nas, a przez to ludność gęściejsza, łatwiej może wedle liczby swej zająć się budową i reperacyą dróg.

W naszym kraju prestacya od głowy i bydła całkiem jest niestosowną. Praca jest pewnie źródłem dochodu, ale źródła samego czyli kapitału zużywać nie należy, a najmniej wydałoby mi się słusznem dla tego, że ktoś więcej może pracować, pociągać go do bezpłatnej roboty. Powtarzam, że tylko zasada podatków jest tu sprawiedliwą.

Nie zgodziłbym się z wnioskiem p. Torosiewicza, który nawet chciał, aby przedsiębiorstwa i fabryki zużywające nadmiar jakiejś drogi nie były pociągnięte do nadzwyczajnych dodatków, albowiem ta zasada zdaje mi się być słuszną by ktoś, który nadzwyczaj drogę zużytkowuje, był pociągnięty do nadzwyczajnego dodatku. Także p. Torosiewicz opiera się drogom konkurencyjnym jak twierdził z powodu, że Rady powiatowe nie byłyby w stanie prowadzić zarządu a projektuje, by też Rady wszystkiemi drogami gminnymi w powiecie zawiadywały.

Ja więc pozwoliłbym sobie następujące wniosić poprawki. Najpierw poprawkę do §. 18. Tu wykreślić słowa: „prestacye ciągłe i piesze“, a do słów składki pieniężne nawiązać: „które od wszelkich w gminie i na obszarze dworskim opłacanych podatków bezpośrednich, jako dodatek w pewnej procentowej ilości uchwalane być winne

Dalej §§. 19 — 25 włącznie wypuściłbym, a w miejsce ich następujące §§. proponuję:

§. 19. Gmina i obszar dworski za wspólnem porozumieniem (czyta):

§. 19.

Gmina i obszar dworski za wspólnem porozumieniem oznaczają corocznie tak jakość jak ilość robót, jakie oprócz reparacyi zwyczajnych uszkodzeń, w następującym roku skutecznie należy, tudzież kwotę pieniężną na pokrycie zwykłych reparacyi i tych robót potrzebną i rozłożą takową jako dodatek do wymienionych w poprzednim §. 18 podatków bezposrednich.

Preliminarz zamierzonych robót, tudzież rozłożonych w powyższy sposób składek, obowiązany jest tak obszar dworski jak i zwierzchność gminy przedłożyć wydziałowi powiatowemu najdalej do 1. stycznia każdego roku.

§. 20, (czyta):

§. 20.

Pozostawia się zobowiązanym wolność niszczenia składek na nich przypadających bądź potrzebnym materiałem, bądź robocizną w naturze po cenach w preliiminarzu ustanowionych. Winni jednak w tym razie zawiadomić o tem zarząd drogowy najdalej do 15. lutego każdego roku. Tak w razie nie zawiadomienia o tem zarządu drogowego w terminie powyższym, jak niemniej w razie niedopełnienia w naturze przyjętego na siebie obowiązku w terminie przez zarząd drogowy ustanowionym, pierwotna kwota pieniężna ściągnięta będzie od zobowiązanego.

Po tych poprawkach mniemałbym, że według zasad projektu Wydziału krajowego, przy paragrafie 14 projektu komisji, trzeba wciągnąć §. 25 z projektu Wydziału krajowego, a przy §. 17 komisijnego projektu §. 29 z projektu Wydziału krajowego i że w pierwszym przypadku Wydział krajowy, w drugim zaś wydział pow. okręg i obowiązek konkurencyi oznaczyć mają.

Ks. Marszałek: Te wszystkie poprawki przyjdą do rozprawy specjalnej

P. Wesółowski: Ja też tylko zapowiadam te poprawki.

Dalej mam poprawkę do §. 33, ustęp 2, który opiewa: „Sejm uchwała o wsparciu z funduszu krajowego na budowę dróg powiatowych, gminnych i konkurencyjnych“, a drugi ustęp §. 34. powiada, że przeznacza Wydział krajowy kwotę, którą do kosztów takich dróg fundusz krajowy ma się przyczynieć.

Jest to przynajmniej niejasne. Być może, że myśl w projekcie zawarta, jest ta, iż Sejm uchwali ogólnie fundusz na zapomogę dla dróg, a Wydział krajowy specjalnie przeznaczy dla szczególnej drogi kwotę — ale to jest niejasne.

Następnie do §. 35. ustęp zamiast „spłaconą być ma“, ma być stosownie do zasady przezemnie postawionej ustęp ten w pierwszej swej części opiewać: „o cenie w jakiej corocznie prestacya piesza i ciągną do dróg liczoną być ma“.

Zapowiadam więc. że przy szczególnie; dyskusyi poprawki bliżej omówię.

P. Popiel: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Popiel ma głos.

P. Popiel: Ja będę przemawiał za wnioskiem komisji.

Wniosek ten uwzględnia jak najściślej potrzeby i stosunki naszego kraju i jest rezultatem pracy mężów. którym te stosunki dokładnie są znane i którzy je jak najsumiennie ocenili.

Sprawiedliwą jest zasada przyczynienia się do zakładów publicznych w miarę ich użytkowania. Słuszną jest rzeczą, żeby ten, który z drogi korzystał, do jej naprawy i utrzymania pracy dołożył. Przedewszystkiem witam serdecznie wniosek konkurencyi drogowej. jako jedyny sposób przez który do znośnych i nawet do dobrych dróg w kraju przyjść możemy. Wyświecę to zaraz przykładem.

Cyrkuł Samborski jak niejeden inny przecina od wschodu na zachód droga państwowa; równolegle z tą drogą ciągnie się droga gminna. Droga państwowa jest założoną rogatkami — wysokie myta — a przypadek zrządził, że te drogi przecinają znaczną ilość gmin w kierunku podłużnym. Otóż częstokroć przypada droga bardzo uczęszczana na gminę nie bardzo ludną, w rozciągłości mili lub więcej.

Te więc gminy nie są w stanie poddać zadaniu, i są zrujnowane.

Piszą więc sążniste petycje do Namiestnictwa do Wydziału kraj., wysyłają deputacje do Wiednia narzekając na ustawę autonomiczną, którą złą nazywają: a wszystko to zdziałała ustawa z 1866 r.

Przedtem już przed 1866 rokiem, jak bardzo słuszenie zauważył szanowny poseł z Samborskiego obwołu większych posiadłości, rząd pod kierowni-

ctwem naszego szanowego pośła Namiestnika zwrócił uwagę na podniesienie dróg, jako środków komunikacyjnych, i wtedy to naczelnicy tych obwodów zwrócili się do gmin ku naprawieniu dróg jako środków komunikacyjnych.

Otóż zwoływano sąsiednie gminy i obszary dworskie do ugody, dzielono drogi na kawałki i ubezpieczono komunikację, że te w dobrym i daleko lepszym stanie utrzymane niż dzisiaj.

Była konkurencya, a chętnie się gminy przychyliły do tej konkurencji i obszary do niej przystąpiły (szmer w Izbie z prawej strony). Mówię z doświadczenia, co przeprowadzonym było nie w jednym miejscu.

Gminy same uznały po większej części słuszność wymagań, a należy jeszcze dodać, że oto obok takiej gminy, która ma milę i więcej drogi, jest zwykle kilka gmin, które żadnej albo mało drogi komunikacyjnej mają i które ściśle jedynie tylko z tej drogi użytek ciągną i więcej ją użytkują, jak ta gmina, przez której ziemię — terytorium — droga idzie.

A zatem nawet słuszność wymaga, aby te gminy, które z drogi na obcej ziemi (terytorium) największą korzyść ciągną, do jej utrzymania się przyczyniały.

Powie ktoś, że drogi, ważnej frekwencji powinny przejść na kraj. Jeżeli w ogóle względem wszystkich potrzeb komunikacyjnych do tej zasady się odniesiemy, to jest najlepszy sposób nie mieć żadnej drogi.

Niech tylko Wydział kraj. te drogi, które już na przeszłej sesji za nagłe i konieczne uznane są, zbuduje, a drogi te tylko małą częścią dróg potrzebnych stanowią, niech na te drogi tylko tych potrzebnych kilkanaście milionów wypożyczy, a nim to dzieło ukończy, te miliony odda, aby można dalsze miliony pożyczki na dalszą budowę dróg zaciągnąć, to pewnie jedno stulecie minie. Więc pozostają jeszcze drogi powiatowe. Ponieważ wniosek pośła p. Emila Torosiewicza na drogach powiatowych się zasadza, więc nie tak przeciw wnioskowi, który nie został poparty, ale przeciw słowom tu wyrzeczonym pozwolę sobie pewne uwagi poczynić.

Myśl uznania wszystkich dróg gminnych za powiatowe jest nie do wykonania i nie do przeprowadzenia. Każdy powiat dzisiaj znalazłby się, co do dróg swych, przynajmniej w takim po-

zeniu, w jakim jest Wydział kraj. bo miałby kilkadziesiąt mil drogi pod swym zarządem.

Musiałby więc wydział powiatowy przynajmniej po części także biura uformować, jakie ma Wydział kraj. w tym celu. Datki na utrzymanie tych dróg pochodzące, datki od osoby, od bydła, od podatków, te datki musiałyby stanowić źródła utrzymywania dróg w całym powiecie — per curculum viciorum — datki te exekucją i innemi nienawistnymi środkami ściągnięte, musiałyby przechodzić do wydziału powiatowego, aby potem znacznie zmniejszone stamtąd wrócić na wydatki i na naprawy dróg.

Zresztą wiemy bardzo dobrze, że osoby moralne, osobliwie zarządzające obcym majątkiem w miejscu centralnem są najgorszymi gospodarzami. Co gminę kosztować będzie 10 ryńskich, to zapewne w zarządzie powiatowym kosztowałoby 50 złr.

Zresztą jest to nawet zasada po części niesprawiedliwa. Wzdłuż Karpat biegnie kraina, która w odnośnych powiatach dzieli się na górską ubogą i na niziny żyzne. W górach jest materyał pod ręką, drogi są mało uczęszczane, a więc tam stosunkowo utrzymywanie dróg z mniejszym kosztem jest połączone.

Na dołach zaś są zamożniejsze włości, zamożniejsi gospodarze — drogi zaś błotne, potrzebujące znacznych kosztów; a gdzie datki stosunkowo od osoby i od bydła mają te drogi utrzymać, wtedy będzie ten biedny człowiek górski budował drogi dla bogatego Podolanina, to jest dla tego, który na gruncie lepszym w nizinie mieszka.

Otóż moi Panowie! nie można inaczej przeprowadzić dróg do lepszego stanu, jak tylko za pomocą słusznych i godziwych konkurencji i nie można wymagać datków pieniężnych od naszego ubogiego ludu, a wiadomo nam, że nasz chłop łatwiej 4 dni odrobi, jak gdyby mu przyszło za 2 dni gotówką zapłacić. (Głosy zaprzeczenia: nie! nie!)

Wspominał tu jeden z panów, że oto ustawa z roku 1866 dlatego jest nienawistną, ponieważ na prestacji opierała się. Tak nie jest, nie dlatego ona jest nienawistna, tylko z powodu, że w zasadzie jest niesprawiedliwą, niestuszną, i przecina gordyjskim mieczem węzeł zawily — to jest: ob-szar dworski daje materyał a gmina robotę, chociaż ten stosunek nie jest wszędzie jednostajny.

W niejednym miejscu niepotrzeba materyału do mostu, gdzie mostu niema, a w drugim miejscu może być potrzeba materyału, jak koszta naprawy drogi. Co się tyczy konkurencyi drogowej, wspomniano tutaj na niedogodności jej, że oto lud musiałby o kilka mil przychodzić do robienia drogi.

Tak nie jest, konkurencya taka nie potrzebuje ściągać ludzi o mile, tylko mowa jest o gminach sąsiednich, bliźutko położonych, o milę, o dwie nikt ludzi ściągać nie będzie.

Powiedziano dalej i nazwano datki na utrzymanie dróg pogłównem.

Powołano się na ogromne prace z powodu przeprowadzenia wniosku, jaki komisya przeprowadziła.

To są wszystko frazesy, wszak koniec końców, wszystkie datki dadzą się sprowadzić na pogłównie. Każdy człowiek żyjący z głową płaci (wesołość) podatek — staje jako rekrut, daje podatek — dźwiga różne publiczne ciężary, które jeżeli koniecznie zechcemy pogłównem, t. j. datkiem od głowy nazwać możemy.

Co się tyczy zarzutu wielkiej pracy w biurach powiatowych z powodu wykonania projektowanej ustawy, to znów prac takich ogromnych nie będzie, wszak ta ustawa jest tylko wskazówką do wykonania obowiązków dla wójtów i naczelników gmin, którzy to wójtowie wiedzą najdokładniej ile pociągów i ile sił do pracy jest w gminie, i do tego kosztownych przygotowań nie potrzebują.

Wydziały powiatowe nie potrzebują się zasympywać papierami ewidencji inwentarza i ludności, bo wtedy tylko wkraczają, kiedy spór i potrzeba nakaże.

Zresztą, gdzież jest na świecie ustawa, którejby nie zarzucić nie można, tu jest kwestya do oponentów o oto, co macie lepszego? Oto mówią nam, że najlepszy jest sposób należytości drogowych od podatków. Panowie! kilka lat temu, podobny wniosek stawiałem, ale to tylko z tego powodu, ponieważ myślałem, że zmieniając ustawy z r. 1866 do lepszych rezultatów przez ten wniosek dojdziemy, nie zmieniając całej ustawy. Wniosek ten upadł. Otóż twierdzą, że preścacya taka od użytkowania drogi, jest daleko słusniejszą, i powoduje mnie do tego doświadczenie zebrane w gminach. Byłem raz obecny na jednej radzie gminnej, gdzie zasiadali zamożni i uczejwi gospodarze. Wspomniałem tam, aby

miano wzgląd na biednych nic nie posiadających; na to powstał jeden z zamożnych gospodarzy i rzekł: To my biedni a oni bogacze, oni pobierają tyle a tyle dziennej płacy odemnie, a cała ta ich robota tego niewarta, ja więcej muszę pracować jak oni — i gorzej żyć jak oni. Nie biorę tego dosłownie, nie rozumię tego tak, jak rozumiał ten obywatel, ale jak słusznie napomniał jeden z poprzedzających mowców, praca jest także źródłem dochodu; gdybyśmy tedy poszli za projektem rozłożenia ciężarów według opodatkowania, to uwolnilibyśmy całą ludność pracującą. Wspomniano tutaj o jakimś piśmie, gdzie powiedziano, iż do każdej drogi konkurencyjnej, trzeba by batalion wojska; jeżeli o to idzie, to cóż dopiero potrzebaby przy drodze gminnej. Jeżeli by do przeprowadzenia jakiej pracy, rozdzielonej na 3 gminy potrzeba batalion wojska, to jużci na jedną gminę przynajmniej 5 batalionów. Otóż z tego powodu będę głosował za wnioskiem komisji. (Oklaski).

P. Kocyłowski: Moi panowy! Ja ne dlatoho do hołosu zapysawsia, aby pered wamy produkowaty sia mojeju besidow, bo ja ne jeśm tak duzo uczenyj jak wy, ale dlatoho, abym wam skazał szczo nas selan i małomiszczan hnete i dotykaje.

Że ustawa dorohowa z dnia 18. sierpnia 1866 jest zła i niesprawiedliwa toście wże samy moi panowy uznały, bośty postawily wnesenie, jeszcze tamtoho roku, aby tuju ustawu zminyty: ale takij projekt do ustawy jakij nam tu komisija dorohowa predkladaje, jest jeszcze daleko hirszyj a to z toj przyczyny że komisija dorohowa bere za podstawu do obliczania należytości szarwarkowej pewnyj rodzaj ludej i chudobu a aż potom składki hroszewyi, i tym sposobom chce zaprowadzaty szarwarok poholownyj, a nad takim postupowaniom komissyi dorohowej tilko uboliwaty by wypadało, bo czyż można prypustyty, aby bidnyj, do toho jeszcze ditmy obarczenyj żytel hromady, bilsze szarwarku do doroh hromadzkich musiw robyty jak gospodar szczo sia lipsze maje: na to nawet sumlinie lipsze majuszczehosia ne może pozwołyty. Zresztow moi panowy doświdzenie poucza, że gospodar lipsze sia majuszczyj bilsze dorohow izdyt i tuju tym psuje, a zaś bidny ne robyt toho bo po najbilszoz czasty sam boso chodyt a tu naraz musiwby bilsze robyty jak tamtoj szczo sia lipsze maje.

Odze ja proto wnoszu, aby wysoka Izba nad projektom komisji dorohowej perejszła do poriadku

dnewnoho i aby zawozwała wysokij Wydił krajewyj, aby toj wypraciuwał innu nowu ustawu dorohowu na podstawi realnoj to jest: aby należytość szarwarkowa czyły koszta utrzymania doroh hromadzkich podług wsich w hromadi i na obszari dworskim opłacanych podatkiw bezpośrednich rozkładanyj były, i aby toj projekt w najkorotszom czasi wysokoj Izbi do uchwały predłożeny zistaw. Skinczyjem.

P. Gniewosz: Z początku zemierzałem zabrać głos jedynie w obronie zasad wypowiedzianych w projekcie komisji, a które ciągle broniłem.

Teraz jestem zmuszony, zbijać takie zarzuty podniesione przez przeciwników projektu komisji drogowej. Jeżeli spoglądniemy na sprawy drogowe w naszym kraju, to musimy przyznać, że nie bardzo pocieszający znachodzimy obraz. Widzimy, że wielkie wydatki mamy na drogi, a stan tych dróg pozostaje zawsze zły.

Mamy ustawę o wolności osobistej, a mimo to mieszkańcy wielu okolic znaglani złym stanem dróg, odbywać muszą więzienie w swych mieszkaniach. Najgłówniejszym według mnie powodem tego złego stanu jest brak należytego wykonywania dotychczasowej ustawy drogowej, która, chociaż nie jestem jej zupełnym zwolennikiem, przyznać muszę zawsze zawiera postanowienia, prowadzące do pożądanego celu. Co zdziałać może sprężysta ekutywa, okazuje poczynione w ostatnich czasach doświadczenie, że stanowcze wystąpienie władz nawet w krótkim czasie utworzyć może z terażniejszą ustawą komunikacye przez dłuższy czas zaniedbane. To dowodzi, że nie ustawa jest przyczyną złego stanu dróg, ale niewykonanie jej — bo najlepiej ułożone ustawy nic nie zdziałają same przez się, bez przeprowadzenia jej postanowień. Sprężyste wykonanie ustawy będzie najlepszym środkiem do usunięcia uprzedzeń, na których głównie opiera książd Krasicki swe twierdzenie. Jeżeliby ustawodawca zważał na uprzedzenia, natenczas musiałbym powiedzieć, że niemógłby wydać żadnej ustawy, któraby prowadziła do postępu — do korzystniejszego rozwoju interesów. Wszelkie uprzedzenia są właśnie najgłówniejszą zaporą postępu. — Kto kładzie nacisk na uprzedzenia wyrzeka się każdego postępu. Główne zapatrywania komisji drogowej leżą w tem, że uwzględnia nasze specjalne położenie, niechce dążyć do osiągnięcia wielkich rezultatów, tylko idąc za przysłowiem: „Według stawu grobla,“ chce wedle możności wprowadzić wolną cyrkulacyę ru-

chu, stopniowo według wzrastających potrzeb handlu i przemysłu w ogóle kraju, jakoteż pojedynczych jego okolic. Główny nacisk kładzie komisya na jak najprędsze powstanie dróg gminnych, to jest takich, aby na nich utrzymywać się mógł środkami przewozu, u nas zwykle używanymi w naszym kraju ruch handlowy t. j. transport przedmiotów przemysłu i handlu. Przykład innych krajów monarchii jako też innych państw wskazuje nam, iż tam — więc w krajach stojących pod względem przemysłu i handlu wyżej od nas, poczęto od postawienia w dobrym stanie najpierw zwykłych dróg komunikacyjnych, odpowiadających naszym drogom gminnym a przystąpiono dopiero wskutek wzrastania przemysłu i handlu do budowy dróg wyższego, niech tak powiem rodzaju t. j. co do swej konstrukcyi więcej odpowiadającym wzmocnionemu ruchowi i teraz odpowiadającym środkom transportowym. U nas na teraz najwięcej nagli umożliwienie w ogóle komunikacyi, która na teraz i na dłuższy czas, bo jest najtańszą, odbywać się będzie środkami transportowymi jakie mamy przy ręce.

Gdy zaś przez budowę kolei żelaznych spożytkowanie darów przyrody, powstanie przemysł fabryczny w pewnych okolicach kraju, handel ustali swe siedziby, wtenczas jak już to stwierdza dotychczasowe doświadczenie zarówno powstanie, potrzeba lepszych od gminnych dróg i znajdą się interesowani, którzy nawet z własnych funduszków chętnie się przyczynią, i wtenczas dopiero wskazanym będzie dopiero właściwy kierunek takich dróg wyższego rodzaju.

Tak u nas niepostępowano ale gdybyśmy byli od początku łożyli wszystkie albo znaczną część kosztów któreśmy łożyli na drogi krajowe i powiatowe, gdybyśmy mówię, byli łożyli takowe subwencjonując gminy na drogi gminne, na wystawienie na nich droższych mostów, i innych środków przebycia przeszkód komunikacyi, wtenczas nieznależli byśmy się w tak smutnem położeniu, w jakim się teraz znajdujemy, otóż sprawozdanie komisji piera to moje zapatrywanie i największy kładzie nacisk na to, abyśmy szli stopniowo do utworzenia lepszych komunikacyj, tak pod względem stanu jak i rodzaju dróg.

Moje te zapatrywania utwierdził p. Gross w swoim przytoczeniu przykładu Francji, gdzie rząd miliony na to wydaje, aby drogi gminne komunikacyjne w należyty wprowadzić stan.

Ten przykład powinien i nami powodować i od tego powinniśmy zaczynać nasze gospodarstwo

drogowe. Mamy wprawdzie przedłożoną sieć dróg krajowych i projekt do zaciągnięcia wielkiej pożyczki, lecz obawiam się, że nim przyjdzie do uzyskania tych środków pieniężnych, nim przyjdzie do wybudowania dróg krajowych, które powolnie postępować będą, tymczasem powstaną nowe linie kolejowe w całym kraju, które zupełnie uchylą wartość wielu dróg jako krajowych wciągniętych do uchwalonej sieci dróg.

Tymczasem my damy pieniądze na drogi, na których się potem pokaże, że raczej potrzeba na nich kosić trawę, a nie nawozić je szutrem. Otóż sądzę że przy tem budowaniu dróg krajowych, nam trzeba z wielką oględnością postępować i sądzę, że z większą dla kraju korzyścią użyłaby została nie mała część tych pieniędzy, na cele postawienia dróg gminnych w stan zdolny do ciągłego utrzymywania komunikacji.

Najlepsze rezultata otrzyma się według mego przekonania postępując za przykładem innych krajów i zasad przez komisję wypowiedzianych, a do wykonania tych udzielając gminom wsparcia na opędzenie większych wydatków przechodzących możność gmin, a to można osiągnąć przez zasadę wypowiedzianą w projekcie, jakoteż przez udzielanie stosownych wsparć, gminom na opędzenie większych wydatków.

Zarzut przez p. Grossa uczyniony że zasada konkurencyjna usuniętą została w pierwszej ustawie konkurencyjnej, odnosić się może tylko co do usunięcia konkurencyi przy drogach krajowych. Komisya, do której wtenczas należałem, odeszła od tej zasady, będąc tego przekonania że do utrzymania drogi głównie ci się przyczynić powinni, którzy mają z niej największe korzyści.

Jeżeli uznamy, że budowanie dróg krajowych dzieje się głównie w interesie kraju całego, to najślusniejsza, aby głównie wydatki na to ponosił kraj, konkurencyja zaś mogła być pociągnięta tylko w jakimś pewnym, daleko mniejszym stosunku.

Komisya wtenczas odeszła od zasady konkurencyi, jednak zatrzymała zasadę, że każdy powinien ile możności według tego, jaką ma korzyść przyczynić się do budowania i utrzymania drogi. Zasada ta przemawia za ustaniem prestacyi, prestacyi także i od tych, którzy niekoniecznie opłacają podatek. Weźmy większy zakład, większy obszar ziemski, to on w samej rzeczy stanowi pewne kryterium większej zamożności. Jednakże te zakłady,

te większe obszary gruntu nie są korzystnymi wyłącznie dla właściciela, lecz są zarazem źródłem zarobku i zamożności innych mieszkańców okolicy. Jeżeli weźmiemy podniesiony przykład dóbr Medenicy, to jużcić nie można zaprzeczyć, że równie jak właściciel przez sprzedaż swego drzewa miał z swoich lasów korzyść, tak też i cała okolica, która przedtem nie miała żadnego zarobku i możności zarobkowania, obecnie czy to przez rąbanie drzewa czy przez dostawę materiału równie korzysta z przedsiębiorstwa lasu, ale ani pierwszy ani drugi nie mogliby korzystać z tego zarobku bez dobrych dróg ułatwiających wywóz produktów leśnych.

Przyjęcie za podstawę wymiaru prestacyi jedynie podatki nie ujęłoby wielu korzystających z dróg i tak weźmy n. p. posiadacza 4 morgów ziemi, który ma parę koni. Każdy przyzna, że ta para koni więcej może być użytą do pracy innej, aniżeli do prowadzenia tego gospodarstwa. Największą nawet część roku taki posiadacz paru koni używa ich do zarobkowania bez opłacania za to podatku; używa zatem najwięcej drogi; przeto sądzę, iż nikt nie powie, aby było niesłusznem, że taki gospodarz korzystając z dobrej drogi, więcej jak kto inny opłacający podatek, także oprócz podatku i od uprząży swej przyczyniać się winien do utrzymania dróg.

Tak samo idzie i na zarobników korzyść z tych wszystkich dobrodziejstw, które dobra komunikacya wywołuje i nieraz widzimy, że gminy opierające się przeciw nakazowi naprawienia drogi, gdy były narazie przymuszone takowe w dobry stan przyprowadzić, z wdzięcznością wspominają o korzyściach, jakie ztąd odnoszą i obecnie z wielką chęcią i bez napędzania drogę gminną w dobrym stanie utrzymują. Tu idzie tylko o to, aby pierwszy upór i uprzedzenie usunąć, a gdy tego błogie skutki pokażą się, choćby nawet przez użycie przemusu, to nie jedna gmina, która opiera się, potem z chęcią przyczyni się do utrzymania dróg w dobrym stanie. X. Krasicki wdał się w ostrą cenzurę projektu komisji drogowej. Moi panowie! jeżeli tak z nożem anatoma staniemy do krytyki ustawy i będziemy podciągać nietylko jej postanowienia w samej ustawie zawarte, ale nawet możliwe przyszłe zastosowanie tych postanowień, *modus procedendi*, władz wykonawczych, to musimy otwarcie powiedzieć, że żadnej ustawy nie wydamy, któraby się okazała pod każdym względem praktyczną, i względem której nie możnaby podnieść obawy nadużyć lub trudności w wykonaniu. Dlatego wszelka krytyka

drobnostkowa, obejmująca nawet zarządzenia, które należą właściwie do władz wykonawczych, nie jest na miejscu. Zarządzenia wykonawcze, które muszą się zmieniać według okoliczności i czasowych potrzeb, nie należy przeciągać do pojedynczych paragrafów ustawy, a osobiście ustawy administracyjnej, w której nie można ująć naprzód wszelkich ewentualności, tylko się ograniczyć należy na postawienie pewnego systemu i zasad wytycznych, ujętych w paragrafy jako wskazówki dla postępowania władz administracyjnych, które ustanowione głównie do przestrzegania interesów, a nie praw, liczyć się muszą z okolicznościami towarzyszącymi każdemu pojedynczemu przypadkowi wywołującemu ingerencję władzy administracyjnej.

Ta buhalteryja i to lekarskie postępowanie, które x. Krasicki przedstawia nam tak jaskrawo dla odstraszenia nas od projektu komisji, może tylko chwilowo zjednać mowy zwolenników między tymi, którzy już i tak przystępują do obrad z uprzedzeniami, nas zaś nie powinny na chwilę zatrzymać w naszej czynności. Nie wdaję się w osądzenie tych zarzutów, ponieważ zostały już dostatecznie odparte przez posła Popiela.

Co się tyczy tak zwanego pogłównego, to ten zarzut spotkał także ustawę o funduszach zapasowych na cele kościelne. Przytaczano tę ustawę jako odstraszący przykład, jako jakieś widmo, które ma nas powstrzymać od uchwalenia prestacji osobistych. Przypominam panom, że gdy uchwalono ustawę o funduszach zapasowych na cele kościelne, jako referent przedstawiłem konieczność prestacji osobistych obok prestacji według majątku, którego kryterium ma być opłacany podatek. Tak tam jak i tu te obydwa czynniki służą za podstawę wymiarowi prestacji, a to w tym celu, aby ile możliwości pociągnąć do kosztów każdego korzystającego z przedmiotu, o którego utrzymanie chodzi, bez względu czy płaci podatki lub nie, ale zawsze stosownie do jego możliwości, którą u wielu stanowią ich fizyczne siły.

Zatrzymując i inną podstawę niżli same podatki dla wymiaru prestacji można będzie jedynie ująć liczną klasę mieszkańców, mianowicie w miastach, która wprawdzie nie opłaca żadnych podatków, ale mimo to trudni się przemysłem i handlem, a zatem ciągnie korzyści, które dają drogi dobrze utrzymywane.

Prestacje osobiste nie są pogłównem, a tem mniej tak zwanym haraczem; ich natura różni się

zupełnie od pogłównego. Używanie tego oznaczenia nie pochodzi z chęci wchodzenia w rdzeń rzeczy, jest to raczej hasłem boju, rzuconem dla ściągnięcia zwolenników za pomocą ich przerażenia. Przywołanie tu mniemanej analogii z ustawą zniesioną o funduszach zapasowych, uważam za środek niewłaściwy, równający się jaskrawemu pokostowi, nałożonemu sprzętowi nieużytecznemu, aby dać mu dla ściągnięcia kupców powabną powierzchowność.

Ks. Marszałek: P. Iwaniszów ma głos.

P. Iwaniszów: Pocztennyj hospodyn, p. Torosiewicz czuwstwujuczy nepraktycznost i nedonesłost ustawy dorohowej z dnia 18 sierpnia 1866 r. kotoraja to ustawa wedla jeho mńinyja w naszom kraju nezadowołstwie i szum wykłykała, riszył sia tamtoho roku w sojmi tutejszom takij naczerk do nowoi ustawy dorohowej sostawyty, kotoraby ustawa wsioemu doteperisznomu złomu zaradyty i wsi neudowolstwija i narikania uspokoiły mała. Odnakoż z predloženoj nam dneś nowoj ustawy dorohowej pokazuje sia, tak jak na dołony, że taja ustawa dorohowa złomu zaradyty ne jest w stani, owszem bolszoje narikanie i szuma w kraju jak pered tym sprowadyty może, a to po toj pryczyni, poneże peredloženna ustawa dorohowa jest nepraktycznoju i o mnoho bolsze nesprawedyłwsoju, jak poperedna. Prawda jest, ona i może buty sprawedyłwoju i praktycznoju, dla obszariw dworskich, odnakowoż dla nas selan. rukodylnikiw i bidnych ludej, kotoryj z dennoho zarobku swoju familiu otrymujut i żywiat jest nesprawedyłwoju i krywdytelnoju. W motywowanie mojeh wnesenja wdawaty sia ne budu, poneże p. x. Krasicki i p. Wesołowski jak najdobytņijske w swoich motywach toto wyskazaly, kotore ja namirjaw wys. Izbi zajawyty. Moi panowe, uważajte, szczo diłajete, to ne jest wełykoja sztukoja ruku w sojmi do hory pidnesty, i nasz narid bidnyi na newolu zasadyty (Niespokój w izbie. Głosy: Do porjādku. — Ta własne besidnyk howoryt do riczy i trimaje sia porjādku.) Otóż z takuju ustawoju dorohowoju, nam tu predloženu, w żaden sposib zholdyty sia ne mohu, dlatoho wnoszu, aby wys. Izba nad toju ustawoju dorohowow perejszła do porjādku dnewnoho.

Ks. Marszałek: P. Dunajewski ma głos

P. Dunajewski: Z dwóch stron postawiono wniosek przejścia do porjādka dziennego nad ustawą drogową. Ten tylko wniosek skłonił mnie do przedstawienia Wysokiej Izbie kilku uwag, przemawiających według mnie przeciw wniesionemu porządkowi dziennemu.

12

1/2
1/2
1/2
1/2

Jak wiadomo z dawniejszych rozpraw w Wysockiej Izbie toczonych, ~~if~~ mało jest spraw, któreby więcej budziły zajęcia, tyle poruszały rozmaitych dążeń i interesów, jak sprawa ustawy drogowej w ogólności i każdy odrębny wniosek w sprawie dróg w szczególności. Ta okoliczność jest dowodem, że zasada, na której się opiera skład tej Izby, odzwierciedla się w rozmaitych interesach i dążeniach, występujących na jaw pod względem ustaw drogowych i w ogóle w przeprowadzeniu w kraju naszym sprawy drogowej. Według statutu krajowego Sejm, jako reprezentacja kraju, opiera się na rozmaitych grupach i interesach, słowem, na rozmaitych warstwach społeczeństwa.

1/2
1/2

Otóż być czasem może, że okregi lub warstwy społeczne, z których pochodzimy, tak dalece nas owaładną, że nareszcie, popierając interesa i życzenia tych warstw lub okregów, według naszej myśli bronimy interesów całego kraju. Nie wiem, czy inna ustawa wyborcza mogłaby temu zaradzić. Kto wie, czy nie warto byłoby zrobić raz to doświadczenie? W sprawach drogowych to samo się przebija.

1/2
1/2
1/2
1/2
1/2
1/2
1/2

Nie powiem, że jest to usprawiedliwionem, ale jest przynajmniej w części wytłumaczonem, że poseł kieruje się w swoich zapatrywaniach dążeniami i interesami tych warstw społeczeństwa, które go wybrały. Jeżeli jednak tak rozbieramy ustawy nam przedkładane, że wprost stosujemy się w naszych wnioskach o skuteczności ustaw do indywidualnych stosunków pojedynczych warstw, a może i osób, i jeżeli chcemy mieć ustawę taką, która by odpowiadała wszystkim interesom, to nie trzeba się łudzić, takiego mądrego ustawodawcy nie ma na świecie, i nie masz takiej ustawy, by w niej wszystkie interesa znalazły załatwienie zadowalniające wszystkim i wszystkim istniejącym odpowiadała stosunkom. Żądać tego od ustawodawców, byłoby to wymagać po nich rzeczy nadludzkich; możemy od ustawy najwięcej wymagać osiągnięcia takiego skutku, ~~aby~~ mniej więcej zadawalniającego interesy, które nazywamy przeciętnymi, kraju naszego, ~~to była~~ ten wyrazem przeciętnym wszystkich interesów. Taka ustawa, która ma te wszystkie warunki, ścieśnia i obcina interesa warstw i ogranicza je do właściwej miary, a miarą tą jest sprawiedliwość. Dawniejsza ustawa nie opiera się na tej mierze sprawiedliwości i równości i z chlubą powiedzieć można, że komisya tego Sejmu wyraźnie oświadczyła się przeciw niej, komisya złożona z posłów tych warstw i grup, na których korzyść, jak twierdzono,

dawniejsza ustawa była napisaną. Właśnie postowie z większych własności byli w komisji w ~~przeciwnej~~ liczbie, a z tej komisji wychodzi projekt, który dawniejszą ustawę chce naprawić i zasadę sprawiedliwości i równości zaprowadzić. Główną wadą dawniejszej ustawy, przynajmniej mnie się tak zdaje, jest, że rozkłada ciężary w sposób nierówny. Przedewszyskiem upatrujemy niesprawiedliwość, i zdaje mi się słusznie, w sposobie przyczyniania się do budowy dróg gminnych, bo jak każdy z doświadczenia wie ten najwięcej musiał się przyczynić do budowy drogi, przez którego grunta ta droga bezpośrednio przechodziła, chociaż nie koniecznie tutaj ta okoliczność rozstrzyga, że właściciel gruntu do drogi przylegającego, najmniej ~~na niego~~ korzyści.

W ogóle jeśli panowie chcecie, aby ustawa drogowa opierała się na tej zasadzie, iż w miarę użytkowania mamy ponosić i ciężary, wtedy rzecz ta jest niemożliwą i przepraszam jeśli powiem, nawet żądaniem niesprawiedliwym. Któż bowiem jest w stanie policzyć pożytki, jakie i komu pewna droga przynosi. Czy temu, kto nią jeździ? Zapewne, jeżeli ktoś jeździ na spacer tylko i na polowanie, to jemu ona korzyść przynosi, ale droga jest głównie i przeważnie dla celów gospodarskich. Mierzyć więc miarą bezpośredniego użytkowania jest to tak, jak gdyby kazano uczniom uniwersytetu, ażeby ponosili cały koszt zakładów akademickich, bo oni bezpośrednio z nich korzyść mają. A przecież ponosi te koszty całe państwo, bo gdybyśmy chcieli, ażeby uczniowie cały koszt uniwersytetu opłacali, z małymi wyjątkami nikt nie byłby w stanie korzystać z uniwersytetu. Tak samo jeżeli koszty rozłożylibyśmy na tych, którzy bezpośrednio z drogi użytek ciągną, wtedy przyszlibyśmy do tego, że nie mielibyśmy żadnych dróg.

Mógłby mi który z pp. wnioskodawców przejścia do porządku dziennego zarzucić, że właśnie projekt komisji nie polega głównie na podstawie podatkowej. Jednakowoż nie na tem polega sprawiedliwość rozłożenia ciężarów, albowiem w abstrakcyi wzięta sprawiedliwość nie zawsze jest sprawiedliwością, i w praktyce wiemy, że tak jak nigdzie tak i u nas podatki nie są zupełnie równo rozłożone. Gdyby w naszym kraju rozłożono ciężary podług podatków, wtedy pytam się panów, którzy po wsiach mieszkają, w jakim stosunku do utrzymania dróg przyczyniają się ci, którzy obracają rozmaitego rodzaju ruchomym majątkiem, obracają kapitałami, lokują je w handlu,

400000

6

jezt

+

1/2

1/2

1/2

1/2

1/2

1/2

1/2

1/2

1/2

by ona

z aby

utrzymania tych dróg i rozmaitych ciężarów drogowych, a przecież oni korzystają z tej drogi i to dosyć często.

Zasada pracy i prestacyi in natura zastraszyła panów.

I niewątpliwie, gdyby nie było koniecznością wprowadzenie tego sposobu rozłożenia ciężarów, byłbym za tem, ażeby tej zasady nie wprowadzać. Zwracam uwagę pp. przeciwników, żądających przejścia do porządku dziennego, iż ta zasada już dzisiaj w niektórych ustawach jest obowiązującą.

Nietylko znajduje się ona w ustawie drogowej; tak samo ma się bowiem rzecz i w ustawie wojskowej. Według ilości członków rodziny rozkładają się ciężary na wszystkich. I jeżeli my ciężar drogowy opieramy na dwóch zasadach, na zasadzie podatkowej i pracy, to czynimy to dlatego, ażeby, jeżeli okaże się brak podstawy podatkowej, uzupełnić ją na podstawie podatkowej. Będziemy budować, tak jak budownicy, który budowę opiera na rozmaitych filarach i podstawach, ażeby utrzymać równowagę całości.

Podniósł już jeden z przeciwników ustawy, a za nim kilku w coraz dobitniejszych wyrazach, nie pocieszającą charakterystyczną stroną tej ustawy. Jakżeż powiedziano? Oto powiedziano, że, jeżeli wszyscy mają być do pracy przymuszani, — to znaczy karać kogoś, który ma rodzinę liczną, ubogich uciskać. Trzeba być w tej wys. Izbie bardzo ostrożnym w używaniu wyrazów w przenośnym znaczeniu, — wyrazów niekoniecznie ściśle do przedmiotu zastosowanych. Albowiem co się da powiedzieć w zgromadzeniu składającym się wyłącznie z osób wyższego wykształcenia, to w pewnych warstwach dziwnym odbija się i co dla porównania i w przenośnym znaczeniu użytym zostało, jak tu wyraz „kara”, nie zrozumiane przez innych, przekształca się, aż nareszcie odbija się jak słyszeliśmy w wyrazie: „niewola!” (Brawo), .../

Wyrazie, który w żadnym nie zostaje związku z przedmiotem; bo jeżeli to ma być niewola, — to dla nas wszystkich raczej jest to równością obowiązków. Kto żąda takiej wolności, aby miał usługi od społeczeństwa, a nie chce ponosić ciężarów, niech nie mówi o wolności, lecz żąda przywilejów!

Przyznaję, że zachodzi pewna nierówność, przyznaję, że mieszkaniec mający sześcioro dzieci, więcej będzie musiał dostarczać in natura, niż ten,

co ma ich dwoje. Jednakowoż myślałem sam o tem i odczytywałem przed posiedzeniem ustawę, czyby nie można zapobiedz, aby nie według liczby głów, lecz podług numerów, podług rodzin rozdzielić ciężary; ^{chociażbyśmy} w drugą niesprawiedliwość popadli, bo ^{rodzina} rodzina będzie obciążoną, bo człowiek, który ma rodzinę, — tą praeą będzie obciążony; ten zaś, co się nie ożeni i samopas chodzi jeszcze, ten nie dostarczy pracy in natura. Tak więc to byłoby premią na bezżeństwo. I znowu są trudności i niesprawiedliwość.

Zwracam zresztą uwagę, że braki projektu dadzą się poprawić, ale przedewszystkiem trzeba go rozbierać, aby obowiązkowi naszemu zadość uczynić. ~~Ale z tego nie wynika~~ ^{nie} aby przechodzić nad tą ustawą ryczałtowo do porządku dziennego. Temu muszę się oprzeć stanowczo. Od tylu lat cała ta sprawa się toczy, tyle komisyj już zasiadało, — gdybyśmy jeszcze raz nad tą ustawą do porządku przeszli, — to nie wiem, czy kiedyś znajdzie wys. Izba kogoś, który się da wybrać do komisji drogowej. Widziwny, że się ta walka ciągle prowadzi, — że są trudności w pogodzeniu interesów, i każdy wniosek najgruntowniej opracowany zawsze ten sam oczekuje los.

Jeżeli więc komisya swemu zadaniu odpowiedziała, — to mnie się zdaje, że jest naszym obowiązkiem, szczegółowo ten wniosek rozbierać. Komu się wydaje, że jest niesprawiedliwym, może przez poprawki zapobiedz temu, co uważa niestosownym, aby odpowiednio do swego przekonania ustawę przeprowadzić. Skończyłem. — (Huczne trawa).

Ks. Marszałek: P. Zakliński ma głos.

P. Zakliński: Wsim widomo jest duże wetyka ważność' doroh krajowych i wsich komunikacyi. I ja jeśm w tom perekonaniu, i sohlaszaju sia z tim. Dumaju, że tak, jak to skazał odyn Posoł, Francuzy uznały potrebu i konieczność' dobrych doroh — tak też ne może buty aby my ne mały preświdczenia, że lipsze dobrymy dorohamy jichaty i kolesa ne łamaty. Ate tu ne chodyt o to, szczo dobrych doroh nam potreba i my na tyi takoż wże wetyki kapytały włożyły. Tu chodyt specyально o szo inszoho — tu chodyt o zasadu prestacyi. Tak Wydił krajewyj jak i komisya sohlaszajut sia na prestacyu w osobi, chudobi i pry tom na prestacyu w datkach hroszewych.

Ne mohły mene perekonaty tak krasnyi wywody p. Grossa, kotoryj chotił dokazaty, szczo lipsza

je prestacya w naturi t. j. w osobach i chudobi, jak datki od stałych podatków, i wykazował, szo narid ubohyj, szczo sia staje szczo raz bilsze zahlungsunfähig i tym sposobom jak i podatku ne płatyt, to i dodatków ne dašt'. Tak jest ystynno. Ale jesły sia pryjde do takoho, kotoryj ne je w stani zapłatyty podatkow — abo, jesły takij od swojej bidnoj chatczyny płatyt oden abo dwa rynski podatku; — czy ne bude lipsze dla neho, piat' do szest' grejcarów dodatku zapłatyty, czy, jesły taka bidna rodyna piat' do szist' osob od lit 16 do 60 czysły robotu 30 abo 40 deń w roku robyty musyt. Porachuwawszy bo deń po pół ryńskoho, zarobyty może taka rodyna 15 ryńskich. Otżeż dumaju, że lipsze bułoby, szczo taka rodyna piat', desiat' albo dwajciat grejcarów na robotu dorohy zapłatyła, jak aby tak mnoho dnej w hołodi pracowała.

Druhij argument p. Grossa takōż mene ne perekonał; a to dotyczy szarwarkow. Mowyt p. Gross, ze jesły obowiazanyj do osobowoj yły tiahłowej roboty zwykłe ne robyt ciłyj deń, no załedwo kilka hodyn — to tomu nadzor dorohowij wynen, i tomu można zaradyty tem, szczo aby takomu lysze połowyny dnia rachowały i do dopońnenyja tych połowyn w bołsze dniach obowiazaty.

Protyw tomu wywodowy ja prymiczaju, że na szarwarok i wsiaku robotu bezpłatnu nasz narod zwyczajno po obidi wychodyt, i ne można žádaty, aby bidnyj muszczyna yły bidna newista bezpłatno w hołodi pracowały. A to ne je na seli naznaczeno, o kotoroj hodyni obidaty majet — koły może sobi szczo postaraty i zwaryty, tohda obidajet. Dla toho sia traflaje takij obid czasto i o 12-toj hodyni.

Druhij sposib jakijby był dobryj, nawodyt p. Gross, maje buty toj, aby robotnykam rachowały tiji czasy, w kotorych pił dnia abo mensze praciował i obowiazaty takoho, aby w dodatkowyc h dniach dokinczył tuju robotu. Na toje ja sia ne sohłaszaju, bo tojeby prypomynało tiji czasy, o kotorych wysoka Pałata nykoły prypomynaty ne chciłaby.

Otżeż sohłaszaju sia ne na prestacyu w naturi ale na dodatki do podatkow bezposrednych.

Zariwno ne perekonał mene p. Gniewosz, kotoryj takōż wykazował pożytki prestacyi w naturi. P. Popiel skazał mnoho; odnakoż ne choczū sia protywyty jeho besidy, kotoroj ożywył wysoku Izbu. Także ne možu sia sohłasyty z p. Duna-

jewskim, kotoryj sprotywłaje sia wnesenyju perejty nad projektom komissyi do poriadku dennoho, a to z pryczyn tych: persze, szczo ta ustawa komisyi tak jak inszyi ustawy, nemożet žadaniom wsim widpowisty, druhe, że rozmir użytkowania tych doroh tak tiazko postawyty, że nykoły ne można tych pożytkiw tak akuratne do prystacyj zastosowaty. Trete, wydyt p. Dunajewski koniecznost toi ustawy i choczē, szczo by poprawki stawłaty, kotriby widpowidaly potrebom i zasadam, jakij sia wydajut do brymy. Sohłasylbym sia z tym wnesanjem p. Dunajewskoho, aby poprawkamy tuju ustawu sowerszaty, jeslybym wydił toje wozmożnym byty. No taja ustawa jest tak perepletēna zasadoju o prystacyach w naturi, że trebaby mało ne do wsich §§. poprawki robyty, a tak ciłu sukienku nicuwaty, szczo ne jest diłom Sojma, no komisyi.

Ale sohłaszaju sia z besidamy posłów: Wesolowskoho, Krasickoho, Kocyłoskoho i Iwaniszowa, kotoryj sia sohłaszajut z toju zasadoju, szczo aby wsi prestacyji były oparty na bezposrednych podatkach.

Dłatocho prystupuju do wneskow tych, kotoryj wnosiat, szczo aby nad tym projektom komisyi prejty do poriadku dennoho z tim, aby Wydił krajowyj predložyl, jesły można, w toi sessyi, a jesły ne można, to w druhij sessyi nowyj projekt, kotoryjby na zasadi bezposredstwennych podatkow czerez dodatki opertyj był, a tak protywnyi storony pohodyty mił.

Ks. Marszałek: Odraczam posiedzenie na siódmą godzinę w wieczór.

Posiedzenie odroczone o godz. 2giej min. 45.

Posiedzenie podjęte o godz. 7mej min. 20.

(Dalszy ciąg rozprawy ogólnej nad wnioskiem zmiany ustawy drogowej.)

Ks. Marszałek: Ponieważ dostateczna liczba pp. posłów zebrana, więc rozpoczynam posiedzenie.

P. Wolański ma głos.

P. Erazm Wolański: Na podstawie objawionych życzeń zeszłorocznej komisji drogowej Wydział krajowy z powodu nierówności i niesłuszności obowiązującej ustawy drogowej przedložyl wysokiemu Sejmowi nową ustawę drogową. Na tej podstawie komisya drogowa wypracowała odmienną ustawę, nad którą tu właśnie mamy obradować. Najpierw nie pojmuje potrzeby całkiem nowej ustawy. Jeżeli są jakieś nierówności i niesłuszności, to te

mogą być bardzo łatwo usunięte przez poprawki w ustawie, obecnie nas obowiązującej.

Trudno bowiem przypuścić, ażeby wszystkie jej paragrafy były złe i nieodpowiednie, mogą być wyjątki, mogą być pojedyncze §§. ale o całej ustawie tego twierdzić nie można.

Odpowiedniej i praktycznej byłoby — na podstawie doświadczeń ulepszyć pojedyncze paragrafy lub ustępy w terażniejszej ustawie — jak wprowadzać całkiem nową.

Moi Panowie! bardzo łatwym jest zwalić ustawę, ale czy nowa będzie lepsza, to wielkie pytanie. Co do mnie, muszę podnieść, że najpierw należy dojść do źródła, czy ustawa dla tego jest złą, że jest źle napisana, czy też i dlatego że jest źle wykonaną.

(Głosy: która ustawa?).

Obecnie obowiązująca.

Widzimy, że w niektórych powiatach, gdzie są energiczniejsze i gorliwsze Wydziały powiatowe, tam i drogi są lepsze i mosty lepiej utrzymywane.

Przeciwnie widzimy, że w innych powiatach, gdzie wydziały są mniej gorliwe tam i drogi są gorsze i mosty dziurawe, pomimo że rząd dzisiaj wszelkiej udziela pomocy, jeśli Wydziały powiatowe od niego takowej żądają.

Przyznacie więc panowie, że to złe nie leży koniecznie w ustawie, jak przeważnie w wykonaniu i każda ustawa najlepiej ułożona i napisana będzie złą, jeżeli nie będzie należycie i odpowiednio wykonaną — przez organa wykonawcze. Jeżeli to przyjmujemy czy przyjęciem ustawy którą nam komisya przedkłada myślimy temu zaradzić, bynajmniej gdyż przyjęciem tej ustawy nałożylibyśmy jeszcze większe ciężary na nasze organa autonomiczne które dziś tych pojedynczych nie wykonują należycie.

Do ścisłego i sprawiedliwego wykonania przedłożonej ustawy — niewystarczają obecnie siły naszych władz autonomicznych — po powiatach bez buchalterów kontrolorów i pisarzów. Po gminach i powiatach niepodobnym byłoby się obejść — i jeszcze zachodzi pytanie, czy drogi byłyby lepsze, — wątpię bo ustawa jest zawiłą, niejasną, dla nich niezrozumiałą i wobec dzisiejszych stosunków prawie niewykonalną, — pojmowałbym wprowadzenie nowej ustawy, gdyby ta w głównych podstawach była odmienną od obecnie obowiązującej. Ale cóż ona

zawiera? znowu prestacye w naturze i pieniądzech z dodatkiem większego zawikłania i tysiącnych nieporozumień.

Przedewszystkiem przy zmianach i uchwałach gdzie wchodzi tak różnorodne interessa należy się kierować zasadą słuszności i sprawiedliwości, wyrównując o ile można ciężary i korzyści tak dla jednych jak dla drugich.

Że taka ustawa jest niezbędną, to rzecz niewątpliwa, bo nikt nie zaprzeczy, że komunikacye w kraju potrzebne są dla ułatwienia handlu, podniesienia przemysłu i rolnictwa, ale z drugiej strony należy uważać i na to, ażeby zanadto nieobciążać tych, którzy i tak są należycie obciążeni.

Mówią, że drogi w kraju są złe. Istotnie tak jest. Lecz pytam, czy wyczerpano siły przeznaczone do naprawy dróg, które są ustawą istniejącą przepisane? Nie, bo zaledwie połowa dni przeznaczonych ustawą została do naprawy dróg użyta. Czy temu winna ustawa? i dla tego zastępować nową. Dopóki inny ustrój w organizacyi gmin i rad powiatowych nie nastąpi, tak długo lepiej ulepszać prowizorycznie obecną jak tworzyć nową — podług mego przekonania trudną do przeprowadzenia.

Nie będę panów zajmował długim rozbiorem ustawy przez komisję przedłożoną. W tej osnowie przyjąć ją jest niemożliwym przerabiać ją w pełnej Izbie byłoby bardzo niebezpiecznym, bo wiemy z praktyki zeszłorocznej moglibyśmy bowiem dojść do takiego zamieszania jak z zeszłym roku przy uchwale o ptakach — że nie wiedzielibyśmy jak z tego wybrnąć.

W pełnej Izbie albo się przyjmuje ustawa podług wniosku komisji z małoznaczacemi poprawkami, gdzie zaś zachodzą kardynalne zmiany tam jest wskazanem przejście do porządku dziennego.

Z tamtej strony podniesiony był głos, jak można przechodzić do porządku dziennego? Honor Izby nie pozwala.

Moi Panowie — Honor Izby nie polega na tem, żeby dla honoru uchwalać — ale podług mego przekonania polega na tem żeby uchwalono to co jest z pożytkiem dla kraju.

P. Popiel: proszę o głos.

Chcecie gwałtem przemiany ustawy, na ustawę którą komisya proponuje — dobrze — pytam się kto ją chce — z mniejszych posiadłości ją nie-

chę. pomiędzy nami jest bardzo wielu którzy się z nią pogodzić nie mogą. — Więc któż chce.

Prawda, że trudno ułożyć ustawę, któraby wszystkim dogodzić mogła, jak to słusznie podniósł poseł Dunajewski, muszą być kontenci i malkontenci i tak jest istotnie. Dlatego przy uchwałach należy uważać, by nie było więcej niezadowolonych jak również i to czy ustawa odpowiednio i sprawiedliwie może być przeprowadzona. Nie będę wchodził w szeroki rozbiór ustawy przedłożonej wysokiej Izbie przez komisję. Jednak muszę wyznać, że tak jak jest przedłożoną przyjąć ją niepodobna. Weźmy n. p. §. 9 tej ustawy. (Czyta §. 9.)

(Głosy: Ależ to stara ustawa.)

Jeżeli nam przedkładają nową ustawę, to trzeba było w nowej to zmienić. (Czyta dalej §. 9.)

Cóż się więc ma stać z taką drogą krajową — którą powiat nie przyjmie gmina nie przyjmie, (Głosy ale to stara ustawa) ma być sprzedana — należało więc i ten §. choć z dawnej ustawy zmienić — bo mało dróg mamy i zawsze drogi będą potrzebne.

Weźmy dalej §. 15. tej ustawy (czyta):

Wiemy, że przy budowie dróg krajowych, nie pytają się osady, prowadzą się drogi przez wsie, których obejść nie można i dla tego mają osady własnym kosztem budowane ścieki kanały brukować i szutrować drogę. Pytam się czy to jest słusznem. można przyjąć ten §? (głosy nie.)

W nowym projekcie znajdujemy aż 4 kategorie dróg, krajowe, powiatowe, gminne i konkurencyjne. Istotnie nie mogę pojąć jak można tworzyć tyle kategorii, które z jednej i tej samej kieszeni mają się opłacać. Pojmuję podział na drogi krajowe i gminne, nawet na okręgi konkurencyjne, tak jak to się teraz praktykuje w Węgrzech, ale cztery kategorii to tylko chyba dla większego zamieszania.

Ponieważ zaś obecnie obowiązująca ustawa potrzebuje niektórych zmian n. p. w §. 12, który nie jest jasno określony co do dostawy materiału i może jednych za wiele drugich zamało obciąża. Ponieważ i w nowej ustawie znajdują się ważne ustępy, jako to, pociągnięcie przemysłowców i fabryki do prestacyj, odpowiedniejszych zużyciu dróg przez nich. Stawiam następujący wniosek:

Wysoki Sejm nad wnioskiem komisji przechodzi do porządku dziennego.

Uprościć komisję drogową, by w celu ulepszenia istniejącej ustawy, na podstawie większej ruwności i słuszności przedstawiła potrzebne zmiany szczególnie §. 12. z dodatkiem pociągnięcia do prestacyj fabryk i przemysłowców, jak również i tych, którzy nieopłacają gruntowy podatek a z dróg korzystają. Jeżeliby zaś komisya drogowa tego się niepodjęła, natenczas wnoszę wybór osobnej komisji drogowej, któraby jeszcze na obecnej sesji wysokiej Izbie te zmiany przedłożyła. (Brawo.)

P. Potocki: Proszę o głos co do formalnego traktowania.

Ks. Marszałek: P. Potocki ma głos.

P. Potocki: Wnoszę aby po jeneralnej dyskusji odroczone specjalną dyskusję na kilka dni, ażeby dać nam sposobność bliższego porozumienia się co do pojedynczych paragrafów.

Ks. Marszałek: Wniosek ten podam pop głosowanie po ukończeniu ogólnej rozprawy, gdyż przedtem muszę podać wniosek przejścia do porządku dziennego.

P. Golejewski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Golejewski ma głos.

P. Golejewski: Podług regulaminu można każdej chwili przerwać rozprawę, wnoszę więc, aby odroczone rozprawy do Soboty.

Ks. Marszałek: Kto się z tym wnioskiem zgadza zechce wstać. (Wątpliwa większość.) Zrobimy więc kontra próbę, kto jest przeciw temu wnioskowi zechce wstać. (Wątpliwa mniejszość, sekretarze liczą głosy.)

(Głosy: Imienne głosowanie.)

Zdaje się być większość za odroczeniem jednak postawiono tu wniosek imiennego głosowania, Kto popiera wniosek imiennego głosowania zechce wstać. (Wstaje dostateczna ilość.) Przystąpimy więc do imiennego głosowania. Kto jest za odroczeniem powie „tak“, a kto jest przeciw powie „nie“.

Sekretarz p. Jasiński (czyta alfabetyczny spis członków sejmu.)

Przez „tak“ głosowali;

Agopsowicz, Bartoszewski, Chrapek, Chranowski, Czajkowski, Czartoryski, Czerkawski, Da-

browski, Dunajewski, Dzwonkowski, Garbaczyński, Golejewski, Gołuchowski, Gross, Haller, Hoszard, Jasiński Aleks., Jasiński Józef, Kabat, Kaczała, Kallir, Kaszewko, Kirchmajer, Kraiński, Łoś August, Łoś Włodzimierz, Madejski, Małecki, Majer, Pietruski, Podlewski, Popiel, Potocki, Rutowski, Rydzowski, Rylski, Sapięha Adam, Sawczyński, Serwatowski, Siemiński, Skrzyński, Skwarczyński, Słonecki, Spławiński, Strzygowski, Szemelowski, Szeptycki, Szumańczowski, Szymonowicz, Tarnowski Jan, Tettmajer, Trzeciecki, Weigel, Weissmann. Wereszczyński, Wesołowski, Wodzicki Hen., Wodzicki Ludw., Zawadowski.

Przez „nie“ głosowali :

Bodnar, Całkowski, Drozd, Fecak, Fortuna, Gawronek, Grocholski, Hajdamacha, Halka Horodyski, Iwaniszów, Janowski, Jaworski Paweł, Kerepin, Kobylarz, Kocko, Kocyłowski, Kozanowicz, Krasicki, Kulczycki, Kuzara, Laskorz. Jędrzejcki, Lisiewicz, Michalski, Oskard, Ozarkiewicz, Pawlików, Pełech, Pietruszewicz, Pohorecki, Siwiec, Smarzewski, Szaszkiwicz, Szczepański, Szott, Szurlej, Torosiewicz Emil, Turczyn, Wiśniowski, Wolański Erazm., Włodek, Żołędz.

Ks. Marszałek: Jest więc 59 głosów za odroczeniem a 44 przeciw, rozprawy będą zatem odroczone do soboty.

Z porządku dziennego następuje sprawozdanie komisji budżetowej w sprawie budowy domu obłąkanych w Kulparkowie. Sprawozdawcą jest p. L. Wodzicki.

Sprawozdawca p. Ludwik hr. Wodzicki: (Zaczyna czytać sprawozdanie jak Aleg. XXII.

P. Pietruski: Proszę uwolnić sprawozdawcę od czytania.

Ks. Marszałek: Kto się zgadza z tym wnioskiem zechce rękę podnieść. (Większość.) Wnioski przyjęły.

Sprawozdawca p. L. Wodzicki (czyta odnośne sprawozdanie z alegatu powyżej powołanego):

Proszę sobie w ustępie drugim poprawić błąd, bo powiedziane tam jest, „gdyby przed umieszczeniem“ a ma stać „gdyby“ przed umorzeniem“.

Ks. Marszałek: Rozprawa ogólna otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Więc przystąpimy do rozprawy szczegółowej:

Sprawozdawca p. hr. L. Wodzicki (czyta):

1. Przyjmuje do wiadomości projekt pożyczki 150.000 złr. w. a. na budowę zakładu obłąkanych w Kulparkowie, zaciągnąć się mającej z funduszków: 1) domestykalnego; 2) szkoły kucia koni; 3) kultury krajowej, wraz z planem jej umorzenia w 21 latach.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Gł. nikt głosu nie żąda. Kto za przyjęciem tego ustępu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Ustę 1szy przyjęty.

Sprawozdawca p. hr. L. Wodzicki (czyta):

2. Przyjmuje na fundusz krajowy obowiązek spłacenia funduszowi domestykalnemu kapitału na budowę domu obłąkanych w Kulparkowie pożyczonego, gdyby przed umieszczeniem tej pożyczki zaszła potrzeba użycia tego kapitału z tytułu gwarancyi w art. 75. b. Statutów galicyjskiego Towarzystwa kredytowego zapisanej.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda rozprawa zamknięta. Kto za przyjęciem tego ustępu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Ustę 2gi przyjęty.

Sprawozdawca p. hr. L. Wodzicki (czyta):

3. Poleca umieszczać corocznie w budżecie krajowym pod rub. VI. kwotę 12.000 złr. w. a. na spłatę pożyczki 150.000 złr. w. a. na budowę zakładu obłąkanych projektowanej, aż do całkowitego jej umorzenia.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Kto za przyjęciem tego ustępu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Ustę 3ci przyjęty.

Sprawozdawca p. hr. L. Wodzicki (czyta):

U c h w a ł a

z dnia
Sejm królestwa Galicyi i Lodomeryi z wielkim księstwem Krakowskiem.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Więc kto jest za przyjęciem tytułu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Tytuł przyjęty.

P. Pietruski: Proszę o przyjęcie tej uchwały w trzecim czytaniu bez czytania.

Ks. Marszałek: Kto jest za tym wnioskiem, zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty. Więc kto przyjmuje tę ustawę w trzecim

czytaniu, zechce wstać. (Większość.) Ustawa przyjęta w trzecim czytaniu.

Porządek dzienny jutrzejszego posiedzenia, będzie następujący:

Sekretarz p. Bartoszewski (czyta):

Porządek dzienny

XV. posiedzenia na dzień 28. listopada 1872.:

1. Sprawozdanie komisji administracyjnej z wniosku Wydziału krajowego o ustanowieniu syndykatu prawniczego.

2. Sprawozdanie komisji administracyjnej z wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie urzędzenia biura statystycznego przy Wydziale krajowym.

3. Sprawozdanie komisji administracyjnej o wnioskach Wydziału krajowego względem zwinięcia krajowych zakładów podrzutków.

4. Sprawozdanie komisji prawniczej o wniosku posła Skwarczyńskiego o zmianie sejmowej ordynacji wyborczej.

5. Sprawozdanie komisji administracyjnej o wniosku Wydziału krajowego względem uznania szpitalu powiatowego w Starem mieście przy Podhajcach za powszechny i publiczny.

6. Drugie czytanie wniosków Wydziału krajowego o udzielenie prawa do poboru wyższych dodatków gminnych.

7. Sprawozdanie komisji petycyjnej.

Ks. Marszałek: Petycye mające się załatwić będą jutro ogłoszone.

(Głos: Proszę je dziś przeczytać.)

Sekretarz p. Bartoszewski (czyta):

Spis petycyj

1. Kopytkowe dla miasta Tarnopola.

2. Petycja gminy Waręża o zniesienie nakazu rozszerzenia drogi.

3. Przedstawienie skarbu Dębickiego o pozwolenie podwyższenia myta przewozowego.

4. Petycja Rady powiatowej Limanowskiej o budowanie mostu pod Gołkowicami.

P. Agopsowicz: Te dwie ostatnie petycye o subwencye na drogi nie będą jutro traktowane, albowiem zostaną załatwione w ustawie o sieci dróg krajowych.

Ks. Marszałek: Posiedzenie zamknięte. Przyszłe posiedzenie jutro o 11ej rano.

Koniec posiedzenia o godzinie 8ej wieczór.

Alegat 1. do sprawozdania z 14. posiedzenia.

1.

U c h w a ł a

z dnia 27. Listopada 1872.

**Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem
Krakowskiem.**

1. Przyjmuje do wiadomości projekt pożyczki 150.000 złr. w. a. na budowę zakładu obłąkanych w Kulparkowie, zaciągnąć się mającej z funduszków: 1) domestykalnego; 2) szkoły kucia koni; 3) kultury krajowej, wraz z planem jej umorzenia w 21 latach.

2. Przyjmuje na fundusz krajowy obowiązek spłacenia funduszowi domestykalnemu kapitału na budowę domu obłąkanych w Kulparkowie pożyczkowego, gdyby przed umorzeniem tej pożyczki zaszła potrzeba użycia tego kapitału z tytułu gwarancyi w art. 75. b. Statutów galicyjskiego Towarzystwa kredytowego zapisanej.

3. Poleca umieszczać corocznie w budżecie krajowym pod rub. VI. kwotę 12.000 złr. w. a. na spłatę pożyczki 150.000 złr. na budowę zakładu obłąkanych projektowanej, aż do całkowitego jej umorzenia.

2.

Plan umorzenia

wypożyczyć się mającego kapitału w kwocie 150.000 złr. w. a.,
a spłacić się mającego wraz z 5⁰/₁₀₀ odsetkami w latach 21 po
12.000 złr. rocznie.

W roku	Na kapitał		5 ⁰ / ₁₀₀ odsetki		R a z e m		
	złr.	ct.	złr.	ct.	złr.	ct.	
1.	4.500	—	7.500	—	12.000	—	
2.	4.725	—	7.275	—	12.000	—	
3.	4.961	25	7.038	75	12.000	—	
4.	5.209	31	6.790	69	12.000	—	
5.	5.469	78	6.530	22	12.000	—	
6.	5.743	27	6.256	73	12.000	—	
7.	6.030	43	5.969	57	12.000	—	
8.	6.331	95	5.668	05	12.000	—	
9.	6.648	55	5.351	45	12.000	—	
10.	6.980	98	5.019	02	12.000	—	
11.	7.330	02	4.669	98	12.000	—	
12.	7.696	53	4.303	47	12.000	—	
13.	8.081	35	3.918	65	12.000	—	
14.	8.485	42	3.514	58	12.000	—	
15.	8.909	70	3.090	30	12.000	—	
16.	9.355	18	2.644	82	12.000	—	
17.	9.822	93	2.177	07	12.000	—	
18.	10.314	08	1.685	92	12.000	—	
19.	10.829	79	1.170	21	12.000	—	
20.	11.371	27	628	73	12.000	—	
21.	resztę	1.203	21	60	1.263	37	
R a z e m		150.000	—	91.263	37	241.263	37