

Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego.

21. posiedzenia 3. sesji 3. peryodu Sejmu galicyjskiego

z dnia 5. grudnia 1872.

Treść: Dalszy ciąg spisu petycji wniesionych do Sejmu. — Interpelacya p. Ziemiakowskiego do Komisarza rządowego w przedmiocie pomijania prawa polskiego prywatnego w programie rygorozów prawnych. — Wniosek naglący p. Smarzewskiego w przedmiocie zwołania sesji nadzwyczajnej Sejmu krajowego. — Uchwalenie tego wniosku w drugim i trzecim czytaniu. — Sprawozdanie komisji drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego a) projektu dróg, których budowa za nagłącą uznaną została, i b) o wnioskach Wydziału krajowego wykonania teje budowy się dotyczących. — Rozprawa ogólna nad wnioskami komisji drogowej. — Przemowy pp. Skrzyńskiego, Grossa, Ludwika Wodzickiego, powtórnie Skrzyńskiego, Krzeczunowicza, Weigla, Adama Sapichy i powtórnie Grossa. — Dyskusya szczegółowa nad ustawą w sprawie uznania niektórych dróg za krajowe. — Przyjęcie teje ustawy po odrzuceniu wszystkich poprawek i wniosków w szczegółowej dyskusyi stawianych. — Trzecie czytanie teje ustawy. — Odroczenie posiedzenia do popołudnia. — Dalszy ciąg posiedzenia wieczorem. — Przyjęcie wniosku komisji drogowej w przedmiocie wniosku p. Bauma o uznaniu drogi z Suchy do Zatora za krajową. — Przyjęcie proponowanej przez komisję drogową rezolucyi w sprawie dróg kosztem Państwa budowanych, oraz dodatku p. Grossa do teje rezolucyi. — Odrzucenie wniosków komisji drogowej wskazujących kierunek dróg z Kopyczyniec do Smykowiec i z Borszczowa do Husiatyna i przyjęcie uchwały względem drogi z Jezierzan do stacyi kolei husiatyńskiej. — Wnioski komisji drogowej w sprawie kolei wycynalnych. — Prawki pp. Ludwika Wodzickiego, Polanowskiego, Adama Sapichy i Chrzanowskiego. — Początek rozprawy szczegółowej nad uchwałą w sprawie kolei wycynalnych. — Odrzucenie poprawek pp. Polanowskiego i Chrzanowskiego, oraz przyjęcie pierwszego punktu uchwały w sprawie kolei wycynalnych. — Dyskusya nad punktem drugim teje uchwały. — Oświadczenie posła Grocholskiego w przedmiocie druku prywatnego rozdane w sali sejmowej. — Zawieszenie posiedzenia. — Nowa stylizacya wniosków komisji w sprawie zakładania kolei wycynalnych. — Cofnięcie uchwały przyjmującej część tych wniosków i rozpoczęcie na nowo dyskusyi szczegółowej. — Przemowy pp. Szaszkiewicza, Adama Sapichy, Ludwika Wodzickiego i Kirchmajera. — Przyjęcie wniosków komisji z wyjątkiem niektórych ustępów. — Przyjęcie wniosków komisji drogowej w sprawie drogi Wełdzirskiej i drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa. — Cofnięcie wniosku p. Torosiewicza w sprawie budowy drogi Halicko-Monasterzyckiej. — Przejście do porządku dziennego nad wnioskami pp. Kerepina i Siwca o uznanie niektórych dróg powiatowych za krajowe. — Uchwała sejmowa w przedmiocie petycji o uznanie dróg gminnych i powiatowych za krajowe, oraz o subwencye na budowę dróg. — Wniosek komisji drogowej w sprawie drogi z Tarnobrzegu

do Nadbrzezia. — Przemowy pp. Drozda i Grossa, oraz poprawka i przemowa posła Stanisława Tarnowskiego. — Przyjęcie w imiennym głosowaniu wniosku p. Tarnowskiego. — Przejście do porządku dziennego nad petycją Wydziału pow. w Tarnobrzegu względem wypłaty za zajęte pod drogę grunta. — Wybór dwóch zastępców członków Wydziału krajowego.

Początek posiedzenia o godzinie 10. min. 40 przed południem.

Posłów obecnych 113.

Przewodniczący J. O. Ks. Leon Sapieha Marszałek krajowy.

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

Ze strony c. k. Rządu: J. W. Oswald Bartmański, wice-prezydent c. k. Namiestnictwa i c. k. Radca dworu.

Ks. Marszałek: Ponieważ jest dostateczna liczba pp. posłów obecnych, przeto posiedzenie otwieram. P. sekretarz odczyta protokół z ostatniego posiedzenia.

Sekretarz p. Jasiński (czyta protokół z dnia 4. grudnia 1872).

(Po przeczytaniu).

Ks. Marszałek: Czy żąda kto głosu co do przeczytanego protokołu?

P. Małecki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Małecki ma głos.

P. Małecki: Ponieważ dwóch miejsc protokołu dobrze nie dosłyszałem, więc chciałbym za pytać się p. Sekretarza, jak one brzmią w §. 11. czy jest powiedziano „o ludności niżej 2000,“ a w §. 2. któryśmy na końcu uchwalił, czy jest w ustępie trzecim dodane „i rozrządzają“ i t. d. z pierwotnego tekstu.

Sekretarz p. Jasiński: Jest tak powiedziane.

P. Małecki: Więc nie mam nic do poprawienia.

Ks. Marszałek: Gdy nikt więcej głosu nie żąda, więc protokół przyjęty.

P. x. Król: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: W jakiej sprawie?

P. x. Król: Jest to sprawa bardzo ważna.

Ks. Marszałek: Nie mogę udzielić głosu nie wiedząc w jakiej sprawie. Jeżeli szan. poseł ma wniosek do postawienia, to proszę go podać na piśmie. Następuje spis petycyj.

Sekretarz p. Jasiński (czyta):

S p i s

petycyj po dzień 4. grudnia 1872 r. do Sejmu krajowego wniesionych.

401. Barański Heliodor kwieskowany urzędnik salinarny przez p. Grocholskiego o wyjednanie mu służby przy salinach.

402. Edmund Baron Lariss przez p. Zyblikiewicza protestuje przeciw proszonemu przez gminę Kęty podwyższeniu opłaty konsumcyjnej od trunków propinacyjnych.

403. Wydział pow. w Tarnowie przez posła Dzwonkowskiego z prośbami gmin Zbyłtowska góra, Mikołajowice z Sierakowicami o darowanie pożyczki z roku 1846.

404. Zbory izraelskie w Komarnie, Podhajcach, Zbarażu, Stryju, Śniatynie, Radomyślu, Przemyślanach, Zborowie, Skałacie, Turce, Głogowie, Dukli i Sieniawie przez p. Kallira, przystępują do petycji podanej przez lwowski zbór izraelitów w przedmiocie funduszków szkolnych.

405. Stratyn gmina miejska i wiejska przez p. Wereszczyńskiego w sprawie usunięcia tamtejszego nauczyciela Adama Felińskiego.

406. Gmina miasta Przemyśla przez p. ks. Adama Sapiechę w przedmiocie wynagrodzenia za kwatery i podwozy dla c. k. wojska.

407. Gmina miasta Przemyśla przez p. ks. Adama Sapiechę w sprawie zakładania szkół ludowych i uregulowania plac dla nauczycieli.

P. Majer: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Majer ma głos.

P. Majer: Muszę zawiadomić wys. Izbę, iż liczne petycje, które były wniesione do Sejmu, a potem odstąpione komisji edukacyjnej, załatwione

zostały przez ustawy uchwalone przez wys. Izbę, jako to ustawę o szkołach ludowych i o stanowisku nauczycieli. Oprócz tego mam obowiązek donieść wys. Izbie, iż dwie petycje, jedna miasta Mielca o subwencję na szkołę realną i miasta Biały o zasiłek na gimnazjum katolickie, odstąpione zostały z przychylną opinią komisji budżetowej.

Ks. Marszałek: Jest interpelacya do p. Komisarza rządowego.

Sekretarz p. Jasiński (czyta):

Interpelacya

do JW. Komisarza rządowego.

Od najdawniejszych czasów było prawo polskie przedmiotem examinów ścisłych czyli regorozów prawniczych na uniwersytetach w Krakowie, Lwowie, na innych zaś uniwersytetach Monarchii — prawo lenne (Dekret kanc. nadworny z dnia 7. września 1810.)

Najwyższe postanowienie z dnia 25. Września 1855 ogłoszone rozporządzeniem Ministerstwa wyznań i oświaty z dnia 2. października 1855 Dz. pr. p. Nr. 172 zatwierdziło dotychczasowy stan rzeczy, orzekając, że na uniwersytetach w Krakowie i we Lwowie prawo polskie prywatne pozostać ma przedmiotem examinów ścisłych.

Jednakże najnowsze rozporządzenie Ministerstwa wyznań i oświaty z dnia 15. kwietnia 1872 ustanawiając nowy porządek examinów ścisłych we wszystkich Wydziałach uniwersytetu nie wymienia prawa polskiego pomiędzy przedmiotami tychże na Wydziale prawa i administracyi; natomiast wprowadza ono w §. 2. prawo prywatne niemieckie i jego historią jako przedmiot tych examinów.

Lubo pewną jest rzeczą, że najwyższe postanowienie z dnia 25. września 1855 r. uchylone być nie mogło wspomnianem dopiero rozporządzeniem ministeryalnem, i że takowe tak długo obowiązuje na uniwersytetach krakowskim i lwowskim, jak długo w drodze ustawodawczej zmienione nie będzie, do czego już ze względu na odrębną przeszłość Galicyi. jako wielką część dawnego państwa polskiego nigdy przyjść nie powinno to jednak dla usunięcia wszelkiej w tej mierze wątpliwości, podpisani mają zaszczyt zapytać Jaśnie Wielmożnego Komisarza rządowego: Czy zamiarem c. k. Rządu jest przez zaprowadzenie nowego porządku zdawania examinów tych prawniczych, i wprowadzenie prawa prywatnego niemieckiego i jego historii jako

przedmiotu tychże wyłączyć prawo prywatne polskie od tych examinów w zupełności lub też czy zamiarem c. k. Rządu jest pozostawić kandydatom wolność zdawania examinu ścisłego zamiast z prawa niemieckiego i jego historii, z prawa prywatnego polskiego na uniwersytetach w Krakowie i we Lwowie.

Ziemiałkowski, Czajkowski, Skrzyński, Wesołowski, Wolski, Rutowski, Agopsowicz, Adam Sapięha, Smarzewski, Kraiński, Chrzanowski, Rydzowski, Czerkawski, Grocholski, St. Tarnowski, Szumańczowski, Badeni, Kamiński, Weigel, Majer, Sawczyński, Marcełi Madejski, Paszkowski, Jasiński Alexander, Kabat.

Ks. Marszałek: Interpelacya ta będzie oddaną p. Komisarzowi rządowemu. Jest jeszcze wniosek naglący.

Sekretarz p. Jasiński (czyta):

Wniosek naglący.

Wysoki Sejm raczy uchwalić.

Zważywszy, że sesye sejmowe w ciągu ostatnich lat bywały zbyt krótkie i do wypracowania ustaw obszerniejszego rozmiaru niewystarczające:

Zważywszy, że z powodu krótkiego trwania tegorocznej sesyi spadły z porządku dziennego projekta do ustaw o okręgach gminnych, o wykupnie prawa propinacyi, o zmianie ustawy drogowej i wiele innych, wysokiej ze względu na dobro kraju doniosłości.

Sejm oświadcza życzenie, aby zaraz po zamknięciu tegorocznej sesyi Rady państwa, otworzoną została sesya Sejmu galicyjskiego.

Smarzewski wnioskodawca, Paszkowski, Grocholski, H. Wodzicki, Alfred Potocki, Majer, L. Wodzicki, Szumańczowski, St. Tarnowski, Horszard, Baworowski, Krzeczunowicz, Sawczyński, Haller, Jasiński Alex., Baum, Bartoszewski, Popiel, Kaczała, Kamiński, Apol. Jaworski, Zamojski, Pohorecki, Kocko, Horodyski, Golejewski, Czajkowski, Konopka, Ławrowski, Polanowski, Spławiński, Pawlików, Emil Torosiewicz, Wereszczyński, Firlej, Szaszkiwicz, Fecak, Zakliński, Józef Jasiński, Dunajewski, Madejski, Trzecieski, A. Sapięha, Tetmajer, Serwatowski, Król, Weigel, Czerkawski, Ziemiałkowski, Pietruski, Kraiński, Podlewski, Torosiewicz, Kabat, Chrzanowski, Agopsowicz, Wesołowski, Rydzowski, Gniewosz, Stonecki, Wolski, Zawadowski, Siwec, Rutoński, Dzwon-

kowski, Kirchmajer, Wł. Łoś, Piliński, Koziembrodzki, Rylski, Głogowski, Chrapek, Szczepański, Jan Tarnowski, Czartoryski Kaszewko, Hoppen, Dąbrowski Szemelowski, Turczyn, Kuzara, Oskard, Włodek, Szott, Michalski, Siemieński, Szurlej, Fortuna, Kobylarz, Iwaniszów, Kocyłowski, Gawronek, Jędrzejowski, Biłous, Hadamacha, Laskorz, Drozd, Kerepin, Bogdanowicz, Kowalski, Skwarczyński, E. Wolański, Badeni, Gross.

P. Smarzewski: Prszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Smarzewki ma głos.

P. Smarzewski: Znajduję się w tem przykrem położeniu, w jakim znajduje się każdy mowca zabierający głos na tegorocznej sesyi, że raczej wypada mi myśleć o tem, jakbym mógł najmniej powiedzieć a nie o tem, coby można na uzasadnienie wniosku przytoczyć. Bez żadnego poparcia wniosku tego zostawić nie mogę, albowiem liczne podpisy popierające go, wkładają na mnie obowiązek, abym jako jeneralny mowca tych, którzy mnie poparli wystąpił.

Pokrótkie wskażę to, co gdybyśmy więcej czasu mieli, starałbym się obszerniej wypowiedzieć. Nie może reprezentacja kraju znieść, aby tu we własnym domu, ile razy do niego wstępuje, zawsze znajdowała się niejako na popasie. Zawsze gnana, zawsze nagłona, z największym wysiłkiem i pospiechem pracująca, nie może patrzeć na jakość prac swoich, na doskonałość wypracowań, ale na to, żeby jak najprędzej każdą uchwałę do końca doprowadzić i usunąć ją z porządku dziennego, aby do drugiej przystąpić.

Nie potrzebuję przypominać, ile wniosków do ustaw najważniejszych spada z porządku dziennego dla braku czasu, nie potrzebuję przypominać jak często w wypracowanych ustawach znajdują się usterki nie z innej winy, jak z braku czasu do wystudowania rzeczy— do przeprowadzenia wyczerpującej rozprawy.

Mówię tylko o rzeczach najważniejszych, o projektach do ustaw, ale nie mogę przynajmniej jednym słowem nie wspomnieć o tej masie wspomnieć o tej masie petycyj wchodzących do Sejmu, które nawet tego doczekać się nie mogą aby, nie mówię w sejmie, ale przynajmniej w komisji mogły być z uwagą przeczytane. Jest to rzeczą dla Sejmu ważną, ponieważ te pisma z rozmaitych stron przychodzące razem zestawione, mogą nam dać obraz

przeróżnych potrzeb i usposobienia jakie w kraju panuje. Dotąd rzadko kiedy Sejm był w położeniu, aby petycjami mógł się zająć na takie rozmiary, na jakie niemi zajmować się powinien.

*Muszę się wstrzymać od wskazywania na skutki jakie z tego wynikają. Panowie sami widzicie, że wskntek tego sparaliżowania czynności Sejmu zaczyna się szerzyć pewne zwątpienie i znękanie w kraju. Reprezentacja kraju obowiązana jest nie dać się zepchnąć na to stanowisko na które powoli co krok schodzi, że tu wysoka Izba staje się już tylko przedpokojem do tej tam sali radnej w Wiedniu, (Brawo.)

Pozwólcie panowie jeden tylko jeszcze względ podnieść i przytem będę się starać być jak najkrótszym.

Jest według naszej konstytucyi pewna — o mało niepowiedziałbym równowaga, jest pewien rozkład wagi na wszystkie czynniki parlamentarne. Nie wiem czy dla całości organizmu monarchii być może z pożytkiem, jeżeli przez takie krępowanie i gwałtowne ścieśnianie czynności Sejmu ten rozkład wagi zmieni się, jeżeli przez takie zwichnięcie działania pojedynczych czynników, przez takie podług mnie fałszywe, z zamiarami ustawodawcy nie zgadzające się skierowanie prądu czynności. W całym tym organizmie konstytucyjnym wszelka czynność koncentruje się tam, gdzie tylko część tej czynności podług zamiaru prawodawcy miała się odbywać, podczas gdy obok tego były pozostawione miejsca dla Ciał innych, aby te swoje czynności swobodnie i z pożytkiem dla kraju rozwijały.

Otóż wskazawszy jak najkrócej myśl, która mnie spowodowała do postawienia tego wniosku, proszę wys. Izbę aby wniosek ten za nagłący uznać raczyła i poddała postępowaniu jak najkrótszemu, na jakie tylko regulamin zezwala.

Ks. Marszałek: Najkrótsze postępowanie jest, jeżeli się przystępuje wprost do drugiego czytania.

Kto się z tem zgadza, aby przystąpić zaraz do drugiego czytania, zechce rękę podnieść. (Bardzo znaczna większość.) Wniosek przyjęty. Przystąpimy więc zaraz do obrad.

Sekretarz p. Jasiński: Ju sądzę że mogę odczytać tylko ostateczny wniosek.

Głosy: Prosimy o odczytanie całego wniosku wraz z motywami.

Sekretarz p. Jasiński (czyta powtórnie cały powyższy wniosek).

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta.

P. Krzeczunowicz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: Poseł Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz: Ja sędzę, że nawet poparcia nie potrzebuje ten wniosek, który za nadto jest skromny, gdyż nie wyraża słusznego ubolewania nad tem, że dotąd tak krótkie sesye miewaliśmy, iż żaden z posłów nie mógł nawet pełnić swego powołania, nie mógł rozpatrzyć się dokładnie w nawale wszystkich uchwał i ustaw nad którymi musiał głosować. Sumienie nakazuje nam, abyśmy o zapoznane prawo nasze się upomnieli. (Brawo!)

Ks. Marszałek: Poddam więc ten wniosek pod głosowanie, kto się z nim zgadza zechce wstać. (Wstają wszyscy posłowie z wyjątkiem trzech.) Wniosek przyjęty wszystkimi głosami przeciwko trzem.

Sekretarz p. Jasiński (czyta):

Jaśnie Oświecony Książę!

Zwierżchność gminy miasta Dobromila wniosła załączone podanie, w którym uprasza mnie o poparcie petycji wniesionej do wys. Sejmu względem przeniesienia siedziby c. k. Starostwa z Birczy do miasta Dobromila.

Mam zaszczyt przesłać JO. Księżciu rzeczzone podanie tudzież relację starostwa Bireckiego, oceniającą wzmiankowaną petycję do użytku przy ułatwieniu tej sprawy.

Przy tej sposobności proszę przyjąć zapewnienie o mojem wysokiem poważaniu.

Lwów dnia 2. Grudnia 1872.

Gołuchowski.

Ks. Marszałek: Ponieważ jedna podobna petycja została odesłana do komisji petycyjnej przeto zaproponowałbym, żeby i tę petycję tam odesłano. Kto się z tem zgadza zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Przystąpimy do porządku dziennego. Na pierwszym miejscu jest sprawozdanie komisji drogowej o przedłożeniu Wydziału krajowego a) projektu dróg, których budowa za nagłą uznaną zo-

stała i b) o wnioskach Wydziału krajowego wykonania teje budowy się dotyczących.

Sprawozdawcą jest p. Apolinary Jaworski.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (zaczyna czytać sprawozdanie jak Aleg. LXVI..)

P. Gross: Proszę uwolnić sprawozdawcę od czytania.

Ks. Marszałek: Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Czy mam przejść od razu do czytania ustawy i uchwał, które proponujemy. (Głosy: Tak jest!) czyta:

Wysoki Sejm raczy w sprawie sieci dróg krajowych 1^o uchwalić następującą ustawę:

U s t a w a

z dnia
w sprawie uznania niektórych dróg za krajowe.

§. 1.

Drogi wiodące:

- 1) z Sucheju do Zatora,
- 2) z Tarnowa do Szczucina,
- 3/ ze Szklar do Przeworska,
- 4) z Rohatyna do Brzeżan,
- 5) z Krasnego do Buska.
- 6) ze Zborowa do Załoziec,
- 7) z Tarnopola do Zbaraża,
- 8) z Kopyczyniec do Sruykowiec,
- 9) z Borszczowa do Husiatyna — uznaje się za drogi krajowe.

§. 2.

Powiaty, przez których terytoryum drogi te przechodzić będą, obowiązane są opłacać wszelkie wynagrodzenia za grunta, czy to stałe pod drogą zajęte, czy też na cele budowy czasowo używane.

§. 3.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

Ks. Marszałek: Rozprawa ogólna otwarta.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Zabieram głos w ogólnej dyskusji, ażeby w krótkości zapatrywania moje co do systemu komunikacji wyłożyć, a przez to samo

umotywować także i określić te poprawki, które przy specjalnej dyskusji stawiać myślę. Nie będę bowiem przy specjalnej dyskusji tych ogólnych powodów przytaczał, komisya mówi w sprawozdaniu, iż przystępując do zbadania tych dróg, kierowała się tą zasadą, iż należy ile możności trzymać się w granicach uchwał Sejmowych z dnia 14. i 16. października 1871 wskazanych.

Co do pierwszej uchwały, to zupełnie się jej nie trzymała, bo tam były 4 miliony preliminowane a tu jest wykazane 2 miliony i kilkakroćstotysięcy; co do drugiej uchwały, takie się jej komisya nie trzymała, bo niektóre drogi przyjęła, a niektóre opuściła. Dalej mówi komisya (czyta):

Podzielając więc zupełnie zdanie Wydziału krajowego, komisya drogowa, w przekonaniu, że okolicom pozbawionym wszelkiej komunikacji trzeba iść jak najrychlej w pomoc, że koszta budowania dróg bitych tamże obciąża zbyt znacznie fundusz krajowy, że frekwencya na tych kolejach znaczną będzie, że koszta utrzymania mili drogi bitej przewyższą prawdopodobnie koszta amortyzacyi i możliwej gwarancyi kolei wicynalnych nie waha się w tym względzie przedłożyć wysokiemu Sejmowi odpowiednich wniosków.

Zasada to bardzo słuszna, aby tym okolicom iść w pomoc, które dróg nie mają, ale ja widzę, że komisya przychodzi w pomoc tym, kto mają drogi, a nie przychodzi tym, które ich rzeczywiście nie mają. Chciałbym, ażeby te zasady, uchwałami Sejmowemi wskazane, były zastosowane.

Zgadzam się z zasadą, że w niektórych częściach kraju naszego koleje wicynalne są niezbędnie potrzebne, bo potrzeba jest komunikacyi, a drogi są tak drogie, że siły krajowe by im podolać nie mogły i ponoszenie ofiar nie byłoby w stosunku do korzyści. Ale z potrzeby kolei wicynalnych nie wypływa, że tam je trzeba budować, gdzie się ktoś upominał o drogę powiatową lub krajową. Będę stawiał poprawki co do kierunku kolei wicynalnych. Teraz sądzę, że z trudnością przyjdziemy do jakiegoś porozumienia co do wyboru dróg najniebezpieczniejszych i najpotrzebniejszych, ażeby je uznać krajowemi.

Jeżeli ci mowcy, którzy będą zabierać głos nie określą swego stanowiska, jeśli nie określą, z jakiego stanowiska zapatrują się na system komunikacyi, co uważają za drogę krajową. Z tych dróg, które nam przedłożono przyrównujemy jedne

z drugiem, mimo najusilniejszych starań takiego systemu dopatrzeć się nie mogę. Drogi krajowe są drogami krajowemi dla tego, że nie służą kilku powiatom, jednemu powiatowi lub jednej okolicy, lecz większej części kraju, jeśli nie całemu.

Dlatego są krajowemi, że nie są dla jednego powiatu dla jednej miejscowości, gdyż takie potrzeby zaspakajają drogi powiatowe, a w części drogi gminne. Otóż drogi krajowe powinnyby więcej odpowiadać tym wymogom. Sposób, w jaki podzielić te drogi, sądziłbym jest łatwy. Bo skoro widzę, że jaka droga łączy znaczną część kraju, z liniami komunikacyjnymi i to małym stosunkowo kosztem, to w porównaniu z drugą, która mniejszą część kraju łączy, a stosunkowo więcej kosztuje, zawsze pierwszeństwo się daje.

Pierwsza przez komisję i przez Wydział krajowy przyjęta zasada, która zresztą wszędzie jest uznana, była ta, ażeby drogami, jak najwięcej istniejących już arteryj komunikacyjnych połączyć, a im więcej takich połączeń będzie przeprowadzonych, tem więcej okolic będzie połączonych z kolejami i istniejącymi drogami, tem więcej będą te drogi pożyteczne, i małym kosztem dojdziemy do tego celu, którego pragniemy, aby tańszym i łatwym sposobem nasze towary na targi krajowe lub zagraniczne wywozić. Tu nie idzie o to, ażeby ktoś z miejsca na miejsce mógł wygodnie jechać, ale ażeby produkcję podnieść i umocnić konkurencyę na targach niektórych, od których są wykluczone nasze produkta, dla tego, że komunikacye, tak kolejowe jak drogowe są za drogie. Z tych zasad wychodząc, wskazałem, jakie poprawki wnosić będę. Będą one dwójakiego rodzaju: Pierwsze, co się tyczy pojedynczych dróg będę proponował, ażeby niektóre drogi były odrzucone, a natomiast inne położone. Co do kolei żelaznych, ośmielę się zrobić projekt zmiany kierunku.

To są poprawki, o których sądziłem, że lepiej mogłem je teraz wyjaśnić, niż przy specjalnej rozprawie.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Myśl wypracowania sieci drogowej wyszła od szan. posła Skrzyńskiego.

Wskutek tego debatował Sejm roku zeszłego długo już nad tem, które drogi mogłyby być najkorzystniejsze dla kraju, które więc za nagłe uznać

wypada i polecił Wydziałowi krajowemu, ażeby wypracował projekta tychże dróg i przedłożył mu odpowiednie kosztorysy. Podczas kiedy się to dzieje w całej pełni, kiedy przedłożone są obliczenia, plany i kosztorysy, tych za nagłe uznanych dróg, występuje ten sam autor sieci drogowej z wnioskiem, który według mego zdania właściwie w przeszłorocznej dyskusji był na miejscu, lecz do tegorocznej nie należy, czyni nowe uwagi i przedstawia pewien system, podług którego ważność i znaczenie dróg krajowych jako takich ocenione być powinny. Mnie się zdaje, że z tym wnioskiem spóźnił się szan. p. Skrzyński, dziś chodzi nam tylko o ocenienie obliczonych kosztów i orzeczenia, które z dróg przez Sejm już dawniej za nagłe uznanych, ze względu na finansowe stosunki kraju naszego, mają być budowane. Chciałem zatem zauważać, że jeżeli p. Skrzyński występuje z projektem, czyli raczej z krytycznym rozbiorem zasad uznania nowych dróg za krajowe, to tem samem odstępuje od materji, która jest przedmiotem terazniejszej dyskusji.

P. Ludwik Wodzicki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Wodzicki ma głos.

P. Ludwik Wodzicki: Ja także zabieram głos przy rozprawie ogólnej, dla tego aby przytoczyć i umotywić niektóre poprawki, które zamierzam postawić przy rozprawie szczegółowej. Ale poprawki moje są w kierunku zupełnie odmiennym jak zapowiedziane przez p. Skrzyńskiego. Mianowicie nie będę stawiał poprawek, ani będę mówił w sprawie dróg lub kolei wycynalnych, które mają być budowane, a to spowoduje, że sprawa kierunku dróg w ogóle i które drogi mają przedewszystkiem być budowane, a które następnie, jest rzeczą nadzwyczaj trudną do traktowania w Sejmie. Tu bowiem każdy z pojedynczych posłów, znający najlepiej swoją okolicę i potrzeby tejże, mimowolnie jako lepiej obeznany uznaje tę drogę za ważniejszą i potrzebniejszą, która przez tę okolicę prowadzi. Poglądu, równie dobrego, równie pewnego na wszystkie sprawy pojedynczemu człowiekowi nadzwyczaj trudno jest nabyć. Nie mówię już nic o interesach osobistych, gdyż te w Sejmie żadnej roli odgrywać nie powinny i chcę wierzyć, że nie odgrywają, ale interes okolicy, z którą członek przez całe swoje życie już się tak zespółił, interesa wyborców, które do pewnego stopnia na wybranego pewne obowiązki wkładają, w tych wszystkich sprawach, dosyć ważną rolę odgrywać mogą i do pewnego stopnia muszą, tak że z najlepszą wiarą oceniając, o ile ta lub owa

droga, lub kierunek drogi jest ważniejszy i potrzebniejszy, trudno się ustrzedz od wpływu tych interesów partykularnych, nie powiem osobistych. Mnie się zdaje, że aby mieć przekonanie, iż nie powodujemy się temi interesami partykularnymi, należy przyjąć orzeczenie komisji, które będzie w położeniu, że zbadała petycje z rozmaitych stron, że porozumiewała się z rozmaitemi osobistościami, które starały się wykazywać pożyteczność rozmaitych dróg mogła przyjść do tego ogólnego poglądu, i znaleźć równowagę między interesami szczególnych okolic w sprawie kierunku dróg i w sprawie ważności dróg pojedynczych. W ten sposób przyszedłem do tego przekonania, że będę głosował za wnioskiem komisji, nie będąc przekonany, czy zmiany, które mnie się jako potrzebne wydają, nie wydają mi się potrzebnymi z tego powodu, iż lepiej znam jedną okolicę jak drugą.

W ogóle pod względem kierunku dróg i kolei wycynalnych, żadnych specjalnych wniosków stawiać nie będę. Na przedstawioną przez komisję myśl zastąpienia w niektórych okolicach dróg kolejami wycynalnemi, nie tylko się zgadzam, ale uważam ją za kierunek zupełnie właściwy i rokujący w przyszłości bardzo pożyteczny i dla pewnych okolic, wiele obiecujący rozwój. Właśnie dla tego, że przywiązuję tak wielką wagę do tej sprawy, chciałbym postawić przy specjalnej rozprawie wnioski, które nie są żadnemi zmianami, lecz niejako uzupełnieniem postawionych przez komisję wniosków, które teorią tych kolei mogą przyprowadzić do praktycznego wykonania.

Do tego, ażeby umożliwić prędkie ujęcie i wykonanie myśli kolei wycynalnych, powodują mnie dwa względy.

Pierwszym względem jest ważność ekonomiczna dla kraju takich kolei wycynalnych, a zatem im prędzej będą przeprowadzone, tem lepiej.

Drugim względem przez posła Sanockiego podniesionym jest wzgląd, że w kraju jest wiele okolic klęskami elementarnemi dotkniętych, zagrożonych głodem, a nawet takich, gdzie się głód już pojawiać zaczyna.

Pożyteczną by więc było rzeczą, aby rozpoczęcie budowy, a przynajmniej przygotowawcze roboty mogły nastąpić w takich okolicach z początkiem przyszłej wiosny — w ciągu tego przednowku, który dla tych okolic będzie bardzo ciężki. Wnioski drogowej komisji stawiają rzecz w takich warun-

kach, że prędkie rozpoczęcie budowy już z dwóch względów okazuje się niemożliwym. Raz z tego względu, że stawiają teorię apodyktyczną, sposób wyłączny, w jaki te drogi mogą przyjść do skutku. Sprawa kolei wicynalnych jest dosyć nową, nietylko w naszym kraju, ale wszędzie, nie jest tak przestudowaną, ażeby wnioski te, które wskazują tylko jedną możebność przyjścia do skutku tych dróg, stawały ją u nas na tym już punkcie, żeby było można powiedzieć, że na tej podstawie da się to przeprowadzić. Chciałbym pod tym względem więcej elastyczności.

Drugi powód, dla którego te wnioski uważam za niedostateczne jest ten, że komisya drogowa nic innego nie proponuje jak tylko ażeby Wydział krajowy przygotował wnioski do uchwał na następne zebranie Sejmu. Otóż w takim razie już mowy być nie może, ażeby jakiekolwiek roboty przygotowawcze mogły być rozpoczęte z początkiem przyszłej wiosny. Mnie się zdaje, że nie jest rzeczą ani pewną ani dowiedzioną własnem lub obcych doświadczeniem, że wprowadzenie w życie kolei wicynalnych, jest możliwem w sposób przez komisję proponowany.

Nie jest dla mnie nawet jasnem, co jest właściwie rozumiane przez określenie, że „powiaty odnośnie zobowiązują się uzyskać od c. k. Rządu koncesyę do budowy do 1. stycznia 1874 i postarają się o pokrycie resztującej kwoty.“ (§. 2. lit. c.) Co znaczy „powiaty?“ czy rady powiatowe, czy jakiekolwiek zebrania i solidarne zobowiązania obywateli powiatu? Jest to wyraz w każdym razie dość elastyczny. W ogóle takie ukonstytuowanie się powiatu, aby mógł wystąpić jako siła działająca zbiorowa w przedsiębiorstwie potrzebuje w każdym razie dłuższego czasu, aby się mogło wytworzyć, i aby się z niem rachować można. Nie można także zaprzeczyć, że wszelkie tego rodzaju przedsiębiorstwa w ogóle są dzielniejsze, sprężystsze, gdy są prowadzone przez przedsiębiorców prywatnych, jak przez jakiekolwiek instytucje publiczne, przez jakiekolwiek stowarzyszenia; gdyby tak nie było, toć tych kolei, które z pewnością opłacić się mogą, byłby rząd nie oddawał przedsiębiorcom, lecz byłby je budował na rachunek państwa. Ale pokazuje się, że są pewne trudności wprowadzeniu tego rodzaju przedsiębiorstw przez jakiekolwiek ciała zbiorowe.

Nie zaprzeczę jednakże, że w tej sprawie byłaby wielka korzyść, gdyby można wprowadzić w ten

organizm powiaty, czy jako reprezentacye rad powiatowych, czy jakimkolwiek innym sposobem, tylko bym niechciał, aby te dobre strony, które są z tem połączone, uniemożliwiały przyjście do skutku kolei wicynalnych w razie, gdyby się to okazało niewykonalnem. Zresztą i to uwzględnijmy, że może się to okazać w pewnych okolicach możebnem, a niemożliwym w innych okolicach, że pewne okolice mają siłę żywotną do utworzenia takiej instytucji, a drugie jej nie mają, że pewne powiaty obok siebie położone mogą przyjść do wspólnego porozumienia się i wspólnego działania, a inne nie będą w możności działania tego. Otóż dlatego nie chcę wykluczyć tej drogi, ale nie chcę jej postawić jako jedynej. Ale, ponieważ w naszym położeniu z grosem publicznym nadzwyczaj rachować się trzeba, jest to także względ, którego pominąć nie można.

Przy bliższem zbadaniu rzeczy i wejściu w rokovania bardzo być może, że okazałoby się, że koleje te mogą być postawione względnie do budżetu krajowego tańszym kosztem niż te tutaj proponowane, i że różnica, jaka ciąży dla budżetu krajowego, może być stosunkowo tak ważną, iż inne względy w obec tego ustąpić będą musiały.

Z tych wszystkich powodów jestem zdania, że uchwałą Sejmu powinna być dana daleko większa elastyczność w określeniu warunków, na jakich Wydział krajowy ma przystąpić do rokovania o wejście w życie tych kolei wicynalnych; a ze względu na to, że nasz kraj, a przynajmniej pewne jego części w takim są położeniu, iż rozpoczęcie robót w tym roku byłoby bardzo pożądanem, byłbym tego zdania, że Wydziałowi krajowemu powinna być pozostawiona wolność w pewnych granicach, jakoż żeby układy, które Wydział krajowy zawrze, stanowczo obowiązywały.

Jeszcze jedną myśl chciałbym podnieść. Poprawka, którą wnieść zamierzam, mojem zdaniem bardzo ważną rolę odgrywa w przyjściu do skutku tych kolei, tak samo, jak i w ułatwieniu prędkiem tej sprawy, a tą jest, aby wys. Izba poleciła Wydziałowi krajowemu staranie o uzyskanie uwolnienia od taksy i stempli, od podatków dla tych mających się budować kolei wicynalnych. W ogóle wiemy, że w Austrii nie wiele dotąd kolei wicynalnych budowano, i że nawet są pewne uprzedzenia przeciw ich budowaniu. Otóż, jeżeli starania te będą poparte powagą uchwały sejmowej, jeżeli Wydział krajowy będzie się mógł powołać wobec rządu, że do takiego starania jest obowiązany, że Sejm uznaje

za rzecz pożyteczną te koleje wicynalne, to zdaje mi się, że takie staranie Wydziału krajowego daleko prędzej osiągnie skutek, niż gdyby było z własnej jego inicjatywy rozpoczęte, albo pozostawione inicjatywie tych, którzy koleje będą budowali.

Z tych wszystkich powodów zamierzam przy §. 2. ustępie I. postawić poprawki, które mi może pozwoli ks. Marszałek odczytać dla obznajomienia wys. Sejnu z tokiem myśli moich, a to dlatego, że jeżeli dyskusya dalej się toczyć będzie o kolejach, ułatwi to zapoznanie z szeregiem tych poprawek. Chciałbym więc, aby w §. 2. ustępie, 2, pod lit. c. następujące ustępy *d* i *e* dodano (czyta):

d) Upoważnia się Wydział krajowy do przedsięwzięcia rokowań z przedsiębiorstwem, które obok dostatecznej rękąmi odpowiedniego wykonania, podjęłoby się budowania kolei wicynalnych na tych podstawach pod warunkami korzystnymi.

e) Poleca się Wydziałowi krajowemu dla projektowanych kolei wicynalnych wyjednać w drodze właściwej uwolnienia od opłaty taks i stempli, oraz uwolnienia od podatków przynajmniej na lat 20.

Zamiast p. 3go, który brzmi, aby Wydział krajowy „przedłożył wyniki... położyć moją poprawkę (czyta):

„W razie, jeżeli umowy w tych warunkach okażą się niemożliwe, przedłoży Wydział krajowy odpowiednie wnioski na najbliższej sesji sejmowej.“

Gdyby te poprawki były przyjęte, zostałyby Wydział krajowy upoważniony do rokowań, a nawet do zawierania umów, jednakże w takich granicach, aby obciążenie budżetu krajowego, czy przez kapitały, czy przez odsetki nie mogło przewyższać tej sumy, którą komisya proponuje jako subwencję. Jeżeliby się budowanie tych kolei okazało możebnem drogą gwarancyi krajowej, w takim razie suma na tę gwarancję jako maximum zawotować się mającą, nie mogłaby przejść granic odsetek kapitału, które komisya proponuje jako subwencję. Ta korzyść może być stąd, że fundusz krajowy nie dawałby kapitału, tylko poręczał odsetki.

Zdaje mi się, że tą uchwałą na żadne niebezpieczeństwo funduszu krajowego nie narażamy; stawiamy jako maximum to, co komisya stawia jako możliwą subwencję i dajemy tę możliwość, że suma ta będzie reprezentowała tylko odsetki gwarantowe, a przy żywotności, jakie koleje wykazane przez komisję mieć mogą, jest nadzieja, że ta gwa-

rancya pociągnie za sobą dobre skutki. Przy rozprawie specjalnej przedstawię te poprawki.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Musiał mnie szanowny poseł Gross nie zrozumieć, bo ja mówiłem za Wydziałem, a przeciw komisji, a on mówi, że ja występuję przeciw Wydziałowi. Że zaś to do rzeczy należy, to najlepiej dowodzi ustawa, którą nam komisya przedkłada. Mamy dziś wydać ustawę, która powiada: drogi wiodące: 1) z Suchej do Zatora itd.“

Wszystkie drogi są tu wyliczone i dziś mamy ustawę uchwalić i nad tem rozprawiać, więc o czemże mamy mówić, jeżeli nie o tem, że „ta droga jest dobra albo zła;“ jeżeli zaś jedną mogą odrzucić, to mogą inną zaproponować.“ Więc mnie się zdaje, że tego ograniczenia nie ma, przynajmniej nie ma ani w statucie, ani w regulaminie.

Z wnioskiem szanownego p. Wodzickiego zgadzam się, i rzeczywiście to samo chciałem podnieść potem przy specjalnej dyskusji, że jeżeli to przedsiębiorstwo mamy prowadzić za pośrednictwem powiatów, to wątpię bardzo, aby ono kiedy do skutku przyszło, a jeżeliby przyszło, to większe pociągnęłoby za sobą trudności i koszta, bo większe są środki i kredyt kraju, niż powiatów. Za granicą wiedzą o kraju, ale o powiecie nie wiedzą. Co do specjalnego punktu tego, zamierzam jeszcze głos zabrać przy specjalnej dyskusji. Kończę kilku słowami jeszcze co do nwagi, którą p. Wodzicki zrobił, że nie możemy jakieś zasady co do dróg postawić, ponieważ każdy z nas ma swój partykularny na oku interes. Właśnie że trudność zachodzi, więc też zasady są potrzebne, ale nawet trudności tym nie widział tak wielkich. Potrzeba tylko, abyśmy zapomnieli na chwilę, gdzie mamy majątki nasze, a większa część trudności usunięta przez to samo będzie. Że się komisya porozumiewała z wieloma osobami i badała te rzecz. o tem nie wątpię, ale wyznaję, że życzę sobie także, aby się komisya porozumiała z zasadami.

P. Krzeczunowicz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz: Imieniem kontrybuujących do wydatków krajowych, nie mogę nie podnieść jednej okoliczności. Trudno nam badać kosztorysy na drogi; bo nie jesteśmy inżynierami, a

nawet zabrakłoby nam do tego czasu. Jednakże sądzę, że nie od rzeczy będzie, ażeby choć jeden głos podniósł się za oszczędnością przy budowaniu dróg. Nie mogę uczynić zarzutu Wydziałowi krajowemu, jednakże wiem z doświadczeń, że wszyscy inżynierowie drogowi w ogóle, a szczególnie ci, którzy nie mieli w naszym kraju praktyki dłuższej, zapatrują się na budowę dróg podług tego co widzieli w krajach innych. Nie można im nawet czynić zarzutu z tego, że chcą, aby drogi u nas były jak najlepsze, przynajmniej nie gorsze jak w krajach innych bogatszych. Chcą mieć przekopy, spadki małe, jak w owych krajach, a to wszystko bardzo wiele kosztuje.

P. Gross: Proszę o głos.

P. Krzeczunowicz (dalej): W sprawozdaniu Wydziału krajowego jest wzmianka o tem, że nieuwzględnił reklamacy pewnej okolicy, gdyż musiałby podwyższyć spadek drogi. Nie jestem technikiem, aby ocenić do jakiego procentu można podnieść maximum spadku; jednakże sądzę, że możemy to maximum przyjąć dla kraju naszego wyższe, niż we Francyi, Belgii i w innych krajach bogatszych, a to głównie dla umniejszenia kosztów. W krajach, mających lepszy klimat, przekopy liczne i głębokie nie sprowadzają złych skutków, jak u nas, gdzie bywają częste zawiewane śniegami, komunikację tamującemi. Więc i z tego powodu, drogich przekopów u nas unikać należy, rozumie się według możliwości, nieprzekraczając miary odpowiedniej.

Tej miary dla przekopów i dla spadków nie należy szukać w doświadczeniach i potrzebach krajów innych, lecz w doświadczeniach i potrzebach kraju naszego.

Dość wskazać na tę między krajem naszym a bogatszymi krajami zachodnimi różnicę, że u nas ciężkie bryki wożą 15, 20, 30 cetnarów, tam 50, 60 i 80.

P. Adam ks. Sapieha: Proszę o głos.

P. Krzeczunowicz (mówi dalej): Tu doświadczenia i potrzeby naszego kraju powinny jedynie stanowić. Mamy w kraju naszym drogi górskie dobre, które mają znaczniejsze spadki, niż w innych bogatych krajach, a drogi te są dostateczne dla komunikacyi.

Te kilka uwag niech będą niejako życzeniem objawionem przez kontrybuenta, żeby przy budowaniu dróg raczył Wydział krajowy swoich inżynie-

rów trzymać w karbach należytych, a raczej wstrzymać ich, aby w zamiłowaniu dla swoich idei, w chęci budowania dróg bardzo dobrych nie szli zbyt daleko, lecz mieli na względzie stosunki i potrzeby miejscowe i brak funduszków. Zbyt wielkie wydatki na drogi jedne, muszą spowodować brak funduszków na drogi inne.

Do wniosku p. Ludwika Wodzickiego, dodam parę słów, którego może skłonię do tego, aby swój wniosek poprawił. Wiem, że ustawy państwowe dozwalały ministerstwu uwalniać żelazne koleje od podatku na przeciąg lat trzydziestu.

Głos z Izby lecz tylko gdy Rada państwa nie jest zebrana.

P. Krzeczunowicz (mówi dalej): Lecz my w Galicyi nie mamy tej Rady państwa, i nie możemy czekać na jej zebranie w każdym przypadku. Dla tego spodziewam się, że p. Wodzicki zechce swoją poprawkę w ten sposób zmienić, ażeby Sejm zawezwał Wydział krajowy do wyrobienia dla dróg żelaznych wicynalnych w naszym kraju uwolnienia od podatków na pierwsze lat 30.

P. Bartoszewski: Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

Ks. Marszałek: Jest wniosek zamknięcia dyskusyi, zapisani są do głosu pp.: Gross, Weigel i Sapieha. (P. Gross: Zrzekam się głosu.) Kto jest za zamknięciem dyskusyi, zechce rękę podnieść. (Większość.) Dyskusya zamknięta.

P. Weigel ma głos.

P. Weigel: Nawiązując w pamięci do tego, com przeszłego roku przy dyskusyi o drogach miał zaszczyt powiedzieć, niech mi wolno będzie dorzucić słów kilka, bez zajmowania długo czasu wys. zgromadzeniu. Kiedy wys. Sejm dnia 14. października 1871 uchwalił zalecić Wydziałowi krajowemu dołożenie studyów w przedmiocie dróg wicynalnych, pragnął zarazem, aby rzecz ta mogła być następnie zasadniczo rozpoznana, żeby się zastanowiono najprzód nad tem, co przemawia za drogami podobnemi? Nie odmawiam bynajmniej wartości wypracowaniu Wydziału krajowego pod względem dróg krajowych, jest ono bardzo sumiennie zestawione, mimo to nie mogę dopatrzeć się w niem wyjaśnienia dokładnego i wyczerpującego, któreby przemawiało za drogami wicynalnemi, i czy to w zasadzie, czy w praktyce trafiało mi do przekonania. Cieszyłbym się serdecznie, gdyby dróg w ogóle było czem

więcej, tem lepiej, gdyż komunikacyi nam przede-
wszystkiem dużo jeszcze potrzeba; ale zdaje mi się
że nam w projektach dróg wicynalnych przybędzie
tylko o jedno złudzenie więcej, a na rzeczy samej
nic nie zyskamy. Drogom wicynalnym, jakie gdzie-
indziej istnieją, praktyka dotychczas nie przyznała,
długi i pożądany pożytek. Dla tego, że drogi te,
czyli koleje wicynalne polegają na odmiennem zu-
pełnie systemacie budowy naszym stosunkom nie-
odpowiednim. Bliżej położone obok siebie i lepsze
szyny, co inżynierowie niemieccy nazywają pospoli-
cie „schmalspurige Bahnen,“ inny rodzaj, że tak
powiem inny z goła kaliber, i inna konstrukcja
wagonów, wielka różnica co do nasypu robót ziem-
nych, mostów itd. wymagałaby głębszego zastano-
wienia się nad pożytkami takich dróg i zadania
sobie pytania, czy też odpowiedzą stosunkom kraju
naszego, którego bogactwo polega przede wszystkim
na wywozie płodów surowych. Otóż zmiana syste-
mu budowy kolei żelaznych, pod tym względem,
według mnie przynajmniej, nie łatwo da się zalecić,
albowiem ani surowe płody, czy to ziarno, lub inne
gospodarstwa rolniczego produkta, ani budulec, który
wymaga połączenia raczej kilku wagonów z sobą,
dla transportu masztów, belków i dłuższego w ogóle
drzewa budulcowego, ani surowiec żelaza, kamień,
węgiel itd. transportować się snadnie nie da, na
wagonach tak lekkiej konstrukcyi, które znalazły
zastosowanie według systematu n. p. francuzkiego
inżyniera Larmanjat do spacerowych pociągów, do
komunikacyi w okręgu wielkich rezydencyi jak
w okolicy Paryża, ale w kraju, jak nasz bądź gó-
rzystym, bądź w niektórych okolicach, choćby płas-
zczystych trudnych do przebycia, system taki nie
łatwo może znaleźć zastosowanie i okazać się po-
płatnym. Nie będę się wszakże dłużej rozwodził nad
systematem tych kolei; bo jest to rzecz raczej tech-
niczna, ale jeżeli wyrzec mamy, czy to w umoty-
wowaniu, czy w uchwale, że system ten nadal za-
lecamy i dla pewnych dróg przyjmujemy mojem
zdaniem ulegamy złudzeniu, że drogi wicynalne u
nas dopiszą. Nie mogę więc nie zabrać głosu, aby
zwrócić uwagę na to, com i przeszłego roku miał
zaszczyt powiedzieć, że dla tej złudy nie wyjdziemy
z trudności i potrzeby budowania dróg właściwych
krajowych. Przypomina mi się w końcu §. 2.
ustawy zasadniczej państwa, który powiada, że bu-
dowa dróg i kolei żelaznych należy jak dotąd do
atrybucyi Rady państwa. Jeżeli więc w sprawo-
zdaniu słyssał o zagwarantowaniu przez kraj odse-
tek, lub dawaniu subwencyi, czy to zwrotnych, czy

bezwrotnych nie mogę tego na razie pogodzić
z §. 2. ustawy wyżej powołanej. Nie umiałbym
sobie także zdać sprawy, czy w obec smutnych
doświadczeń, jakie towarzystwa akcyjne na budowę
takich kolei zrobiły, mimo, że i u nas chciały ko-
rzenie zapuścić i jać się budowy dróg wicynalnych,
możemy się tym razem spodziewać lepszych jakich
skutków, a wiadomo, że owe towarzystwo zlikwido-
wało i rozwiązało się ze stratą i bezskutecznie.

Owszem, obawiam się, jakoż i my się prze-
konamy, że ten system budowy dla nas bynajmniej
nie jest odpowiedni w obec większych transportów,
a nam przede wszystkim właśnie o łatwy transport
licznych surowopłodów naszych chodzić winno.
Dlatego oświadczam się przeciw tego rodzaju dro-
gom dla nas niepraktycznym i nie będę za nimi
głosował.

Ks. Marszałek: P. Sapieha ma głos.

P. Adam Sapieha: Chcę zrobić kilka uwag
do tego, co powiedział p. Wodzicki. Podług mnie
pierwszym i najważniejszym powodem, dlaczego
powinniśmy unikać dyskusyi nad pojedynczemi dro-
gami, nad większą lub mniejszą ich potrzebą jest
ten, żeśmy się powinni starać, jak najbardziej za-
chować się obiektywnie. Jeżeli panowie przypomnie
sobie rozmaite dyskusye, jakie się w tej Izbie
w kwestyi drogowej odbywały, przypomnie sobie
także, że właśnie dla tego postawiony był wniosek
zrobienia owego projektu sieci dróg, żeśmy się prze-
konali, że tak, jak w petycyach najlepiej wychodzą
ci, którzy mają znajomego posła, tak samo i drogi
najlepiej te wychodzą, które mają posła w tej Izbie,
albo kogoś, który nad pewną drogą projektowaną
mieszka.

Aby zaś uniknąć takiego zapatrywania się ze
stanowiska osobistych sympatyj na pewną projek-
towaną drogę powiedzieliśmy: niechaj Wydział
krajowy przedłoży nam projekt sieci dróg krajo-
wych, a wtedy będziemy mieli szansę, że bezpar-
cialnie będziemy mogli tę kwestyę załatwiać.

Wszelkie wnioski dotyczące pojedynczych dróg,
nie tylko pochodzące od pojedynczych członków tej
Izby, ale i od komisyj drogowych, — powinniśmy
skrupulatniej rozpatrywać i skrupulatniej studyować
jak te, które Wydział krajowy przedstawił. Dlatego,
że znowu w tej komisyi mogą być osoby, które
przy najlepszych chęciach służenia krajowi, mogą
ulegać tym pewnym wpływom, o których p. Wo-
dzicki powiedział.

Mojem zdaniem — jedynym w tym względzie, który bezpartycjalnie o tej sprawie może rozprawiać, i którego zdanie najczęściej wzbudza zaufania jest Wydział krajowy. Bo tylko Wydział krajowy stoi po za takimi lokalnymi sympatiami, jemu łatwiej bezpartycjalnie rozpoznać o ile jaka droga potrzebna. Do niego przychodzą zdania różnych stron, o niego opierają się wszelkie możliwe żądania. Pozwalam zaś sobie twierdzić, że nadewszystko i przedewszystkiem powinniśmy się starać, abyśmy budowali drogi dla kraju, a nie dla pojedynczych interesów.

Co do kwestyj kolei wicynalnych postawił p. Wodzicki poprawkę, którą będę popierał, z tą odmianą, że nie będę jej popierał jako lit. d) pod lit. c), tylko wniosem, aby ją w miejsce lit. c) projektu komisijnego postawić. Komisya drogowa w lit. c) mówi: „przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 złr. na milę itd. pod warunkiem, że powiaty odnośnie zobowiążą się uzyskać od c. k. Rządu koncesyę do budowy do 1. stycznia 1874, i postarają się o pokrycie resztującej kwoty.“ Jeżeli byście panowie lit. c) jak ją komisya podaje, przyjęli, to bądźcie pewni, że dopiero po 1ym styczniu 1874 r. przystąpićte finalnie do załatwienia kwestyi tych dróg. Powiedzieć powiatom: starajcie się o koncesyę, rozumiałbym, gdyby można powiedzieć powiatom: miejcie tych ludzi, bez których koncesyę się nie uzyskują. Aby koncesyę uzyskać na kolej — trzeba pewnej znajomości finansowej — pewnej znajomości technicznej, trzeba więc fundusz na tak zwane po niemiecku Vorauslagen i ludzi którzy będą mieli dość czasu i stosunków, aby w Wiedniu posiedzieć, wyrobić i uzyskać koncesyę. Zdaje mi się, że jest tu dosyć panów, którzy starali się o rozmaite koncesyę. Każdy z nich przyzna, że starać się ze wsi, a chociażby nawet ze stolicy powiatu swego o koncesyę, znaczy powiedzieć sobie z góry, że koncesyi mieć nie będą.

Myślę, że ci panowie mi przyznają, że nie możemy przypuścić nawet tego, aby powiaty mogły takie koncesyę uzyskać i kapitały potrzebne sobie zapewnić.

Wracam do mego pierwszego twierdzenia — że postawić ten punkt lit. c) tak, jak komisya drogowa go stawia, to znaczy tyle co do 1. stycznia 1874 r. odroczyć rozpoczęcie układów o budowę tych dróg.

Nie chcę ja wykluczać powiatów od możności uzyskania koncesyi, nie chcę wykluczać konsorcjów

z ludzi w tych powiatach zamieszkałych, któreby uzyskały koncesyę, ale jeżeli w ustawę wpisujemy, że powiaty powinny mieć te koncesyę i powiemy, że będziemy na to czekali rok i jeden miesiąc, ażeby się okazało, czy sobie koncesyą wyrobią, to można naprzód przewidzieć, że na 100 czasem ledwo jest jedno, aby się co udało i prościej jest wtedy powiedzieć z góry, że się ta kwestya odracza do 1go stycznia 1874 r.

Jeśli by więc chodziło o to, aby powiaty mogły się także starać o takie koncesyę, toby można stawiając poprawkę p. Wodzickiego w miejsce lit. c) zgodzić się na to, aby dodać, że wolno jest także powiatom starać się o koncesyę, ale w ustawie tylko powiedzieć można, że Wydział krajowy starać się winien, aby koncesyę były uzyskane, i aby co najrychlej do budowy przystąpić można.

Zresztą proszę panów, jeśli chcemy, aby reszta załatwioną została przez kraj, to zdaje się, że nic innego nie można powiedzieć, jak to co Wydział kraj. w swem sprawozdaniu powiedział, t. j. w §. 2. ustęp II. (czyta): „Sejm poleca Wydziałowi, aby poczynił wszelkie przygotowawcze kroki celem uzyskania od wysokiego Rządu koncesyi na budowę drogi żelaznej wąskokolejowej.“ Nie przeszkadza to temu, że powiaty i pojedyncze towarzystwa mogą się starać o koncesyę, a ponieważ bardzo słusznie p. Wodzicki powiedział, że trzeba naznaczyć Wydziałowi kraj. pewne granice, w których pragniemy, aby interes był załatwionym, oznaczyć tylko najwyższe kwoty gwarancyi czy subwencyi.

Pozwolicie panowie, że teraz przejdę do słów, któreśmy z ust p. Krzeczunowicza słyszeli. P. Krzeczunowicz występuje przeciw wszelkim systemom budowania dróg w sposób zagraniczny, przeciw wszelkim ludziom, którzy uczyli się za granicą i budowali za granicą, a nie budowali u nas. Ja suponuję, że konkluzją tego byłoby, żebyśmy wzięli za wzór tych inżynierów, którzy budowali tak zwane gościńce eraryalne. Widać, że p. Krzeczunowicz nie często tymi gościncami jeździł, jeśli chce, abyśmy i nasze tak budowali. Tam rzeczywiście nie uważano na spadki, tam brano linie proste, bez względu na to, czy jadący złamie kark czy nie, było im to wszystko jedno, aby tylko była linia prosta. Pytam się jednak, czy drogi takie były pożyteczne dla tych, którzy mieli niemi jeździć, a powtóre czy były tak bardzo tanie, jak twierdzi p. Krzeczunowicz. Mnie się zdaje, że jeśli byśmy zajrzeli do rachunków, to znajdziemy

wręcz przeciwnie daty. Nam nie trzeba nic więcej, jak owych ulepszeń z zagranicy, owych systemów, które robią drogi nietylko wygodniejszymi i praktyczniejszymi dla jadącego, bo i one robią że drogi są tańsze tak pod względem kosztów budowy jak i pod względem kosztów utrzymania. P. Krzeczunowicz występuje przeciw spadkom i zalicza zmniejszanie ich do kwestyi już tylko zbytku i niepotrzebnych wydatków. Twierdzi p. Krzeczunowicz, że przyjąć można większe lub mniejsze spadki i żąda, aby byle jakie przyjmować. (P. Krzeczunowicz: nie). Tu przypominam panom, że normę w budowie dróg krajowych są spadki 5 na 100. To są rzeczywiście spadki, które można przyjąć dla dróg, któremi się przewożą większe ciężary. Wiem, że Wydział kraj., który zdaniem p. Krzeczunowicza przejął się nadto systemami zagranicznymi, przyjmuje i ostrzejsze spadki, bo: 7—100 a nawet 8—100.

Zatem nie bardzo się trzyma stricte owego najlepszego systemu, owego systemu 5 na 1000, ale przyjmuje inny tam, gdzie jest tego konieczna potrzeba. Jąbym nie radził Wydziałowi krajowemu, aby szedł za radą p. Krzeczunowicza, bo jest dowiedzionem, że nawet robienie pewnych przekopów w pewnych miejscach, dla zredukowania spadków nietylko nie podwyższa, ale owszem często zniża kosztą budowy dróg. Podwyższa, jeśli weźmiemy pod uwagę tę ćwierć mili czy 100 sążni, na których się one robią, ta $\frac{1}{4}$ mili lub 100 sążni drożej wypadnie. Ale jeśli weźmiemy całość drogi, jeśli przeciętną cenę mili weźmiemy, to twierdę chociaż nie jestem inżynierem i potwierdzi to każdy inżynier, że tak jest.

Przechodzę teraz do kosztów utrzymania. Wszakże to nie jest dość wybudować drogę, ale nie trzeba zapominać o tem, co będzie kosztowało jej utrzymanie. Tu znowu powiem, chociaż nie jestem inżynierem, że zbyt wielkie spadki bardzo często uniemożliwiają dobre utrzymanie, a w każdym razie robią je bardzo kosztownymi.

Lada burza, lada nawałnica rozrywa i psuje rowy i mosty. Bardzobym zatem protestował przeciw temu, gdyby Sejm chciał poprzeć to, co p. Krzeczunowicz twierdzi i pozostawił Wydział krajowy, w tem przekonaniu, że Wysoka Izba potępia stosowanie ulepszeń z zagranicy czerpanych i że Wys. Izba życzy sobie aby podług dawnych tutejszych systemów i ludźmi z niemi tylko obznajomionymi drogi krajowe budowano.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Chcę tylko kilkoma słowy odpowiedzieć na uwagi p. Weigla. Nie wątpię, że szan. poseł Weigel przyznać zechce, że są w kraju naszym okolice takie, które w obec dzisiejszego stanu krajowego gospodarstwa i finansów krajowych bitych gościńców znieść nie mogą. Koszta bowiem budowy takiego gościńca przekraczają zwykłe siły nasze i obciążyłyby opodatkowanych bardzo znacznym dodatkiem do podatków. Takie okolice są przeważnie nad Bugiem i nad Wisłą. Dawno już zadawał sobie Wydział krajowy pytanie i wyraził go w tej Wys. Izbie, czyli okolice te mają być po wieczne czasy skazane nato, ażeby pozbawione były wszelkich komunikacyi, choćby nawet takich, któreby mogły służyć już nie dla wygodnej frekwencyi osób, lecz dla transportu produktów do przewożenia ciężarów. I tu nasunęła się Wydziałowi krajowemu myśl kolei wicynalnych, czyli myśl dróg żelaznych wąsko kolejowych, mianowicie z powodu, że kosztą ich ledwo czwartą część kosztów zwykłych kolei wynoszą, ale że się tam, gdzie już są budowane bardzo korzystnymi okazały tak, że w ostatnich czasach koleje tego rodzaju coraz więcej do uznania przychodzą.

Słusznie jednak mógł p. Weigel wyrazić obawę, czyli koleje takie będą odpowiadać rzeczywistej potrzebie i czyli nie wykażą straty, ponieważ co się zaprzeczyć nie da, mniej ciężarów nabierać i mniejsze ładunki transportować mogą, jak koleje zwyczajne. Przeciw temu muszę jednak oświadczyć, że koleje te przypuszczając nierównie większe spadki i ostrzejsze zakręty nierównie taniej budowane będą, że zatem strata wynikająca ze zmniejszenia ładunków pokrytą być może zyskiem osiągniętym ze zmniejszenia nakładów. Zresztą strata ta nie jest tak bardzo wielką. Przyjmując, że kolej zwyczajna przewozi 200 cetnarów ładunku, to przyzna szan. poseł, że kolej wicynalna przewiezie 100 cetnarów, że może jedynie transport drzewa budulcowego byłby zwiększemi trudnościami połączony na kolejach wicynalnych, niż na zwykłych, dlatego, że zakręty przy kolejach wicynalnych są daleko ostrzejsze, to nie wpływa znów tak bardzo na dochód tych kolei. Gdybyśmy bowiem z frachtów na wicynalnych kolejach wyjęli masztowy materiał budulcowy, to jeszcze pozostaje możliwy transport buduleca mniejszych rozmiarów i drzewa opałowego, które kolejom tym znaczne przysporzą korzyści.

Szan. poseł zechce zauważać, że my zwykłych kolei dla braku funduszków wcale budować nie możemy. Czyby więc obawa, którą wyraził, do tej konkluzji prowadzić miała, abyśmy nawet takich kolei nie budowali na które nas stać. Koleje te wycinalne uważamy przytem jako jedyny środek do utworzenia w tych okolicach nowych komunikacji — nowych dróg bitych. Wyobrażamy sobie, że wywożąc towary surowe, do kolei główniejszych z powrotem dowozić będzie można kamień i inne materiały, które użyte będą do budowy komunikacji bocznych, wchodzących do tych kolei wycinalnych. Do budowy takich kolei wycinalnych, możemy tem łatwiej przystąpić, ponieważ się możemy oprzeć na doświadczeniach, zrobionych w innych krajach. Wydział krajowy nie omieszka tę tak ważną sprawę należycie zbadać, tak ze względów technicznych, jako też i ze strony finansowej, zanim przystąpi do budowy tych dróg. Obawy p. Weigla względem ingerencji rady państwa, to jej zupełnie nie podzielał. Zdaje mi się, że tak dalece nie posunie się niechęć Reprezentacji państwowej, ażeby nie pozwolono kosztem kraju tworzyć środki, mające na celu jego materialny rozwój, tem mniej, że ministerium koncesyi na takie koleje wycinalne innym krajom nie odmówiło. Zbawienne skutki budowy kolei w innych krajach, zmuszają nas niejako do użycia tego jedynego środka, utworzenia w okolicach pozbawionych wszelkich komunikacji, bodaj jednej głównej arteryi transportu.

Zarzut uczyniony, że na drogach krajowych niepotrzebnie przyjmujemy spadki załagodne, które zanadto podwyższą kosztą budowy tych dróg, jest zdaniem mojem zupełnie niesłuszny. Prawda, że jeżeli zamiast większych spadków robi się mniejsze, muszą być wykonane większe roboty ziemne, tak wykopy jako i nasypy, przez co się kosztą powiększą. Ależ moi panowie, ten koszt jednorazowy, zrobiony dzisiaj, będzie nierównie tańszym, niż gdybyśmy go odkładali na później i drogi zaś będą dobre, a takie tylko prawdziwą korzyść dla kraju przynieść mogą. P. Krzeczunowicz jest zdania, że teraz możemy budować złe drogi, i że je dopiero później jak już porośniemy w pierze, rekonstruować, czyli co na jedno wyjdzie, raz drugi na nowo budować powinniśmy. Byłoby to panowie, marnowanie grosza. Wszak rekonstrukcja tyle kosztuje, co budowa nowej drogi. Czyż mamy więc co 20 lat powtarzać budowę dróg, dla tego żeśmy je pierwotnie złe budowali, żeśmy się miernego zwiększenia wydatków

obawiali. Zdrugiej strony zważcie panowie wpływ spadków na transport towarów. Rozciąga on się nie tylko na miejsce, gdzie się ten spadek znajduje, ale i na całą drogę i zniża całą jej użyteczność i wartość. Przyjmijmy np. na 8. milowej drodze, choćby jeden tylko znaczny spadek, to furman, który wyjeżdża z pierwszego punktu tej drogi, wiedząc o niem, większego ciężaru nie będzie mógł wziąć, tylko musi go znacznie zmniejszyć.

Widzicie więc panowie, jaka strata z tego wyniknie, albowiem ten, co mógłby 15 cetnarów naładować, jedynie dla tych spadków, mógł ładować tylko 8—10 cetnarów.

(Głosy: Nie!) Tak jest, tego zaprzeczyć nie można, że złe spadki zniżają użyteczność drogi, w sposób dla transportów tak kosztowny, iż z kosztami budowy w porównanie iść nie może

Ks. Marszałek: Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Najpierwszy i najważniejszy zarzut, jaki spotkał komisję drogową i jej elaborat, wyszedł od p. Skrzyńskiego, który jej zarzucił, że wytknąwszy zasady, których się niby trzyma, sama od nich odstępuje, od zasad które są wypowiedziane w uchwale wys. Sejmu z dnia 14. i 17. października tamtego roku tak co do kwoty, która na budować się mające drogi będzie użytą i na drogi, których budowa w rzeczonych sesjach za nagłą została uznana i uchwaloną.

Że komisya od tej kwoty nie odstąpiła pomimo tego, że p. Skrzyński wyrachował ją na 4 miliony, a komisya obliczyła potrzeby dróg tylko na 2 miliony 600.000 złr. możecie się panowie przekonać ze sprawozdania, bo nie wiedząc jaka kwota będzie uchwaloną przez wys. Sejm 1.400.000 przeznaczyła na rekonstrukcję dróg, a resztę przeznaczyła na potrzeby ludowy.

Przeszłoroczna uchwała Sejmu opiewa wyraźnie, ażeby Wydział krajowy na podstawie kosztorysów przeprowadził rokowania w wysokości 4,000.000 złr.

Przedłożenie Wydziału krajowego opiewało na 4,500.000 złr., więc przypuszczając, że wysoki Sejm przyjmie przedłożoną przez Wydział krajowy pożyczkę, a zatem wartości nominalnej 4,500.000 złr., czyli 3,900.000 złr. wartości rzeczywistej komisya nie mogła się wdawać w dalsze przypuszczenia, jaka możliwie zwiększona suma będzie

uchwaloną, ale musiał się trzymać tej sumy, która w obec zeszłorocznej uchwały w zestawieniu z teraz uchwalić się mającą zdawała się jej prawdopodobną.

To samo zarzuca p. Skrzyński, że w projekcie komisji drogowej niema żadnego systematu i niema oznaczenia, co jest droga krajowa i że nie zatrzymuje komisja tego charakteru właśnie tam, gdzie pewne drogi za krajowe uznać proponuje. Komisja była zupełnie związana tamtegorocznymi uchwałami sejmowymi i gdyby nie te uchwały, byłyby w największym ambarasie, bo byłyby ją spotkały te same zarzuty, które ją spotkały pomimo tego, że się stricte trzymała uchwał sejmowych. Spotkał także komisję drogową zarzut nie powiem stronnictwa, ale nie takiego wolnego i bezstronnego poglądu, jak sobie to życzy p. Sapięha i jaki tylko Wydziałowi krajowemu przyznaje.

Ależ moi Panowie, jeżeli ten zarzut może być zrobiony komisji, to nie trafia on komisji, która wykonywała zeszłoroczne uchwały, lecz trafia tych, którzy te uchwały powzięli. (Brawo !)

Chciałbym wypowiedzieć w ogólnej dyskusji wszystko co do dróg krajowych, ażeby przejść do kolei wicynalnych, dla tego napomknę jeszcze o tem, co powiedział p. Krzeczunowicz. Rzeczywiście w komisji ta myśl tkwiła, aby ile możności budować drogi tak, iżby komunikacje były dobre, ażeby wszystkiego uniknąć, co tylko uniknąć się da, i coby li tylko było wymysłem jakiego teoretyka a w praktyce krajowi nie było potrzebnem. Komisja żadnej uchwały Sejmowi przedkładać w tym względzie nie mogła, bo cożby mogła powiedzieć? chyba to: poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby swój obowiązek zrobił.

Zdaje mi się Panowie, że nie zechcielibyście, aby Sejm z taką uchwałą wystąpił, bo to się samo z siebie rozumie, komisja jednak w swoim „exposé“ podniosła to w ustępach mówiących o kosztach budować się mających dróg, gdzie wykazuje różnicę między preliminowanymi sumami tamtego roku, które służyły za podstawę zeszłorocznego obliczenia a potrzebą rzeczywistą i gdzie właśnie p. Skrzyński niech szuka odpowiedź na te zarzuty, które nam robi; tłumaczy bowiem komisja sprzeczność między przeszłorocznem obliczaniem, a tem, które teraz przedstawia, różnicą jaka jest od 56 do 95 tysięcy i powiada, że trzeba się starać jak najtaniej budować, oraz wskazuje 3 czynniki, które do takiej samej budowy są najwięcej wskazane.

Mianowicie pierwszym czynnikiem jest unikanie kosztownych budowli tam, gdzie ich nie potrzeba, drugim czynnikiem wzięcie całej roboty we własne przedsiębiorstwo, a jeśli się to nieda zrobić, zainteresowanie wszystkich przez odstąpienie procentów od pewnej kwoty zaoszczędzonych; a jeżeli w przedsiębiorstwo ma być oddane, wywołanie jak największej konkurencji. Tyle tylko mogła komisja zrobić w tym kierunku, ale uchwały żadnej przedkładać nie mogła, jakby może chciał poseł Krzeczunowicz.

Ważną bardzo jest rzeczą z mego stanowiska, jako posła ziemi złoczowskiej. kwestya kolei wicynalnych, która przez wszystkich mówców poprzednich nie była atakowaną in merito, nie była atakowaną jako złe, lecz tylko atakowaną była co do formy w jakiej komisja to Panom przedstawia. Dopiero p. Weigel chciał tej kwestyi zadać cios śmiertelny odmawiając jej warunków. żywotności.

Rzeczywiście, że p. Weigel może mieć rację w teorii, ale nie w praktyce, Jeżeli p. Weigel, chce wiedzieć, ile wypada koszt na jedną milę drogi w tych okolicach, gdzie koleje wicynalne są proponowane to mu odpowiem, że 160.000 złr. w przecięciu.

Rzecz naturalna, że przy takiej sumie, musielibyśmy wszystkie 4 miliony wyd, ażeby dać tym okolicom drogi, które komunikacja koniecznie wymaga; a gdyby te miliony nie wystarczyły, szukać czego innego. Czy można przypuszczać, żeby tak ogromne sumy wydawać na budowę dróg, czy kraj wytrzyma to, chcąc iść tym okolicom w pomoc. Ja wątpię i komisja wątpiła.

Szukaliśmy innego sposobu — innego wyjścia, jak w uchwale zeszłorocznego Sejmu i dla tego zaproponowaliśmy koleje wicynalne. Może być, że w okolicy Paryża, we Francji te koleje wicynalne nie są kwalifikowane dla ruchu towarowego, dla przewożenia tego, co te okolice mają wywozić lub przywozić ale to zależy tylko od budowy wagonów.

Jeżeli wagony głównie dla transportowania płodów, drzewa, żelaza służyć mają, to będą odpowiednio budowane; jeżeli jak w okolicach Paryża mają być dla frekwentacji osobowej, to będą to przeważnie wagony osobowe.

Nie pojmuję także tej trudności budowania, o której p. Weigel wspomina, z powodu górzystości okolicy, gdyż właśnie w tych okolicach, w których

one mają być budowane, jest okolica najrówniejsza w naszym kraju; niema tam żadnego pagórka. A zresztą jeżeli mamy z zagranicy brać przykłady, to faktem jest, że w Normandji budują obecnie 3 koleje wicynalne, więc nie jest to tak rzecz niepraktyczna; w Czechach budowano koleje wicynalne z wielkim sukcesem. używano ich i oczywiście przy zwiększonej frekwencji przerabiano je na koleje szeroko-kolejowe.

To jest tylko jeden krok dalej; daj Boże, ażebyśmy i my tam byli z naszymi kolejami. Co do zarzutów przez p. Wodzickiego i p. Sapiechę uczynionych, głównie co do uchwały względem kolei wicynalnych, to muszę wytłumaczyć komisję drogową, że jeżeli może ogólnikowo powiedziała, to li tylko, choć ta kwestya była bardzo obszernie traktowana z obawy, jakie usposobienie koleje wicynalne w samej wys. Izbie znajdują.

Widzę, że usposobienie dla tych kolei jest bardzo pomyślnie a poprawki, które p. Wodzicki zapowiedział właśnie dążą do tego, ażeby koleje wicynalne były budowane, więc poprawki wszystkie stawiane w specjalnej debacie, o ile tylko tę rzecz ułatwić mogą, że strony komisji chętnie będą przyjmowane.

P. Ławrowski: Proszę o głos jako członek Wydziału krajowego.

Ks. Marszałek: P. Ławrowski ma głos.

P. Ławrowski: Ponieważ ani p. sprawozdawca, ani kolega p. Gross nie dotknęli jednego zarzutu podniesionego przez p. Weigla, dla tego dla usunięcia tego zarzutu zabieram głos. P. Weigel podniósł przeciw budowie kolei wicynalnych tę okoliczność, że nie są stosowne do transportu ciężarów, mianowicie ziemiopłodów, lecz tylko do przejazdu. Ja jestem przeciwnego zdania, i powołuję się w tym względzie na niektóre powagi w tym zawodzie. I tak odsyłam szan. posła do broszury Tenerlaina, który tę rzecz bardzo dokładnie i umiejętnie określił. Muszę w krótkości podnieść, że w tym przedmiocie rozróżnia się ciężar martwy i ciężar żywy. Przy zwykłych kolejach jest zwykle 90 centnarów ciężaru martwego, jest to ciężar wozu, zaś ciężar żywy, to co się transportuje, wynosi 70 do 80 centnarów. Przy kolejach wicynalnych wynosi ciężar martwy tylko 40 cetn., dla tego też są one do transportu stosunkowo nierównie lepsze, bo ciężar żywy może także tyle wynosić, co przy kolejach zwyczajnych. Otóż właśnie przy kolejach wicynal-

nych największą wagę kładę na to, że z równym skutkiem służyć mogą do transportowania ziemiopłodów i ciężarów, bo one nie potrzebują tak mocnych pokładów, tak ciężkiej wagi przy tych wagonach, a natomiast mogą więcej ciężarów ładować, i są tym sposobem nierównie odpowiedniejsze i tańsze.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do rozprawy specjalnej.

Sprawozdawca p. Jaworski (czyta):

§. 1.

Drogi wiodące:

- 1) z Suchej do Zatora,
- 2) z Tarnowa do Szczucina,
- 3) ze Szklar do Przeworska,
- 4) z Rohatyna do Brzeżan,
- 5) z Krasnego do Buska,
- 6) ze Zborowa do Załoziec,
- 7) z Tarnopola do Zbaraża,
- 8) z Kopyczyniec do Smykowiec,
- 9) z Borszczowa do Husiatyna — uznaje się za drogi krajowe

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Do §. 1. przedstawionej nam ustawy wnoszę następujące zmiany. Po pierwsze, aby opuścić punkt „5ty z Krasnego do Buska,“ a dalej zmienić liczby 6 na 5, 7 na 6, 8 na 7, wreszcie pod 9) zamiast „z Borszczowa do Husiatyna“, powiedzieć z Borszczowa na Jezierzaną do jednego z dworców budować się mającej do Husiatyna kolei żelaznej.“

Daleki jestem od tego abym koniecznie upierał się przy wnioskach Wydziału krajowego. Przy ścisłym ich rozbiórce w komisji objawiły się ugruntowane odmienne zdania, do których z chęcią przystąpiłem jeżeli się one nie sprzeciwiały ogólnemu przez Wydział krajowy przedłożonemu projektowi finansowemu.

I tak zgodziłem się z odmianą proponowaną przez komisję, aby drogę z Suchej do Zatora umieścić w rządzie dróg budować się mających, zgodziłem się na to, aby droga ze Lwowa do Kamionki Strumiłowej pominięta była, co wszystko dowodzi, że mnie wcale nie chodzi o to, aby się utrzymać przy wnioskach Wydziału krajowego. Przyznaję owszem, że jeżeli droga ze Lwowa do Kamionki

Strumikowej zastąpioną będzie w myśl wniosków komisji koleją wycinalną, natenczas odpadnie z preliminowanych kosztów znaczniejsza kwota, która z korzyścią na budowę innych dróg użytą być może. Na pierwszym miejscu stawia komisya i słusznie drogę Zatorsko-Suską. Droga ta odpowiada wszelkim warunkom wymaganym dla dróg krajowych i została przez Wydział krajowy pominięta dla tego tylko, ponieważ wydatek na jej budowę nie znalazł pokrycia w kwocie do dyspozycji zostającej.

Niechaj mi wolno będzie kilka słów powiedzieć o kwocie preliminowanej na budowę nowych dróg, ponieważ p. Skrzyński podniósł pozornie słuszny zarzut, że tak Wydział krajowy jak i komisya projektu swe tylko w granicach 2,380.000 złr. zamykają, podczas gdy jeszcze uchwała przeszłoroczno Sejmu kwotę tę na 4 miliony oznaczyła. To prawda ale niech p. Skrzyński raczy zauważyć, że ta 4 milionowa kwota miała być uzyskaną w drodze zaciągnięć się mającej pożyczki, która musiałaby być spłaconą przez podwyższenie dodatków do podatków i obciążałaby znacznie fundusz krajowy. W przyjętym przez komisję planie Wydziału krajowego jest wprowadzić kapitał użyć się mający na budowę dróg zmniejszony na 2,380.000 złr., ale zato nie wymaga się żadnych dodatków na amortyzację i spłatę procentów, co jest bardzo wielką różnicą i spowodować musiało pewną restrukcję w kapitale. Jeżeliby zaś wys. Sejm zechciał pozostać przy utrzymaniu tamtej wyższej sumy i na jej spłatę uchwalił większe dodatki do podatków, innego bowiem źródła dochodu nie widzę natenczas, Wydział krajowy gotów jest każdej chwili przedłożyć Sejmowi projektu budowy innych, wnioskiem komisji nie objętych dróg.

Przystępuję teraz do ocenienia drogi z Krasnego do Buska. O tej drodze powiada komisya w swem sprawozdaniu, że ponieważ takowa nie mogła być budowaną aż do Mierówki więc idzie tylko za myślą uchwały zeszłorocznej wys. Sejmu, jeżeli w niemożności dania tym okolicom całej drogi choć część jej proponować będzie. Muszę się przyznać, że ta argumentacya komisji nie jest dla mnie przekonującą. Jeżeliby bowiem komisya czuła się tak związaną przeszłorocznymi uchwałami Sejmu, to muszę się dziwić dlaczego pominięta drogę z Przeworska do granicy królestwa lub drogę z Rohatyna do Chlebowic, bo jużci te drogi zupełnie w tych samych znajdują się warunkach jak droga z Kra-

s nego do Buska. Konsekwentnie postępując powinna była komisya budowę wszystkich w roku przeszłym za nagłe uznanych dróg proponować, jeżeli to jednak tylko przy drodze z Krasnego do Buska czyni, to stanowi wyjątek, który się niczem wytłumaczyć nie da. Ale nietylko z powodu, że argumentacya komisji nie jest dostateczną, ale i z bezpośrednich rzecz samą dotyczących powodów muszę przeciw uznaniu tej drogi za krajową przemawiać. Droga z Krasnego do Buska jest 2.690 sążni długą.

Koszta jej założenia wynoszą 67.000 złr., a jeżeli $\frac{1}{10}$ część kapitału zakładowego potrzebną jest rocznie na pokrycie kosztów jej utrzymania wypadnie rocznie opłacać około 6.700 złr

Pytam się teraz czy można kraj obciążać tak znaczym wydatkiem na rzecz drogi, która już dla swojej krótkości nie może mieć cechy drogi krajowej i tylko lokalnym interesom służy. Muszę jeszcze zauważać, że tego rodzaju drogi nie są niczem innym jak tylko połączeniem najbliższego ważniejszego miejsca z koleją, czyli właściwie dojazdami do kolei. Dla czego właśnie dla Buska ma być dojazd kosztem kraju budowany, tego nie pojmuję. Wszak z Pilzna wybudował powiat kosztem kilkunastu tysięcy drogę dojazdową do Czarny, powiat Złoczowski wybudował również dojazd z miasta do dworca kolejowego, tak samo z Wojnicza wybudowano dojazd do dworca kolei w Bogułowicach. Podobnych dojazdów mamy bardzo wiele w kraju i jeszcze więcej mieć ich będziemy, przy powiększeniu kolei żelaznych. Słusznie uznało ministerjum za czasów Potockiego ważność tych dróg dojazdowych i wezwało Wydział krajowy do przedłożenia Sejmowi projektu do ustawy normującej sposób budowy i utrzymania tych dojazdów. Wydział krajowy zamierzał temu wezwaniu zadość uczynić, rokował atoli przedtem z Rządem o to, aby dojazdy łączące drogi eraryalne z dworcami kolejowymi budowane były przy współdziałaniu funduszu państwowego. Gdy Rząd na tę propozycję nie przystał, wstrzymał się Wydział krajowy od żądanej przedłożenia.

Pomimo to muszę oświadczyć, że gospodarstwo krajowe wymaga dokładnego zbadania tych dojazdów wypracowania odpowiednich planów i projektów, oraz oznaczenia w drodze ustawodawczej, czym kosztem drogi te budowane i utrzymane być mają, przyczem oczywiście konkurencyje stron interesowanych utworzone być muszą, ponieważ tu lokalne interesa nad krajowymi przeważają.

Nie zaprzeczam i ja ważności zaproponowanej drodze i owszem przyznaje, że ta droga powinna być budowaną, ale mniemam, że to nastąpić winno, jeżeli przystąpimy do budowy innych tego rodzaju dróg. Dzisiaj byłoby na czasie gdyby wys. Sejm wezwał Wydział krajowy do przedłożenia sobie odpowiednich budowy wszystkich dojazdów kolejowych tyczących się wniosków. Póki to nie nastąpi, widzę w propozycji komisji uczynioną od ogólnej zasady excepcyę, która może interesom pojedynczych dogodzi, ale innych razić musi. Z tych przyczyn jestem za pominięciem drogi z Krasnego do Buska.

Przystępuję teraz do ocenienia drugiej drogi t. j. z Borszczowa do Husiatyna. Zdawałoby się każdemu, który sprawozdania komisji drogowej nie czytał, że kiedy się mówi o drodze Borszczowsko-Husiatyńskiej chodzi oto, aby Borszczów połączyć z Husiatynem, w skutek czego droga ta musiałaby być budowaną z Husiatyna na Cygany do Borszczowa, bo to jest najprostsza linia łączna, łącząca Borszczów z Husiatynem, ale tak nie jest. Droga z Borszczowa do Husiatyna ma iść przez Jezierzany do Kołędzian i zetknąć się tam z drogą krajową a od jednego punktu tej drogi znowu być prowadzoną do Husiatyna.

Rzecz naturalna, że według tego postanowienia Sejmu droga ta dzieli się na 2 zupełnie odrębne drogi, jedna wiedzie od Borszczowa do drogi Skalsko-Czortkowskiej, a druga z jednego punktu tejże drogi ku Husiatynowi. Nic dziwnego, że zaraz przy oznaczeniu tras wystąpiły sprzeciwiające się interesa dwóch powiatów, t. j. Borszczowskiego i Husiatyńskiego, które nie dadzą się pogodzić. Dlatego nie chętnie widzę w ustawie tę ogólnikową nomenklaturę z Borszczowa do Husiatyna, bo w rzeczywistości są to dwie drogi dla odmiennych okolic potrzebne. Podział ten wystąpił tem ci bardziej, jeżeli te drogi przecinać będzie kolej zaprojektowana od Jagielnicy przez Czortków Kopeczyńce do Husiatyna. Dla tego mniemam, że nie chcąc zagrażać interesom obu powiatów nie powinien wysoki Sejm powziąć teraz uchwałę przesądzać w jakim kierunku droga ta od Jezierzan prowadzoną być ma.

Muszę jeszcze dodać, że według mego zdania droga ta wtenczas tylko znaczenie drogi krajowej mieć może, jeżeli stanowić będzie część tej wielkiej komunikacji, która wychodząc ze Smykowiec pójdzie na Grzymalów, Chorostków, Kopeczyńce, Borszczów, Krzywce, Mielnicę, Okopy ku Bukowinie, i która przecinając bez przerwy 4 gościńce,

połączy 3 koleje między sobą. Uchwalając dzisiaj stały kierunek narażamy się na to, że jedna z tych dróg może się stanie całkiem niepotrzebną, dlatego postawiłem poprawkę dołączając do dalszego punktu następującą rezolucyę: Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby na następnej sesji przedłożył plan budowy drogi z Borszczowa do jednej ze stacyi kolei Husiatyńskiej.

Tym sposobem nie przesądzamy niczemu, rzecz nie jest nagła wszak i tak wszystkich dróg w jednym roku nie wybudujemy, a zawsze lepiej będzie, jeżeli ta sprawa dokładnie zostanie zbadaną.

Ks. Marszałek: Proszę przeczytać poprawkę p. Grossa.

Sprawozdawca p. Jaworski (czyta):

Punkt 5ty: z Krasnego do Buska, opuszczony więc punkt 6 będzie 5ty, 7 będzie 6ty, 8 będzie 7my, a w punkcie 9ym zamiast: „Z Borszczowa do Husiatyna“ powiedzieć: „z Borszczowa do jednego z dworców kolei mającej się budować do Husiatyna.“

Ks. Marszałek: Kto tę poprawkę popiera zechce wstać (poparta.)

P. Wereszczyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Wereszczyński ma głos.

P. Wereszczyński: Zeszłego roku Sejm umieścił drogę z Brzeżan na Rohatyn do Chodorowa między drogami przed wszystkimi innymi budować się mającemi. W tym roku we wniosku komisji widzę tylko drogę z Rohatyna do Brzeżan, więc kawałek z Rohatyna do Chodorowa opuszczony. Nie myślę przytaczać wszystkich powodów, które za drogą z Chodorowa do Rohatyna przemawiają muszą być dość ważne, jeżeli wys. Sejm skłoniły uchwalić budowę i tego kawałka drogi. Jednak pozwolę sobie powiedzieć, że przez opuszczenie tego kawałka cała droga traci na wartości. Uchwaliliśmy drogę dlatego, że łączy kolej Tarnopolską z koleją Czerniowiecką, a to w miejscu, w którym takowe najbardziej od siebie oddalone i w kierunku najprościejszym. Jeżeli ten kawałek drogi opuścimy to połączenie to nie będzie miało miejsca i w takim razie nie będzie droga ta przynosiła korzyści krajowi. Przytem nadmienię, że droga z Brzeżan do Rohatyna, jeżeli nie będzie dobudowaną do Chodorowa nie przyniesie korzyści ani Brzeżanom ani Rohatynowi, (Gwar, nie można słyszeć mowcy.)

z Brzeżan trzeba będzie chcąc dostać się do kolei jechać na Rohatyn do Bursztyna, to jest zupełnie tak daleko lub i dalej jak dziś z Brzeżan do kolei do Złoczowa. Zaś w oddaleniu Bursztyna od Lwowa i Złoczowa od Lwowa prawie niema różnicy.

Więc dla Brzeżan i dla tamtych okolic bardzo mało się tem zrobi, a dla Rohatyna nic, gdyż korzyści połączenia Rohatyna z Brzeżanami, jeżeli nie będzie połączonym z Chodorowem są bardzo mało znaczące. Sądzę tedy i wnoszę, aby tu w 4tym ustępie zamiast „droga z Rohatyna do Brzeżan,“ powiedziano: „z Chodorowa do Brzeżan.“

Ks. Marszałek: Kto popiera ten wniosek zechce wstać (poparty.)

P. Grocholski: Proszę ks. Marszałka o głos.

Ks. Marszałek: P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski: Pozwolę sobie postawić wniosek, abyśmy obradowali i głosowali nad pojedynczymi punktami, bo inaczej nie dojdziemy do końca. Jeżeliby wys. Izba to przyjęła, to zastrzegam sobie głos do punktu 9go albo według poprawki p. Grossa do punktu 8go.

Ks. Marszałek: Będziemy głosowali nad pojedynczymi punktami, ale rozprawa będzie nad wszystkimi 9ma punktami.

P. Grocholski: Jeśli książę tego wniosku nie podda pod głosowanie to proszę zaraz o głos.

Ks. Marszałek: Poddam ten wniosek pod głosowanie, lecz zdaje mi się, że to potrwa jeszcze dłużej, kto jest zatem, aby nad pojedynczymi ustępami była rozprawa, zechce wstać. (Większość.) Przystąpimy do dyskusji.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

1) Droga z Suchej do Zatora.

Ks. Marszałek: Nikt głosu nie żąda. (Nikt.) Kto jest za przyjęciem tego ustępu zechce wstać. (Większość.)

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

2) Z Tarnowa do Szezucina.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta, nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Kto jest za tym wnioskiem zechce wstać. (Większość.)

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

3) Z Szklar do Przeworska.

P. Potocki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Potocki ma głos.

P. hr. Potocki: Przeszłej kadencji Sejm uchwalił między nagłącami drogami, także drogę z Dynowa do Majdanu. Tego roku widzę, że Wydział krajowy trzymając się uchwały sejmowej te same drogi zaproponował. Komisya mówiła, że nie potrzeba tej przestrzeni z Przeworska do Majdanu i wyrzuciła w swoim projekcie tę drogę i podaje tylko: z Szklar do Przeworska. W motywowaniu tego wniosku upatruję tylko ten ustęp krótki, że dla braku funduszów, droga ta nie ma przyjsć do skutku. Zdaje mi się, że takie motywowanie nie jest dostatecznem, aby uspokoić tych, którzy są bezpośrednio interesowani, a którzy już się łudzili nadzieją, że ta droga przyjdzie do skutku. Że motywa te są możebne, przeczyć niechcę. Już teraz mówią o kolei, która tamtędy ma iść. Choćby ta kolej przyszła do skutku, to droga ta pozostaje zawsze ważną ponieważ łączy granicę Kr. Polskiego z pewną stacją tej kolei. Dla tego proszę, aby komisya przez sprawozdawcę wytłómaczyła dlaczego wyrzuciła tę przestrzeń. Następnie stawiam wniosek, aby przeszłoroczna uchwała była utrzymana.

Ks. Marszałek: Rozprawa zamknięta. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Motywa, które komisję spowodowały do zaniechania drogi z Przeworska na Sieniawę do Tarnogrodu, leżą w sprawozdaniu Wydziału krajowego, który właśnie zaniechanie na teraz budowy, tej części drogi proponuje ze względów przez p. Potockiego przytoczonych, a mianowicie ze względu tego, że mila tej drogi kosztuje 117.000 złr.; że fundusz na drogi w obec tamtorocznego preliminarza 56.000 złr. od mili wynoszącego, a teraz na 95.000 złr. wykazanego znacznie się uszczupliły, trzeci wzgląd jest budwać się mająca kolej. Tak Wydział, jak i komisya sądziły, aby z tą drogą wstrzymać się jeszcze, aby ta przestrzeń nie doznała podobnego losu, jak droga dębicko-tarnobrzaska i droga Podwołoczyska i inne. Czy zaspokojenia, które p. hr. Potocki w tym względzie daje są dostateczne, to Wysoki Sejm osądzi, dla nas w komisji była obawa w obec sumy 500.000 złr., którą kraj ponosić będzie, a której owoce są problematyczne. Było to dosta-

teczną wskazówką, aby na teraz drogi tej nie budować.

Ks. Marszałek: Rozprawa zamknięta. Poddam wniosek p. hr. Potockiego pod głosowanie zamiast: „ze Szklar do Przeworska“ powiedzieć: „ze Szklar do Majdanu“.

Kto jest za tem, zechce wstać. (Mniejszość.)
Wniosek upadł.

Kto jest za wnioskiem komisji, zechce wstać. (Większość.) Wniosek komisji przyjęty.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta punkt 4.): Z Rohatyna do Brzeżan.

P. hr. Potocki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. hr. Potocki ma głos.

P. hr. Potocki: Uwagę, która mi się nastręczyła, z powodu sprawozdania komisji drogowej, muszę tu teraz powtórzyć. W motywowaniu komisji nie ma wzmianki, dlaczego uchwały sejmowe zprzeszłego roku zmieniono, wiadomo, że uchwała była, aby drogę budowano z Chodorowa do Brzeżan, a tu w sprawozdaniu jest krótko tylko wspomniane, że dla niedostatku funduszków, droga ta nie została objęta. Jeżeli to ma być jedyny powód tego zaniechania, musiałbym w interesie tej okolicy jak najbardziej obstawać, aby się trzymano uchwały. Bo jeżeli co do drogi z Przeworska do Majdanu, jest wszelka nadzieja, że przyjdzie kolej, która poniekąd potrzeby tej drogi uchyli. To przy drodze z Chodorowa do Brzeżan już dziś wiemy, że przy projekcie kolei do Husiatyna ze Stanisławowa, te okolice produkcyjne żyźne, będą na długie lata pominięte i nie będą miały komunikacji do tej arterji, którą nazywają koleją Czerniowiecką. Mnie się zdaje, że jest dostateczny powód, gdyż już uchwała zapadła w radzie państwa, że ta droga żelazna Husiatyńsko-Stanisławowska będzie budowaną, wnoszę więc, aby drogę z Chodorowa do Brzeżan, była do naglących policzonai w najkrótszym czasie wybudowana.

Sekretarz p. Jasiński: Już wniosek był postawiony.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Ja muszę oświadczyć p. hr. Potockiemu, że droga z Chodorowa do Rohatyna nie istnieje, tylko musiała by być budowaną.

P. hr. Potocki: To niech budują.

P. Gross: (Dalej) Zapytano się, dlaczego pomimo uchwały zapadłej w Sejmie, Wydział krajowy proponuje tylko budowę drogi z Rohatyna, nie zaś z Chodorowa do Brzeżan. O to dla tego, że z Rohatyna do Brzeżan nie ma bitego gościńca, a komunikacja między Rohatynem a Brzeżanami jest nie tylko bardzo ważną dla handlu, ale będzie ona zarazem przedłużeniem drogi krajowej od kolei Tarnopolskiej w Płuchowie do Brzeżan wiodącej, która w połączeniu z drogą Rohatyńsko Lwowską, stanowić będzie od Płuchowa aż do Lwowa jedną wielką całość. Połączenie Rohatyna z Chodorowem było by niezawodnie także korzystnym ze względu, iż stacya w Chodorowie, bliżej ku Lwowu jest położoną. Ale Rohatyn jest już eraryalnym gościńcem połączonym z Bursztynem, więc z jedną stacyą kolei Czerniowieckiej. W danym wypadku zachodzi więc kwestya, czy Rohatyn łączący 2½ milowym gościńcem z Bursztynem (tyle bowiem wynosi odległość z Rohatyna do Bursztyna), z tą samą koleją 3½ milową drogą krajową. Transporty ku zachodowi idące, zyskałyby zapewne odległość jednej stacyi kolejowej, ku wschodowi zaś dążąc, niktby tej drogi nie używał. Z powodu więc, że Rohatyn jest połączony z koleją drogą, która małożnaczące ma niedogodności, inne okolice zaś nie mają żadnej komunikacji, z powodu, że nie mamy dostatecznych funduszków, zdawało się Wydziałowi krajowemu, iż na teraz pominięta być może droga z Rohatyna do Chodorowa.

P. Krzeczunowicz: Proszę o głos

Ks. Marszałek: Poseł Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz: Gdy w przeszłym roku Sejm uchwalał, które drogi uważa za najważniejsze i które przed wszystkimi innymi mają być budowane, podnosiłem głos, ostrzegający, ażebyśmy wstrzymali się z taką uchwałą, dopóki dokładne badania Wydziału krajowego rzeczy nie wyjaśnią, dopóki na podstawie tych badań nie przekonamy się o potrzebie i o kosztach.

Ale w tedy ówczesny sprawozdawca hr. Bardeni i poseł miasta Przemyśla książę A. Sapieha nazwał tę opozycję straszną, odsuwającą myśl budowania dróg. I pod wpływem wymownych głosów tych szanownych posłów Sejm uchwalił, które drogi są ważne i przed innymi budować się mające.

Pomimo takiej uchwały Sejmu proponuje nam dzisiaj i Wydział i komisya, ażeby zaniechać budo-

wania niektórych dróg, tych samych, które Sejm w przeszłym roku uznał za najważniejsze. I poseł miasta Przemyśla zgadza się z tem. Przed chwilą odsunęliście Panowie już jedną taką drogę, którą w przeszłym roku uchwaliliście jako ważną, przed wszystkimi innymi budować się mającą. A to z powodu, że tam ma być kolej żelazna budowaną i z powodu ogromnych kosztów.

Przychodzi teraz druga droga, z Rohatyna do Chodorowa. Przy tej ani kolei, ani kosztów takich znacznych niema: bo koszta na tę drogę wynoszą tylko 49.880 złr. na milę, gdy na tamtą drogę, Przeworsko-Majdafią, wynoszą 118.000 złr. Zobaczmy czy ta droga z Rohatyna do Chodorowa jest ważną. P. Gross twierdził, że z Płuchowa i Tarnopola idzie szosa na Brzeżany, i że ta szosa będzie miała połączenie dalsze szosą z Rohatyna na Bóbrkę do Lwowa. Już ciś trudno, aby ktoś z Płuchowa na to jechał drogą na zachód do Rohatyna aby potem szosą pojechał na północ do Lwowa, kiedy mu z Płuchowa do Lwowa daleko bliżej drogą inną. Z okolic Brzeżan, z okolic między Brzeżanami a Rohatynem potrzeba najbliższego połączenia z koleją Lwowsko - Czernowiecką.

Szanowny członek Wydziału krajowego powiedział nam, że jest już droga z Rohatyna do Bursztyna do stacyi kolejowej. Lecz droga z Brzeżan do Rohatyna idzie od wschodu na zachód: Otóż członek Wydziału krajowego każe tym, którzy tą drogą jadą od wschodu na zachód, aby potem skręcali do Bursztyna od północy na południe i zamiast przybliżyć się do Lwowa, aby się od Lwowa oddalali. Droga z Rohatyna do stacyi kolei żelaznej w Chodorowie jest potrzebną, nie mniej potrzebną jak drogi z Tarnopola do Zbaraża i ze Zborowa do Załoziec, które komisya proponuje. Należy ażeby wys. Sejm co do tej drogi zachował przeszłoroczną uchwałę swoją; popieram więc pod tym względem poprawkę p. Potockiego.

Nie mogę przenieść na siebie, aby jeszcze kilka słów nie dopowiedzieć posłowi miasta Przemyśla. Dwukrotnie już się zdarzyło, iż poseł miasta Przemyśla pomawiał mnie o przekręcanie słów jego. Nie użyję przeciw niemu tego nieparlamentarnego wyrażenia, ale powiem, że błędnie i przesadnie przedstawiał zdania, które wypowiedziałem w pierwszej dzisiaj przemowie.

Ks. Marszałek: Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta.

Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Do słów p. Grossa bardzo mało mam do dodania.

W tym względzie muszę przypomnieć panom przeszłoroczną debatę nad tą drogą oraz wskazać motywa, które Sejm powodowały do uchwalenia tej drogi. Otóż głównie w przeszłorocznej dyskusji nad tą drogą przemawiał w obronie jej p. Torosiewicz Franciszek i poseł miasta Brzeżan.

Motywa, które oni przytoczyli głównie przemawiały za przestrzenią z Brzeżan do Rohatyna. Zas te motywa, które przytoczono, do przestrzeni z Rohatyna do Chodorowa wcale się nie stosują. I rzeczywiście uwidoczniwszy sobie drogę z Chodorowa do Rohatyna przyjdziemy do przekonania, że gdy podróżujący lub produkta przybędą z Brzeżan do Rohatyna, więc albo dalej używa gościńca do Bursztyna do stacyi kolei żelaznej w Bursztynie albo używa bitego gościńca idącego z Rohatyna na Strzeliska do Bóbrki aby się dostać do stacyi Wybranówki. W środku tego trójkąta są te dwie stacje Chodorów i Wybranówka, z jednej strony gościńiec bity z Rohatyna do Bursztyna dla tych co chcą się do tej stacyi dostać, z drugiej strony gościńiec z Rohatyna na Strzeliska do stacyi Wybranówka. Tym nowym gościńcem zatem nikt nie będzie jechał ani do Rohatyna, ani od Bursztyna ani od Strzelisk do Chodorowa. Więc skończyłoby się na tem, że ta droga wyłącznie będzie dla miasteczka Knychinicz, bo na mapie popatrzywszy się jest tylko na tej przestrzeni to jedno miasteczko Knychinicz.

Czy Sejm na tę drogę zezwolić może, to pozostawimy jego ocenieniu.

Ks. Marszałek: Przystępujemy do głosowania. Najprzód poddam pod głosowanie poprawkę p. Wereszczyńskiego aby zamiast z Rohatyna do Bursztyna było z Chodorowa do Bursztyna. Kto jest za tą poprawką zechce wstać. (Mniejszość.) Poprawka upadła. A teraz podług wniosku komisji, t. j. z Rohatyna do Bursztyna. Kto jest za wnioskiem komisji zechce wstać. (Większość.) Wniosek komisji przyjęty. Przychodzimy do punktu 5.

Sprawozdawca p. A. Jaworski czyta punkt 5. „z Krasnego do Buska.“

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta.

Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Muszę odeprzyć zarzuty zrobione przez p. Grossa tej pół milowej ale nader ważnej przestrzeni z Krasnego do Buska. Jeden z najważniejszych zarzutów jest ten, że ponieważ nie możemy dać całej drogi, nie dajmy nic. Ponieważ rząd nie pozwala ze względów strategicznych na budowanie drogi Krasno-Busko-Marówka, więc dlatego i tego kawalka, który nie podlega wątpliwości, że zbudowanym być może, który kosztuje wszystkiego 70.000 złr., który będzie jedyny kawałek drogi krajowej w całym Złoczowskiem, Kamienieckim i Brodzkim powiecie; dlatego p. Gross się temu sprzeciwia.

Prawda, że myta nie będą mogły być na tak małej przestrzeni milowej ustanowione, ale w takim razie i myto być nie może, jeżeli ta droga będzie powiatową, zatem łatwiej, aby kraj to utrzymał, jak sam powiat, gdyż powiat na to funduszu nie ma. Ale co więcej, tu jest ten stosunek, że ona jest dla wszystkich mieszkańców powiatu potrzebną a jeżeli przyjdzie o budowanie z funduszu powiatowego, to fundusze się nie znejdą dla tego, że droga idzie na samych krańcach dwóch powiatów a więc ani jeden, ani drugi powiat nie zechce ją budować a jak powiada komisya w swoim expose, to jest jedyny przystęp ze Złoczowskiego do dworca w Krasnem; a nawet często bywa, że w Busku zastrzegną całe towary do Krasnego jadące i z Buska do Krasnego wżaden sposób dostać się nie można.

Idzie więc o budowanie drogi pół milowej nadzwyczaj ważnej a to nie dla lokalnych interesów ale dla interesu części kraju 10 mil wynoszącej, która nie ma żadnego do dworca kolei w Krasnem przystępu.

Dla tego prosiłbym was, abyście panowie tego wdowiego grosza dla tej okolicy odmówić nie chcieli, która li tylko z tą wie o drogach, że opłaca do datek do podatku na drogi.

Ks. Marszałek: Poddam więc pod głosowanie przyjęcie tej drogi. Kto jest za drogą z Krasnego do Buska, zechce wstać. (Wątpliwość.) Jest wątpliwość, więc zarządzę kontrapróbę. Kto jest przeciw tej drodze, zechce wstać. (Mniejszość.) Droga jest przyjęta.

Sprawozdawca p. A. Jaworski czyta p. 6. „ze Zborowa do Załoziec“.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Już uchwała zapadła, że te $\frac{3}{4}$ mili będą drogą krajową. Teraz przychodzi droga ze Zborowa do Załoziec, którą liczę do tych dróg, w których żadnych powodów, żadnych a żadnych zasad dopatrzeć nie można, aby je uznawać za krajowe. Kto na mapę się popatrzy to widzi, przeczytam, jakie powody skłoniły komisję do zaproponowania tej drogi (czyta):

„Na podniesione przez Wydział powiatowy Brodzki żądanie z 3. października 1872, aby drogę tę z jednej strony z gościńcem eraryalnym w Zborowie, z drugiej strony z traktem powiatowym Brodzko-Tarnopolskim złączyć, za którą inżynier trasujący, przemawia, komisya drogowa najchętniej przystaje i takowe usilnie popiera.“

Więc jeden był tylko powiat, który domagał się, aby ta droga, która przez ten powiat idzie uznaną była za krajową. Otóż jestem pewny, że gdybym zamknął oczy i przesunął palcem po mapie, to gdziekolwiek bym pociągnął linię drogową, wszędzie znalazłbym jakiś powiat lub pojedynczych którzyby ją domagali się; chyba pociągnąłbym po powietrzu albo szczytem Karpat

Rzuciwszy tylko okiem na mapę, pokazuje się, że ta droga żadnego nie ma charakteru drogi krajowej. Z tą nie przeczę, że może być pożyteczną i potrzebną dla tego powiatu i okolicy, ale z tą bynajmniej nie wypływa, aby była krajową. Między krajowością a potrzebą dla powiatu wielka zachodzi różnica.

Jeżeli potrzebną dla powiatu a powiatu nie stać na nią, to wtenczas może mu przyjść w pomoc fundusz krajowy, ale taką drogę za krajową uznać, to znaczy, obalać wszystkie zasady, według których możemy na przyszłość drogi za krajowe uznawać.

Wnoszę przeto, aby ta droga z rzędu tych dróg krajowych wypuszczoną była a to tym więcej, że jeszcze opodal jest proponowaną inną z Tarnopola do Zbaraża, która tak jak i ta nie ma charakteru drogi krajowej.

Ks. Marszałek: Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Słusznie powiedział p. Skrzyński, że nie ma tu motywów, bo w sprawozdaniu komisji motywów szukać nie należy, dlatego ponieważ tu tylko chodzi o osądzenie trasy przez inżynierów zrobionej i przez

Wydział krajowy Sejmowi do osądzenia przedłożonej. Motywów szukać należy w zeszłorocznem sprawozdaniu komisji drogowej i uchwałach Sejmu. Zeszłoroczne sprawozdanie opiewa tak: „Na przestrzzeni kolei żelaznej Lwowsko-Podwoleczyskiej, między Złoczowem a Tarnopolem świeżo wybudowanej, nie masz w tej chwili ani jednej przecznicy, któraby czy to w kierunku północnym, czy też południowym ułatwiła komunikację w obszernym trójkącie między Brodami, Brzeżanami i Tarnopolem z jednej, a granicą kraju z drugiej strony.“

Tam szukać należy motywów, dla których Sejm tamtego roku nagłośił tę budowę uchwalił. W dopełnieniu tamtorocznej uchwały sejmowej Wydział krajowy wytrasował tę drogę i przedłożył Sejmowi.

Najmocniej przeczę, aby te drogi nie miały żadnych warunków drogi krajowej, tak samo jak przeczę temu co powiedział p. Skrzyński, że droga ta służy tylko jednemu powiatowi i z drogą Tarnopolsko-Zbarańską jest wyłącznie w powiecie Tarnopolskim. Tak nie jest, droga Zborowsko-Załozińska jest w powiecie Złoczowskim, a droga Tarnopolsko-Zbarańska w powiecie Tarnopolskim. Więc nie są to 2 drogi w jednym powiecie. Komisja proponuje te drogi, aby od granicy rosyjskiej do Lwowa otworzyć takie debusze dla tych okolic.

Ks. Marszałek: Przystępujemy do głosowania. Nie było żadnej poprawki, tylko zdania pro i contra. Więc poddaję pod głosowania drogę ze Zborowa do Załoziec. Kto jest za tą drogą, zechce wstać. (Większość). Przyjęta. A teraz 7 z Tarnopola do Zbaraża. Rozprawa otwarta.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Droga z Tarnopola do Zbaraża ma trzy ćwierci mili i łączy miasto Zbaraż z drogą kolejową. W tej okolicy nie ma a. i. fabryk ani większych przedsiębiorstw, dlatego nie widzę powodu, aby na tak małej przestrzzeni budować drogę i to taką, która by miała charakter drogi krajowej. Nie pojmuję dlatego, jakiej zasady komisja się trzymała, skoro taką drogę, która nawet z powierzchni nie wygląda na drogę krajową za drogę krajową uważać chce.

Ks. Marszałek: P. Kaczała ma głos.

P. Kaczała: Koły mynuwsoho roku wysokij Sojm uznaw dorohu Tarnopolsko-Zbarańsku

za dorohu krajewu budowaty sia majucz, utiszysia ne tylko ja sam, ale i ciła ludniśt powitu Zbarańskoho; bo dumalyśmo szczo budowanie toj dorohy zapewnene. Jaku uchwałę nini powozme wysokij Sojm — neznaju — ale i nebude w pewnosty raduwatysia czy smutyty — wydiaczy — że szczo jednoho roku uchwalaje sia, druhocho sia obalaje. P. Skrzyński opugnuje charakter toj dorohy jako krajewoj i potrebnój — bo, każe, newydyt zasad wedła jakych doroha Zbarańsko-Tarnopolska — za krajewu i nahle potrebnu uznajesia. Otoż ja muszu zajawyty — że sam p. Skrzyński skazaw nini: Dorohy peredowsim treba budowaty tam de ich ne ma.

Własne w tym smutnim położeniu znachodyt sia powit Zbarański — że koły i hriszmy i robotuju konkurowaw do postoronnych doroh krajewych nini — ani saźnia brukowanój dorohy ne maje. Toju zasadoju powodowały sia mynuwsoho roku komisja i wysokij Sojm — jak i komisja tohorična, kotra predkładaie uchwałę z mynuwsoho roku, szczo do dorohy Tarnopolsko-Zbarańskiej, zatwerdyty.

Doroha taja jest tylko prodowżeniom dorohy krajewoj Bereżańsko-Tarnopolskoj — a szczo do nahłoj potreby budowania toj dorohy kosztom krajewym — argumenta wyłożeni wysokomu Sojmowy mynuwsoho roku dla korotkosty czasu ne budu powtariaty i proszu o zatwerdzenie uchwały tak ricznoj.

Ks. Marszałek: Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt). Rozprawa zamknięta. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Odnosnie do tego, co x. Kaczała powiedział, upraszam wys. Izbę, aby drogę z Tarnopola do Zbaraża raczyła uznać za drogę krajową.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do głosowania. Kto jest za punktem 7., to jest za uznaniem drogi z Tarnopola do Zbaraża za krajową, zechce wstać. (Większość). Jest większość. Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Teraz następuje 8. droga z Kopeczyniec do Smykowiec.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Kto jest za przyjęciem punktu 8. t. j. za uznaniem drogi z Ko-

pyczyniec do Smykowiec za krajową, zechce wstać. (Większość). Jest większość. Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Teraz następuje droga z Borszczowa do Husiatyna. To jest poprawka p. Grossa.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta.

P. Grocholski: Proszę o głos.

P. Erazm Wolański: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski: Z poprawką p. Grossa zgadzam się, ale z konkluzją zgodzić się nie mogę. Ja sądzę, że w ustawie, która pójdzie do sankcyi Najj. Pana nie możemy orzec: „droga od tego punktu do jakiegoś nieznanego.“ Taka ustawa mojem zdaniem nie otrzymałaby sankcyi, i dlatego będę przeciw temu głosował.

Ks. Marszałek: P. Wolański ma głos.

P. Erazm Wolański: Wskutek postawienia poprawki przez członka Wydziału krajowego, widzę się spowodowanym udzielić bliższe wyjaśnienia co do tej drogi. W roku przeszłym postawiłem wniosek w celu uznania drogi z Borszczowa na Jezierzany, Kolendziany do drogi Skalsko-Czortkowskiej i od drogi Skalsko-Czortkowskiej do Husiatyna, za drogę krajową.

Wniosek ten wys. Izba przyjęła w sprawozdaniu tegorocznym, wysoki Wydział krajowy — nie postawił wniosku odroczenia tej drogi — komisya tegoroczna utwierdza uchwałę zeszłoroczną, nie pojmuje więc z kąd pochodzi, że członek Wydziału — dziś tu w Izbie stawia wniosek odroczenia tej drogi — do czasu wybudowania kolei żelaznej z Husiatyna do Stanisławowa — najpierw wiemy podług trasy jak mapa kolej okazuje — że dworzec kolei żelaznej ma być w Husiatynie, Kopeczyńcach, Czortkowie, Buczaczu i. t. d. — i Czortków ominąć nie może, bo to jest jedyny punkt przejścia rzeki Seret, a zatem dla Jezierzan i powiatu Borszczowskiego najbliższa stacya kolei będzie Czortków — należy więc poprowadzić drogę z Jezierzan do drogi Skalsko-Czortkowskiej, jako drogi murowanej dziś istniejącej — i wiodącej do Czortkowa — to jeszcze muszę wyjaśnić — że przy trasie drogi z Jezierzan do murowanej drogi Skalsko-Czortkowskiej — byby możliwe 3 trasy — jedna z Jezierzan do Dawidkowiec milę długości — podług uznania inżyniera najkosztowniejsza — druga

z Jezierzan do Kolendzian 1 i ćwierć mili jak ją uchwała zeszłoroczna Sejmu określiła, (a którą trasę z powodu polecenia Wydziału krajowego nie trasował) — trzecia z Jezierzan do Szmankowczyk 1 i pół mili podług uznania pana inżyniera najtańsza — trasa na Dawidkowce odpowiadała najwięcej potrzebie powiatu Husiatyńskiego — do Kolendzian zarówno interesowi powiatu Borszczowskiego o tyle że ćwierć mili było bliżej jechać do Czortkowa, za to o ćwierć mili dłuższą budować drogę.

Szczegółowe i dokładniejsze wyjaśnienie w tej mierze pozostawiam p. sprawozdawcy. A ponieważ nie wiedzieć czy kolej Husiatyńsko-Stanisławowska budowaną będzie — czy nie -- nie ma więc najmniejszego powodu odraczania tej drogi do czasu wybudowania kolei Husiatyńskiej, zresztą słusznie podniósł p. Grocholski, że przez tę poprawkę cała ustawa mogłaby nieuzyskać Najwyższej Sankcyi — dlatego i ja przeciw poprawce oświadczyć się muszę.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Wodzicki ma głos.

P. Henryk Wodzicki: Z powodu obawy podniesionej przez p. Grocholskiego, że ta ustawa mogłaby nie uzyskać sankcyi dlatego, że nie jest dokładnie oznaczony punkt, dokąd droga ma być prowadzona, muszę wypowiedzieć moje zdanie, że tej obawy wcale nie podzielam. Jeżeli nie jest powodem do odmówienia sankcyi ustawom kolei żelaznych, które nie oznaczają dokładnie punktu zetknięcia się projektowanej kolei z już istniejącą inną, ale mówię o później oznaczyć się mającym punkcie, sądzę że przy ustawie o drodze szczegół ten nie powinienby być przeszkodą, aby ustawa mogła być narażona na niebezpieczeństwo niesankcyonowania jej.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Szanowny poseł Wolański zarzucił Wydziałowi krajowemu, że nie wytrasował drogi z Borszczowa do Husiatyna według kierunku przez Sejm wyznaczonego. Kierunek ten nie był wcale przez Sejm wyznaczony, było tylko powiedziane, że droga ma iść przez Kolendziany do Husiatyna.

Sejm trasy oznaczyć nie mógł, ta bowiem stosować się musi do miejscowych okoliczności, do których też Wydział krajowy wypracowanie

techniczne zastósował. Jeżeli Wydział krajowy przedstawia kilka alternatyw prowadzić się mającej drogi, jako to: na Szmańkowczyki, które drogą krajową są połączone z Kolędzianami, dalej na Kolędziany same, nareście drogi z Dawidkowiec ku Husiatynowi, to nietylko dopełnił otrzymany nakaz, ale zrobił nawet więcej, ponieważ Wysokiemu Sejmowi wszystkie przy budowie tej drogi zachodzące okoliczności wykazał.

Wątpię czyli tem postępowaniem uchybiliśmy postanowieniu Wysokiego Sejmu. Ważnym nadzwyczaj zdawałoby się twierdzenie p. Grocholskiego, to jest, iż przez to narażona byłaby ustawa ta na niesankcjonowanie. Mnie się zdaje, że tak nie jest. Jeżeli sobie zostawiamy wolność prowadzenia drogi na przyszłość w jedną stronę albo w drugą, nie sądzę aby to mogło być przeszkodą, sankcjonowania ustawy, mocą której się reszta tejże drogi za krajową uznaje.

Można zresztą temu zapobiedz oznaczeniem drugiego punktu dowolnego, n. p. od Borszczowa, do Jezierzan, skąd by ta droga dalej prowadzona być mogła, wolałbym atoli już teraz zostawić jako drugi punkt, jeden z budować się mających dworców kolei Husiatyńskiej, gdyż i przy takim oznaczeniu końcowy punkt tej drogi już jest ustalony.

Więc ja zostaję przy moim punkcie.

Ks. Marszałek: Nikt więcej głosu nie żąda? Więc p. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Jaworski: Podobnie jak przy poprzednich drogach, tak i przy tej drodze (z Borszczowa do Husiatyna), muszę nadmienić, że komisya drogowa nie miała badać ważności drogi, bo ważność uznaną została już przeszłego roku, tylko badać miała trasę i właśnie przy tej drodze jedyny był wypadek, że Wydział krajowy był w wątpliwości, którą trasę obrać. Rzeczywiście, co do budować się mającej kolei, w sprawozdaniu Wydziału krajowego nie ma wzmianki, a jeżeli jest, to tylko nawiasowo o tych trudnościach, które tu p. Gross, z powodu budować się mającej kolei husiatyńskiej natrafił. Całe sprawozdanie Wydziału krajowego ogranicza się głównie na oznaczeniu sprzeczności między temi trzema trasami: Szmańkowce, Kolędziany i Dawidkowiec.

To jest przedmiot Wydziału krajowego, to był przedmiot, który w skutek polecenia Sejmu, komisya badała i w skutek danych aktów w tym względzie Sejmowi wniosek przedstawiła. Zaś co

się tyczy ważności tej drogi, uważała tę ważność już przeszłego roku za przesadzoną i dla tego wnoszę, aby tę drogę uznać za krajową.

Co się zaś tyczy trasy, którą p. Wolański podniósł, to zdaje mi się, że gdy uchwała późniejsza w 4-tym ustępie będzie przedłożoną, wtedy będzie miejsce, to, co p. Wolański powiedział przytoczyć. Tu się to nie tyczy, bo tu idzie tylko o to, czy ma być droga krajowa, czy nie. Komisya badała tę sprawę, co do trasy i wniosek do uchwały przedkłada, ale co się tyczy ważności nie badała, bo się tylko opierała na przeszłorocznej uchwale.

Dlatego komisya wnosi, aby drogę z Borszczowa do Husiatyna uznać za krajową.

P. Krzeczunowicz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz: Chciałbym tylko tyle dodać, żebyśmy głosowali najpierw nad drogą z Borszczowa do Jezierzan, a potem dopiero nad drugim ustępem.

P. Gross: Ja się zgadzam na to.

Ks. Marszałek: Są więc dwie redakcyje: Redakcyja komisji, to jest aby powiedzieć: Drogę z Borszczowa do Jezierzan, a drugi wniosek p. Grossa, aby powiedzieć: z Jezierzan do najbliższej stacji koło husiatyńskiej kolei.

(Gwar wielki na sali, Marszałek kilkakrotnie puka).

Kto jest za wnioskiem komisji, aby powiedzieć: z Jezierzan do Husiatyna, zechce wstać. (Niektóre głosy: większość — inne mniejszość).

Mnie się zdaje, że jeżeli ten dodatek upadł, to zostaje droga z Borszczowa do Jezierzan.

(Głosy: Przystąpić do imiennego głosowania.)

Ks. Marszałek: Robię teraz kontrapróbę: Kto jest przeciwny temu dodatkowi: z Jezierzan do Husiatyna, zechce wstać. (Większość.) Większość jest przeciwna — a więc wniosek p. Grossa upadł.

Zostaje się tylko droga z Borszczowa do Jezierzan.

Ks. Marszałek: P. Tettmajer ma głos.

P. Tettmajer: Przy podziale dróg na krajowe, powiatowe i gminne, musiały być przyjęte pewne zasady, według których pewne drogi uznano za krajowe, inne za powiatowe, a inne jeszcze za

gminną. Zdaje mi się, że nie wszędzie zachowano te zasady, i tak niektóre części dróg, które stanowią jednolitą całość, uznano za drogi powiatowe, a drugą część tychże dróg uznano za krajowe. Taki wypadek odnosi się do drogi, która na 2 części obecnie jest podzielona, a która łączy żupaństwa orawskie i spiskie przez powiat nowotorski, który wchodzi podłużnym czworobokiem między żupaństwa Spiskie Liptowskie i Orawskie. Zastęp Tatrów, który zamyka od południa granica powiatu Nowo-Targskiego przedłuża się w kierunku południowym licznymi wysuniętymi ramionami i dlatego drogi między Spiżem a Orawą przez Liptów robią wielkie zakolenia, których cięciwą jest droga nowotarska, którą zbudowano kosztem powiatu Nowo - Targskiego i do granicy żupaństwa spiskiego pod Niedzicą poprowadzono przez Nowy-Targ, Czarny Dunajec do Piekelnika leżącej w żupaństwie Orawskim.

Droga ta jest ważną dla handlu i komunikacji między tymi żupaństwami. Przy podziale dróg na krajowe i powiatowe, połowę tej drogi, mianowicie drogę prowadzącą od Czorsztyna do Nowego Targu uznano za drogę krajową, drugą zaś połowę, która z nią jedną całość stanowi od Nowego Targu do Piekelnika, nazwano drogą powiatową. Ta część drogi, która jako droga powiatowa przez powiat Nowotarski utrzymywana być musi, idzie właśnie krańcem zachodnim powiatu i dla gmin, które leżą na Wschodzie i na Południu, nie ma żadnego znaczenia. Zresztą zdaje mi się, że drogi ważniejsze dla kraju pod względem handlu i komunikacji, oraz drogi łączące kraj z krajem, powinny być uznane za drogi krajowe. W przeszłym roku Wydział krajowy przedkładając sprawozdanie o sieci dróg krajowych umieścił pod lit. e. drogę do Piekelnika jako drogę projektowaną do sieci dróg krajowych. Powołując się na ten projekt, stawiam wniosek, aby w §. 1. niniejszej ustawy pod punkt 10. było wyrażone: droga z Nowego Targu do Piekelnika ma być uznaną za drogę krajową. Cała droga wynosi 2 mile i 2050 sążni.

Ks. Marszałek: Kto popiera ten wniosek aby drogę z Nowego Targu do Piekelnika uznać za drogę krajową, zechce wstać. (Dostateczna ilość.) Wniosek jest poparty. Nikt więcej głosu nie żąda?

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Prosiłem o głos co do formalnego traktowania. Zdawałoby się, że wniosek po-

stawiony przez p. Tetmajera jest pojedynczym dodatkiem. Tak jednak nie jest. To jest wniosek do ustawy, a jako taki nie może być traktowany na razie. Niepodobna abyśmy mogli bez przygotowania dyskutować nad propozycją przeniesienia drogi jakiejś na fundusz krajowy. Wniosek więc ten musi być uważany jako samoistny wniosek ustawy i podlegać przepisom regulaminowym, to jest musi on być odesłany do komisji drogowej.

Ks. Marszałek: Podobny wniosek musi być przedewszystkiem w komisji drogowej rozbrany, bo tu chodzi o miliony, dlatego nie podobna stawiać podobnego wniosku.

P. Grocholski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski: Ja tem więcej muszę się oprzeć przyjęciu tej drogi tutaj. Tu chodzi rzeczywiście o budowę nowych dróg, i chcemy uchwalwszy tę ustawę dostarczyć funduszu na utrzymanie. Ta droga jest, tylko chodzi o to, aby z powiatowej uznaną była za krajową. To jest kwestyą zupełnie inną. Nie można powiedzieć, że ta droga łączy dwa kraje, przechodzi ona przez wąski pas naszego kraju i raczej łączy Węgry z Węgrami przez Galicyę. Nie widzę żadnego powodu, abyśmy w tej ustawie o tem decydowali. W ten sam sposób możnaby zażądać, aby wszystkie drogi powiatowe były uznane za krajowe.

P. Tetmajer: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Tetmajer ma głos.

P. Tetmajer: Proszę wys. Izby, aby wniosek mój co do drogi przez czarny Dunajec do Piekelnika wiodącej odesłany został do załatwienia Wydziałowi krajowemu, i w tym celu stawiam go na piśmie:

„Zważywszy, że droga prowadząca z Nowego Targu do Piekelnika stanowi jednolitą całość z drogą krajową prowadzącą z Czorsztyna do Nowego Targu.

Zważywszy, że wprzód wymieniona droga pod względem handlowym i komunikacyjnym równe ma znaczenie i ważność z drogą Czorsztyńską.

Zważywszy, że droga łącząca kraj nasz z główną siecią drogościennego kraju, ze splawem rzek Orawicy i Waagu i z koleją żelazną Koszycko-Bogumińską ma wszelkie cechy drogi krajowej.

Zważywszy wreszcie, że droga tej ważności wymaga staranniejszego i kosztowniejszego utrzymania, niżeli to szczupłe siły ubogiego górskiego powiatu dostarczyć zdołają, wnoszę:

ażeby droga obecnie powiatowa prowadząca z Nowego Targu do Piekieniaka w królestwie Węgierskiem za drogę krajową została uznana.

Gdy wys. Izba wniosku powyższego nieprzyjęła, stawiam w następstwie wniosek drugi, aby sprawę uznania drogi pomienionej za krajową przekazać Wydziałowi krajowemu do załatwienia.

T e t m a j e r.

Ks. Marszałek: Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Mamy teraz do zanotowania ostatni punkt: „uznaje się za drogę krajową.“ Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt.) Gdy nikt głosu nie żąda poddam pod głosowanie. Kto jest za tym punktem zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

§. 2.

Powiaty, przez których terytoryum drogi te przechodzić będą, obowiązane są opłacać wszelkie wynagrodzenia za grunta, czy to stale pod drogę zajęte, czy też na cele budowy czasowo używane.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda?

P. Grocholski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski: Bardzo niedawno, bo onegdaj odrzuciliście panowie moją poprawkę, którą zamierzyłem nałożyć w celu utrzymania szkół w kraju podatek na powiaty. Zdaje mi się, że konsekwentnie nie możecie przyjąć tego paragrafu, który nakłada ciężary na powiaty. Jeśli tamto z mej strony było nieusprawiedliwionem, jeśliście panowie znajdowali, że ta poprawka jest antikonstytucyjną, bo wkracza w autonomię powiatów, więc tem więcej takiej postanowienie wkraczałoby w autonomię powiatów, gdzie nie idzie nawet o dopięcie wyższych celów, jak w mojej poprawce, tylko o materialne korzyści drogi. Wszak powiaty, którym chcemy nałożyć te wydatki może chciałoby, aby wyznaczona była inna trasa i żądałoby zmiany dzi-

sijszego kierunku dróg. Mnie się zdaje, że się nie da uzasadnić, aby na powiaty nakładać ciężary.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Dodatek ten nie jest bynajmniej przekroczeniem zasady konstytucyjnej, ani też ustaw; owszem jest on wynikiem §. 11. ustawy drogowej, który powiada: drogi krajowe są te, które Sejm jako drogi krajowe uzna. Czy i o ile powiaty mają się przyczyniać do budowy i utrzymania tych dróg stanowić będzie też sama ustawa. Na tej legalnej podstawie wniósł Wydział krajowy ten dodatek i nikt nie zaprzeczy mu słuszności. Uważam to za rzecz całkiem naturalną, aby powiaty, w których drogi kosztem powiatu lub gmin dotąd utrzymywane przechodzą na fundusz krajowy w części chociaż przyczyniali się do ich budowy i tym sposobem spłacili ciężące na nich obowiązki. Nie mogą one uskarżać się na pokrzywdzenie, bo nie tylko, że zyskają nie równie lepszą drogę, ale uwalniają się od niemałego ciężaru ciągłego jej utrzymania.

Różnią się dalej datki żądane od datków, które się opłacają na szkoły. Nie jest to dodatek, powtarzający się w pewnych odstępach czasu, lecz datek jednorazowy, który może być spłacony przez obywateli i gminy bezpośrednio zysk mających. Według naszego preliminarza wynoszą wszelako koszta te 79.392 zlr., które mogą być użyte na budowę innych dróg z korzyścią innych powiatów, które również nowych dróg pragną i do nich jako płacący podatek także pewne prawo rościć sobie mogą.

P. Chrzanowski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Chrzanowski ma głos.

P. Chrzanowski: Wniosek p. Grocholskiego postawiony przy uchwalaniu §. 27. ustawy o zakładaniu szkół z tego powodu nie został przyjęty, jak sądzę, iż w tej ustawie szkolnej w inny sposób utrzymania szkół jest obmyślany w §. 33. i 38. Mianowicie zamieszczona ma być na każdorocznym budżecie suma odpowiednia wydatkom w owym roku z funduszu krajowego na szkoły ludowe, z sumy tej ma Rada szkolna krajowa dawać zasiłki okręgom szkolnym t. j. radom szkolnym okręgowym, suma zaś cała pokrywana będzie, jak każdy inny wydatek krajowy, dodatkiem do podatków bezpośrednich rozkładanym na cały kraj w wysokości odpowiedniej wszystkim wydatkom krajowym.

Przy uchwalaniu więc ustawy szkolnej, był słuszny powód nieprzyjęcia wniosku p. Grocholskiego, aby rozpisano podatek oddzielny na okręgi szkolne, tem więcej, że był jeszcze prócz tego spór o kompetencję Sejmu do uchwalenia takiego podatku, i mogłoby przyjęcie wniosku narazić całą ustawę szkolną na odmówienie jej sankcyi.

Lecz tutaj jest wcale inny przypadek i możemy głosować za wniesioną przez komisję drogową uchwałą, ponieważ jest słusznem jak to podniósł p. Gross, iżby powiaty przez które droga żelazna przechodzić będzie, więcej się niż reszta kraju przyczyniły do jej budowy, a do nałożenia tego obowiązku na powiaty upoważnia Sejm ustawa drogową.

P. Kamiński: Proszę o zamknięcie dyskusyi.

Ks. Marszałek: Kto jest za zamknięciem dyskusyi, zechce rękę podnieść. (Większość.) Zapisanym do głosu jest tylko p. Skrzyński.

P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Gdybyśmy, jak ten paragraf chce, nałożyli nieoznaczone ciężary wykupna gruntów, to wskutek niej przypadnie na jeden powiat mniej, na drugi więcej, jak się zdarzy. Będzie to zależało zupełnie od przypadku, a nie od stosunku do ludności lub innych tego rodzaju czynników. Powiat ma wykupywać grunta, a my wszyscy wiemy, że grunta w niektórych okolicach są droższe, a w innych tańsze, i tak kiedy w Wadowickiem gruntu ma wartość od 400 — 500 złr., to w innych tylko 50 — 60 złr. Nę równi więc powiaty ze sobą postawione nie będą.

Im uboższa gmina, im uboższy grunt, tem mniej płaci podatków, dlatego twierdzą, że wziąć w ustawie za podstawę grunt, bez względu na podatek, będzie niesłusznem i niesprawiedliwym i przeciw temu muszę głosować.

Ks. Marszałek: Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Komisya drogową wychodziła z tych samych zapatrywań, jakie wyłuszczył panom p. Gross; ograniczę się więc zatem na przypomnieniu słów jego i proponuję przyjęcie tego paragrafu.

Ks. Marszałek: Proszę go przeczytać.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

§. 2.

Powiaty, przez których torytoryum drogi te przechodzić będą, obowiązane są opłacać wszelkie wynagrodzenia za grunta, czy to stale pod drogę zajęte, czy też na cele budowy czasowo używane.

Ks. Marszałek: Kto jest za przyjęciem tego paragrafu zechce wstać. (Większość.) Paragraf 2. jest przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Następuje §. 3., który w ustawie drukowanej nie jest wymieniony (czyta):

Mojemu ministrowi spraw wewnętrznych polecam wykonanie tej ustawy.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Kto jest za przyjęciem tego §fu, zechce rękę podnieść. (Większość.) §. 3. jest przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski. Teraz następuje tytuł (czyta):

U s t a w a

z dnia
w sprawie uznania niektórych dróg za krajowe, obowiązująca w królestwie Galicyi i Lodomeryi wraz z wielkiem księstwem Krakowskiem.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z wielkiem księstwem Krakowskiem postanawiam co następuje.

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

P. Pietruski: Proszę o przyjęcie tej ustawy w trzeciem czytaniu bez czytania.

Ks. Marszałek: Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest większość, a zatem kto jest za przyjęciem tej ustawy w trzeciem czytaniu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Ustawa jest w trzeciem czytaniu przyjęta. (Obacz Aleg. poniżej załączony.)

Zawieszam posiedzenie do godziny 5tej, ponieważ mamy jeszcze mnóstwo spraw do załatwienia.

(Posiedzenie przerwane o godz. 2. min. 35.)

(Dalszy ciąg posiedzenia o godz. 5tej min. 40 wieczorem.)

Ks. Marszałek: Jest dostateczna liczba pp. posłów obecnych, przeto posiedzenie otwieram. Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: W sprawie sieci dróg krajowych, komisya drogowa wnosi (czyta):

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Powyzszą ustawą załatwia się wniosek p. Bauma o uznanie drogi z Suchej do Zatora za krajową.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda. (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Kto uważa powyższy wniosek za załatwiony, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęty wniosek komisji.

Sprawozdawca p. Jaworski (czyta):

Wysoki Sejm raczy uchwalić następującą rezolucję:

Sejm wyraża przekonanie, że przez odmówienie budowy drogi Tarnowsko Szczucińskiej, Zboisko-Stojanowskiej i Rzeszów-Nadbrzeziańskiej z funduszków państwowych zapoznano interesa krajowe i państwowe i wzywa c. k. Rząd, by budowę dróg w Galicyi kosztem państwa więcej jak dotychczas uwzględniano.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Do tej rezolucji wnoszę dodatek tej treści, oraz ażeby rząd zechciał subwencjonować te drogi, które pomimo niezaprzeczonej, a nawet przez władze wojskowe uznanej ważności strategicznej dotyczące gminy i obszary dworskie z wielkiem dla siebie przeciążeniem budują i utrzymują.

Ks. Marszałek: Kto popiera ten dodatek, zechce wstać. (Dostateczna liczba posłów wstaje.) Jest dostatecznie poparty.

P. Gross: Dużo jest dróg w kraju, które przez same władze wojskowe uznane zostały jako strategiczne. Chcę tu przytoczyć jedną tylko drogę w Ludwikówce pod Krakowem. Tamże okazała się potrzeba, ażeby armaty i ciężkie furgony przeprowadzone były li dla użytku wojska przez mosty na drogach gminnych położone. Zażądano więc od gmin budowania daleko silniejszych mostów li dla tego, aby egzercycje wojskowe odbywać się mogły. Jużć nikt nie zaprzeczy, że tutaj nie lokalne, lecz

tylko strategiczne przeważały potrzeby i nie było innego sposobu, jak tylko to, że Wydział krajowy musiał dać odpowiednią subwencję, ażeby biedna gmina była w stanie odpowiedzieć tym uciążliwym żądaniom.

Prócz tego wspomnąć muszę, że władze wojskowe od niejakiego czasu silnie domagają się uporządkowania dróg w Sanockiem, Przemyskiem itp. Jeżeli te drogi służą na cele strategiczne, to nic słusniejszego, jak tylko, ażeby państwo, które te cele zastępuje gminom i powiatom z powodu tego obciążonym przyszło w pomoc. Względę te powodowały mną w postawieniu mego dodatkowego wniosku.

Sprawozdawca p. Jaworski: W imieniu komisji drogowej mam zaszczyt oznajmić, że przystępuję do dodatku p. Grossa.

Ks. Marszałek: Przystępujemy do głosowania. Kto jest za przyjęciem tej rezolucji z dodatkiem p. Grossa, zechce rękę podnieść. (Większość.) Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta): Wys. Sejm raczy uchwalić: a) poleca się Wydziałowi krajowemu, by droga z Kopeczyniec do Smykowiec prowadzona była nie na Suchostaw, lecz w prościejszej dyrekcyi z Kopeczyniec do Chorostkowa, b) by na tej samej drodze uwzględniono ile możności trasę na Kluwińce. Punkt c) odpada.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Trzeci punkt odpada sam przez się, wobec uchwały, ażeby droga budowaną była do Jezierzan, co się zaś tyczy kierunku drogi na Kolendziany, ta rzecz może być rozstrzygnięta dopiero na przyszłej sesji sejmowej. W pierwszym punkcie wnosi komisya, ażeby droga z Kopeczyniec do Chorostkowa nie szła na Suchostaw, tylko aby była prowadzoną w prościejszej dyrekcyi.

Muszę oświadczyć, że właśnie dyrekcyja przez Wydział krajowy wybrana, jest właśnie dyrekcyją prościejszą, i o trzy ćwierci mili krótszą. Żądanie więc przez komisję wyrażone, ażeby droga w prościejszej dyrekcyi była prowadzoną, jest nie do wykonania. Chodzi tu raczej według mego zdania o to, czy nowa droga ma być prowadzoną szlakiem dzisiejszej drogi, łączącej Chorostków z Kopeczyncami. Jeżeli kwestya drogi z Jezierzan ku Kope-

czyncom nie została rozstrzygnięta, to zdaje mi się, że i tu życzyć by należało, aby końcowy punkt tej drogi, a więc i trasa sama nie były stale oznaczone, wszak i tutaj nie wiemy, którędy kolej Husiatyńska będzie poprowadzoną i gdzie będą ustanowione pojedyncze jej stacje. Daleko będzie lepiej, jeżeli wys. Sejm zostawi tę sprawę na teraz nierozstrzygniętą, tylko odłoży jej rozstrzygnięcie na czas późniejszy; wszak i tak wszystkich dróg w jednym roku wybudować nie będziemy w stanie, i dobrze będzie, jeżeli droga ze Smykowiec do Chorostkowa się ukończy.

Prosiłbym, abyście panowie tę rzecz zostawili nierozstrzygniętą i przyjęli zapewnienie, że Wydział krajowy niezawodnie z projektem nowym przed następnym Sejmem wystąpi. Rezolucya pod lit. b) opiewającą, by na tej samej drodze uwzględniono ile możności trasę na Kluwinie, zostawia wskutek dodatku „ile możności“ wprawdzie zupełną wolność Wydziałowi krajowemu.

Z drugiej strony jednak zauważyć muszę, że takie orzeczenie Sejmu obudzi pewne nadzieje w mieszkańcach Kluwiniec, i że wkłada na Wydział krajowy niby jakiś obowiązek, od którego jednak Wydział krajowy wolałby być zupełnie uwolniony, gdyż jest tego przekonania, że droga krajowa kierunkiem starej przez Kluwiniec prowadzącej drogi gminnej pod żadnym warunkiem budowaną być nie powinna.

Byłem sam w Kluwinicach, oglądałem całą tę trasę i przekonałem się naocznie o słuszności tego co twierdzę.

Komisya drogowa powiedziała na poparcie swego wniosku, że dobrzeby było, aby drogi były prowadzone koło sadyb, koło pojedynczych domów włościańskich, ale to specjalnie w Kluwinicach jest rzeczą niemożliwą. Temu celowi odpowiadają właśnie drogi gminne. Drogi krajowe zaś powinny łączyć pojedyncze miejscowości a nie domy, nie sadyby. Droga przez Wydział krajowy proponowana prowadzi przez Kluwinie, wszak kilka domów Kluwinieckich połączone są po jednej stronie, a reszta wsi po drugiej stronie zaproponowanej drogi.

Mnie się zdaje, że tem uczyniono zadość interesom tej gminy. Gdybyśmy zaś przez środek Kluwiniec prowadzić chcieli drogę, to musielibyśmy z powodu koniecznej potrzebnej regulacji znajdujących się tamże stromych spadków robić takie wykopy, że większa część domów byłaby położoną

na wzgórzu po nad drogą, stałoby się, że przejeżdżający widziałby dalszy ciąg drogi, po której ma jechać, o jakie 50 sążni przed sobą, a musiałby jednak nakładać jakie ćwierć mili, zanimby się do tego widzianego punktu dostał. Tego panowie znów żądać nie możecie, tak dalece nie można specjalnych interesów pojedynczych gmin warować, jeżeli chodzi o budowę drogi z podatków całego kraju opłacaną.

W miejsce tych ustępów pozwoliłbym sobie zatem wnieść następującą rezolucję: Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby na następnej sesyi przedłożył plan najodpowiedniejszego przedłużenia drogi z Jezierzan do jednej ze stacyj kolei budować się mającej do Husiatyna.

P. Krzeczunowicz: Proszę głos.

Ks. Marszałek: P. Krzeczunowicz ma głos.

P. Krzeczunowicz: Wniosek p. Grossa względem przedłużenia drogi z Jezierzan do najbliższego punktu kolei żelaznej do Husiatyna jest słuszny. Co do wniosku komisji, która wprowadza do Sejmu rozstrzyganie, przez jakie wsie ma iść droga krajowa, nie wydaje mi się ten wniosek na swoim miejscu. Jeżeli Sejm uchwala drogę kilka mil długą, to dość gdy pewie zkad i dokąd ma prowadzić. Nie Sejmowi jest rzeczą, oznaczać wszystkie gminy, przez które ma iść droga. Takie szczególności należą do władzy administracyjnej, która zbadać może stosunki miejscowe i różnice kosztów. Gdybyśmy w Sejmie brali takie sprawy pod naszą decyzję, tobyśmy się zamienili w adwokatów, broniących interesu pojedynczych gmin i właścicieli. Sądzę że tak się dziać nie powinno, i dlatego będę głosował przeciw temu całemu ustępowi, zgodnie ze zdaniem p. Grossa.

Ks. Marszałek: Podam wniosek p. Grossa do poparcia. (Sekretarz p. Jasiński czyta wniosek p. Grossa). Kto go popiera, zechce wstać (wstaje dostateczna ilość). Jest poparty.

P. Erazm Wolański: Proszę o głos.

(Głosy: Zamknięcie dyskusji).

Ks. Marszałek: Kto jest za zamknięciem dyskusji, zechce rękę podnieść. (Większość). Dyskusya zamknięta. P. Wolański ma głos.

P. Erazm Wolański: Co do pierwszej rezolucji wniesionej przez członka Wydziału krajowego, to nie będę się wdawał w jej rozbiór, gdyż

jestem w tem indirect interesowany, tyle tylko oświadcze, że nie jest to tak straszne, jak to p. Gross przedstawia. Muszę jednakże zabrać głos co do wniosku jego prowadzenia drogi z Jezierzan do dworca kolei żelaznej Husiatyńskiej. Za tę rezolucję członkowi Wydziału krajowego jestem wdzięczny, że chce po części naprawić tę krzywdę powiatowi Borszczowskiemu, które mu na rannem posiedzeniu przez swoją poprawkę wyrządził — sprowadzając w wysokiej Izbie — takie zamieszanie, że wielu nie wiedziało nawet o co rzecz idzie (brawo). Wielu panów myślało, że tu idzie o poprowadzenie drogi podług wniosku komisji drogowej. Tymczasem rzecz miała się inaczej. Szanowny członek Wydziału rozdzielił te drogi na dwie części, toż samo i ja uczyniłem, stawiając mój wniosek dzieląc te drogi na dwie części, a to jedną w interesie powiatu Borszczowskiego, drugą powiatu Husiatyńskiego. W zeszłorocznej uchwale Sejmu wyraźnie oznaczono punkta, któredy droga ma być prowadzona. Tymczasem co się dzieje — dziś uchwaliliście panowie 1½ drogi w środku z Borszczowa do Jezierzan i przez niewybudowanie drugiej mili do murowanego gościńca. Pozbawiliście na długi czas powiat Borszczowski bez komunikacji z główną arterią dróg murowanych.

Ks. Marszałek (przerywa): Przypominam p. posłowi, że to już jest uchwalone i uchwała nie może być zmieniona.

P. Erazm Wolański: Przechodzę do drugiego ustępu. Otóż rezolucya ta żąda połączenia Jezierzy z którym dworcem kolei prowadzącej do Husiatyna, to wydaje mi się niesłusznem, i jeżeli do tego przyjdzie, wtedy ta droga musi być doprowadzona do drogi Skalsko-Czortkowskiej. Jednakże przeciw tej rezolucji głosować będę z obawy, aby nie prowadziła i wprowadziła podobne zamieszanie jak na rannem posiedzeniu.

Ks. Marszałek: Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Komisya drogowa budując trasę ze Smykowic na Grzymałów, Chorostków do Kopeczyniec, trzymała się tego co jej polecono. Ewentualność przyszłej budowy kolei żelaznej nie była wzmiankowana w sprawozdaniu Wydziału krajowego. Komisya nabrała tego przeświadczenia z aktów dotyczącej drogi, a dziś dopiero p. Gross w nadziei przyszłej kolei stawia wniosek, aby tę drogę przerwano w Chorostkowie a nie budowano dalej do Kopeczyniec. Jest to

rzecz zupełnie nowa, więc ja imieniem komisji nie oświadczyć nie mogę, lecz zostawiam to osądzenie wysokiej Izbie.

Co się tyczy trasy na Kluwińce, to rzeczywiście komisya wszedłszy w słuszne powody wyrażone przez tych, którzy przeciwko tej trasie protestowali, proponuje możliwe uwzględnienie trasy na Kluwińce, do czego jej akta tej drogi dotyczące nastęrczyły sposobność; gdyż z tych przekonaliśmy się, że właściciele okoliczni i gminy podniosły protest z powodu poprowadzenia tej drogi nowym traktem. Po wyjaśnieniach danych komisji przez referenta, nie mogła komisya decydująco występować, lecz chciała polecić, aby ile możności trasę na Kluwińce uwzględniono.

Teraz muszę jeszcze odpowiedzieć p. Krzeczunowiczowi, który podniósł zarzut i to zarzut wielkiej wagi przeciw komisji, iż ona w swoim sprawozdaniu wdaje się w rzeczy, które nie są na swoim miejscu. Gdyby komisya powierzchownie rzeczy badała, to spotkałby ją znowu od p. Krzeczunowicza zarzut, iż powierzchownie badała, że nie wchodziła w rzecz, nie zastanawiała się nad tem gruntownie; lecz komisya musiała dokładnie zbadać, aby przedstawić wnioski, które są umotywowane. Komisya badała tę sprawę dokładnie i tym sposobem straciła kilka dni, gdyż chciała przyjść do jakiegoś rezultatu tem bardziej, że był w tem interes dwóch powiatów. Dlatego komisya tej drodze trasę wyznaczyła, podczas gdy przy wszystkich innych drogach trasę tylko pobieżnie wskazywała.

Z tych powodów muszę odeprzeć zarzut, jakoby komisya wdawała się w rzeczy, które w sprawozdaniu jej są nie na miejscu.

Co się tyczy rezolucji postawionej przez p. Grossa względem drogi Borszczowsko-Jezierzańskiej, to wobec uchwały wysokiej Izby powziętej dziś rano ja w imieniu komisji oświadczam, że do tej rezolucji przystępuję.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do głosowania. Będziemy głosowali ustępami.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

4. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

a) poleca się Wydziałowi krajowemu, by droga z Kopyczyniec do Smykowic prowadzona była nie na Suchostaw, lecz w prościejszej dyrekcyi z Kopeczyniec do Chorostkowa.

Ks. Marszałek: Kto jest za przyjęciem tego ustępu, zechce wstać (mniejszość). Ustęp upadł.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

b) by na tej samej drodze uwzględnić ile możliwości trasę na Kluwińce.

Ks. Marszałek: Kto jest za przyjęciem tego ustępu, zechce wstać (mniejszość). Ustęp upadł.

Ustęp trzeci sam przez się odpada. Podam teraz pod głosowanie rezolucję p. Grossa.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby na następnej sesji przedłożył plan najodpowiedniejszego przedłużenia drogi z Jezierzan do jednej stacyi kolei Husiatyńskiej.

Ks. Marszałek: Kto jest za przyjęciem tego wniosku, zechce wstać (większość). Wniosek przyjęty.

P. Dzwonkowski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Dzwonkowski ma głos.

P. Dzwonkowski: Uchwalamy rezolucję tyczącą się dróg, nie widzę w przedłożonym sprawozdaniu wzmianki tyczącej się wniosku przez wielu posłów podpisanego a przezemnie podanego t. j. aby Wydział krajowy dołożył starań, żeby drogi wojskowe były kosztem Rządu utrzymywane. Mnie się zdaje, że to rzecz bardzo ważna bo ciężary, które kraj ponosi, są bardzo znaczne. Może nie wszystkim z panów wiadomo, jak one są wielkie. Te drogi były przez Rząd budowane w sposób tak zwanych gościńców cesarskich, do czego konkurencja jedną czwartą częścią musiała się przyczyniać. Rząd nie budował je dla połączenia miejscowości, lecz li dla strategicznych względów.

I tak, przy budowie drogi z Gdowa do Gorlic pominięto wsie, które muszą utrzymywać swoje dawne komunikacye, bo ta droga wytknięta górami by na wypadek cofania się lub awansowania przy każdym poruszeniu mieć pozycję stosowną dla armii. Dziś te drogi są utrzymywane jak wszystkie inne cesarskie gościńce, wiemy zaś, z jakim to kosztem jest połączone, a konkurencja niemając żadnej kontroli, musi wydatki w jednej trzeciej części ponosić. Były starania ze strony kraju, poparte przez naszego Namiestnika i przedstawienia do Wys. Ministerstwa uczynione. Minister spraw wewnętrznych, Giskra, uznał to za wielką niesłuszność i był za

zniesieniem tego, lecz minister finansów Brestal oparł się temu dla tego, że toby budżet przeciążało państwa. Ale jeżeli to znaczne koszta na skarb państwa, to niezaprzeczenie dla konkurencyi, są one jeszcze większym ciężarem; winniśmy się więc starać, aby to było zniesione. Wnoszę tedy, Wys. Izba raczy uchwalić: „Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby wszelkich dołożył starań, aby koszta utrzymania dróg wojskowych przez Rząd całkowicie ponoszone były.

Ks. Marszałek: Kto ten wniosek popiera, zechce rękę podnieść. (Dostateczna ilość.) Jest po party.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Drogi wojskowe, o których mówił p. Dzwonkowski, są inne jak te, o których mówi rezolucya. To są te drogi, które dawniej już były budowane pod nazwą: „równoległe drogi wojskowe“ (parallele Militärstrassen), w części kosztem funduszu państwowego, a jednej czwartej części kosztem gmin, przez które przechodziły, kiedy ustawa drogowa była do sankcyi przedłożona, wtenczas nastąpiło jej sankcyonowanie pod warunkiem wszelako, aby drogi równoległe wojskowe, utrzymywane były jak dotychczasowym sposobem.

To jest powodem, dla którego ten ciężar, o którym p. Dzwonkowski mówi, że dotąd gminom i obszarom dworskim dolega. Już w przeszłym roku upominał się Sejm o uwolnienie gmin od tych opłat na drogi, które budowane w celach czysto strategicznych administrowane przez władze rządowe w całym znaczeniu tego słowa, są drogami eraryalnemi. Gdy wniosek p. Dzwonkowskiego dąży do tego, ażeby Sejm wypowiedział przekonanie, że drogi w celach państwowych budowane, nie powinny być utrzymywane konkurencją dotyczących gmin, i aby się uchylenia tego anormalnego stosunku zażądał, to mniemam, iż powinniśmy ten wniosek poprzeć odpowiednią rezolucją.

Ks. Marszałek: Gdy nikt głosu więcej nie żąda, poddam wniosek p. Dzwonkowskiego pod głosowanie. Kto się z nim zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. Apol. Jaworski: W ustępie odnoszącym się do zakładania kolei wicyalnych, zwracam uwagę Panów na 2. myłki drukarskie. Pod lit. 6 czytamy: „pomiędzy Żółkwią a Bełzem

ku Sokalowi"; winno zaś być: „pomiędzy Żółkwią a Bełzcem ku Bełzowi, Sokalowi“.

W ostatnim wierszu subdywizji ustępu 2. winna być zamiast „3“ litera „c“. Wreszcie muszę oświadczyć w imieniu komisji drogowej, że komisja w ustępie 1., lit. c w miejscu, gdzie powiedziano: „pod warunkiem, że powiaty i t. d. proponuje przyjąć: „pod warunkiem, że powiaty, albo stowarzyszenia gmin lub obszarów dworskich w powiecie“.

P. L. Wodzicki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Ludwik Wodzicki ma głos.

P. Ludwik Wodzicki: W tem, co było powiedziano w ogólnej dyskusji, było wiele rzeczy, na które mogłem zaraz odpowiedzieć, nie chciałem jednak przedłużać rozprawy ogólnej w przekonaniu, że sprawa kolei wicynalnych, stanowiąca odrębny przedmiot w sprawozdaniu komisji, jako taka, musi przyjść powtórnie pod dyskusję, i że w tedy odpowiedniejszym to będzie o tyle, o ile to potrzebnem jest do uzasadnienia mego wniosku. Przedewszystkiem chciałem kilka słów odpowiedzieć szan. posłowi Izby handlowej krakowskiej, który atakował sprawę kolei wicynalnych zasadniczo, a tem samem usunął by był potrzebę stawiania wszelkich dodatków lub poprawek. Chciałbym powiedzieć w tem miejscu, że sprawę kolei wicynalnych uważam za odpowiednią w danych warunkach, mimo tego, że wywody szan. posła Izby handlowej krakowskiej opierają się na faktach i teoriach dostatecznie uznanych. Zdawało się, że koleje wicynalne uznawano za niepraktyczne i zastępowano je kolejami zwykłymi. Ale tu nie toczy się sprawa, czy kolej wicynalna, czy zwykła jest lepsza, tylko czy drogi krajowe nader kosztowne, czy koleje wicynalne, i to w mojem przekonaniu zmienia rzecz zasadniczo. Nie ma żadnej wątpliwości, że kolej wicynalna jest gorsza niż kolej zwykła; że tam, gdzieby była tylko nadzieja przeprowadzenia kolei żelaznej, choćby nie zaraz, tamby się można namyślać, czy budować kolej wicynalną. Ale tu tak się rzecz nie ma. Tu w kraju ogółconym ze wszystkiego, idzie o stworzenie tej komunikacji, a nie rachowanie, czy lepsza kolej wicynalna, czy zwykła, i czy przy niemożności budowania drogi, której utrzymanie jużby więcej kosztowało jak procent od kapitału, czyli gwarancya na kolej wicynalną, czy w ogóle ta okolica ma mieć jaką komunikację. W takich warunkach,

pomimo wszelkich zastrzeżeń i wątpliwości, zdaje mi się, że wahać się nie można, a to tem bardziej, że wiele argumentacji p. Weigla dotyczy kolei z węższymi szynami, tak zwanych: „schmalspige Eisenbahnen“. Koleje wicynalne wcale tej sprawy nie przesadzają. W ostatnich czasach zaczęto budować koleje, które mają lżejsze lokomotywy i wagony, a które mimo tego nie mają szyn węższych i które nie pociągają za sobą tego złego następstwa, że w miejscu, gdzie się kolej wicynalna z koleją zwykłą łączy, musi następować przeladowanie wszystkich towarów. Więc w każdym razie nie wolno pominąć kolei wicynalnych, dopóki się po studyach dalszych nie pokaże, czy one są żywotne, czy nie. Jestem przekonany, że uchwała nie będzie obowiązująca, o tyle, ażeby zmuszała do przyjęcia jakichkolwiek warunków, gdy by się takie koleje okazały niepraktyczne, bo w takim razie nie znalazłby się przedsiębiorca do budowy.

Poprawki, które ja proponuję, rzeczy zupełnie nie przesadzają, tylko rozwiązują ręce Wydziałowi krajowemu do rokowań. Chciałem jeszcze kilka słów powiedzieć, co do uwag nad zapowiedzianymi przezemnie poprawkami, wypowiedzianych przez posła przemyskiego i p Krzeczunowicza.

X. Sapieha proponuje, aby lit. c) ust. 1szego projektu komisji zupełnie wypuścić, a zastąpić go tem, co ja proponuję, w następnej lit. d). Otóż na to zupełne opuszczenie nie mógłbym się zgodzić z tego stanowiska, że właśnie w tej lit. c) są postawione zasady, do których odnoszą się w późniejszych poprawkach, które stawiam i że uchwała taka potrzebuje pewnych granic, pomimo że mam przekonanie, iż Wydział krajowy nie poszedłby za daleko w szafowaniu funduszem krajowym.

Otóż w tej uchwale jest powiedziane, że znajduje się z funduszu krajowego po 100.000 za milę, z tych 50.000 jako subwencją bezzwrotną a 50.000 jako pożyczkę 5 procentową zwrotną.

To jest podług mnie miara, wedle której można wstępne rokowania na pewnych podstawach oprzeć i dla tego wskazuję tę miarę w następnym ustępie jako granice zakreślone Wydziałowi krajowemu, do której jest upoważniony już nietylko rokować, ale i układy zawierać. Gdyby litery c) nie było całkiem, upoważnienie to byłoby nieograniczonym. Jednakże w tem się zgadzam z szanownym posłem, że są w dalszym ustępie warunki, które stoją w sprzeczności z zasadą, której bronić ma moja poprawka (litery c).

Jest tu wskazane jako warunek „że powiaty zobowiążą się uzyskać od c. k. Rządu koncesyą do budowy do 1. stycznia 1874“. Nie chciałem mieć tej daty postawionej, bo onaby niejako przesądzała, że te koleje rozpoczęte być nie mogą a 2) że pozostaje niejako ta zasada, ta myśl komisji drogowej, że właściwie tylko z tymi powiatami należy rokować. Przychyłam się tedy w części do myśli szanownego posła przemyskiego o tyle, że chciałyby aby w punkcie pierwszym lit. c) opuścić zakończenie poczynszy od słów: „pod warunkiem“ a następnie jako punkt d) i e) dodać dwa ustępy, które na porannem posiedzeniu miałem zaszczyt odczytać.

Co się tyczy dodatku zaproponowanego nam przez komisję, to głosowałbym za nim, gdybym miał przekonanie, że poprawki moje przyjęte nie będą, gdyż ten dodatek do pewnego stopnia rozszerza właśnie te warunki, pod jakimi układy o budowę kolei wicynalnych mogą być zawarte. Jednakże, jeżeli, jak mam nadzieję, wysoka Izba przychyli się do moich wniosków, sędzę, że dodatek ten okaże się niepotrzebnym, albowiem postawiona przezemnie poprawka zawiera wszelkie możliwe kombinacje, a zatem i te, które spowodowały komisję do wniesienia tego dodatku. Dla tego za tem głosować nie będę.

A teraz ostatecznie, aby uzasadnić mój wniosek, pozwolę sobie zwrócić raz jeszcze uwagę wysokiej Izby na tę okoliczność, że gdyby rzeczywiście okazała się możebność, rozpoczęcia budowy w przyszłym roku byłoby to nadzwyczajne dobrodziejstwo dla okolic, w których, jak się dowiadujemy codziennie, już tyfus głodowy zaczyna się pojawiać i gdzie nędza jest nadzwyczaj wielka.

Tu jeszcze winienem odpowiedź p. Krzeczunowiczowi. Nie zgadzam się z nim, na to aby polecić Wydziałowi krajowemu staranie o uwolnienie kolei wicynalnych od podatku na lat 30. Pozostaje przy 20 latach i zaraz powiem dlaczego. W prawdzie wiem o tem, że Rada państwa a względnie Rząd udzielał uwolnienia od podatków na lat 30; a co do kolei wicynalnych stanowczo o ile mi wiadomo jest przeciwnem udzielaniu im równie korzystnych warunków jak zwykłym kolejom, i uważa za maximum od uwolnienia lat 20.

Licząc na to, że wpływ uchwały sejmowej i starań Wydziału krajowego opartych na tych uchwałach mogą wyjednać korzystniejsze warunki zaproponowałem lat 20, a na każdy przypadek do-

dałem przynajmniej lat 20, co jeżeli Wydział krajowy ujrzy się w możności uzyskania więcej lat, z pewnością dobrowolnie ich się nie zrzecze.

Co się tyczy formy, to dotąd praktyka była taka, że Rząd prawie zawsze otrzymywał od Rady państwa na czas, kiedy ta Rada nie jest zebrana, upoważnienie ogólne do udzielania koncesyi na podstawie uwolnienia od podatku. Pierwszy wyjątek od tego zdarzył się w ostatnim roku, że Rząd nie otrzymał takiego upoważnienia. Dla tego nie napisałem w poprawce, aby wydział starał się o takie uwolnienie w drodze ustawodawczej, bo być bardzo by mogło, że w tej chwili, kiedy starania przez Wydział krajowy będą robione, nastąpi okoliczność, że Rząd będzie umocowany do udzielania koncesyi na podstawie uwolnienia od podatku bez udania się do Rady państwa. Sądzę, że postawienie tu lat 30 utrudniłoby rokowania z przedsiębiorcami prywatnymi, którzyby się obawiali czy nie zostaną zawiedzeni, i sędzę, że jest bezpieczniej utrzymać lat 20.

P. Polanowski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Polanowski ma głos.

P. Polanowski: Co się tyczy poprawki zapowiedzianej przez szan. posła rzeszowskiego, to ta niezmieniałyby jeszcze tak postanowienia komisji drogowej, jak zapowiedziane przez niego opuszczenie wyrazów w lit. c) od słów, pod warunkiem, że powiaty odnośne (czyta):

Przewodnią myślą komisji drogowej w tym punkcie było, wykluczyć towarzystwa finansowe od wzięcia w swoją rękę tych komunikacji wicynalnych krajowych i powiatowych, bo z jednej strony producenci będą dbali o to, będą tylko takie wysokie tarify stawiali aby osiągnąć procent, a nie superdywidendę a z drugiej strony producenci mieszkający w powiatach będą się starali, aby zapatrzyć drogi powiatowe w kamień, aby drogi powiatowe z łatwością mogły być budowane.

Nie przesądzając jednakże, co wysoka Izba postanowi, ewentualnie pozwolę sobie postawić dodatek, gdyby utrzymały się wnioski przez szan. posła rzeszowskiego stawiane. Dodatek ten brzmiałby:

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by zawierając układy o koleje wicynalne zawarował, o ile można, bezpłatną odstawę kamienia do budowy i utrzymania dróg krajowych i powiatowych.“

Tak niemogąc uratować wysokości taryf chciałbym uratować umożliwienie budowania dróg bitych w okolicach, które kamienia nie mają.

Ks. Marszałek: Szanowny poseł zechce dać tę poprawkę na piśmie, a tymczasem podam do poparcia poprawki p. Ludwika Wodzickiego.

Sekretarz p. J. Jasiński (czyta):

„Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących ze stowarzyszeniami producentów lub przedsiębiorcami o budowę kolei wycylnalnych na powyżej wymienionych przestrzeniach o ile obciążenie funduszu krajowego nie przeniesie sumy wskazanej ustępem 1szym lub odsetków od tej sumy w stosunku 6%.”

Wrazie jeżeli umowy w tych warunkach okażą się niemożliwe przedłoży Wydział krajowy odpowiednie wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

Przy zawieraniu układów Wydział krajowy ma mieć przedewszystkiem na celu korzyści dotyczących powiatów.

Ks. Marszałek: Kto te poprawki popiera, zechce wstać. (Wstaje dostateczna ilość.) Poprawki są poparte.

Druga poprawka jest ewentualna p. Polanowskiego.

Sekretarz p. J. Jasiński (czyta):

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by zawierając układy o koleje wycylnalne, zawarował o ile można bezpłatną odstawę kamienia do budowy i utrzymania dróg krajowych i powiatowych.”

Ks. Marszałek: Kto tę poprawkę popiera zechce wstać. (Wstaje dostateczna liczba.) Poprawka jest poparta.

P. Skrzyński: Proszę o głos,

Głosy: Prosimy o zamknięcie dyskusji

P. Gross: Proszę o głos w sprawie formalnego traktowania.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: P. Wodzicki L. odwołał się do wniosku p. Sapieha, podczas gdy wysoki Sejm wniosku tego nie zna wcale.

Więc byłbym zdania, żebyśmy przyszli do wiadomości tego wniosku, i dla tego wnoszę, aby najpierw udzielić głosu ks. Sapieże.

Ks. Marszałek: Niemożę, bo nie proszę o głos.

P. ks. Adam Sapieha: Prosiłem już bardzo dawno o głos.

Ks. Marszałek: W takim razie przepraszam bo nie słyszałem. P. ks. Sapieha ma głos.

P. ks. Adam Sapieha: P. Wodzicki odwołał się do mojej poprawki, dlatego, że moją poprawkę rano zapowiedziałem. P. Wodzicki przyjmując to, o co mnie już chodziło, wyklucza ustęp, gdzie jest mowa o pierwszeństwie powiatów i o pewnym terminie prekluzywnym, i o wiele mi ułatwia przez to umotywowania mojej poprawki. Zwracam uwagę na to, że wszelkie publiczne roboty zwykle oddawane bywają drogą wolnej konkurencji, że budowa dróg, że dostawy szutru, jednym słowem wszystko, co się buduje w imieniu kraju, wszystko to zwykle oddawane bywa najniżej offerującym o tyle, o ile on przytem daje pewne inne wymagane gwarancje. Gdybyście panowie przyjęli tu ten dodatek komisji, który wyraźnie prawo pierwszeństwa zastrzeżę dla powiatów, a teraz i dla gmin i obszarów dworskich, to panowie wykluczycie konkurencją i zobowiązujecie się oddać budowę czy powiatom (supponuję, że tu zapewne myślano o Radach powiatowych), czy też stowarzyszonym gminom, albo stowarzyszonym obszarom dworskim bez konkurencji. Pytam się czy dla tych niektórych powiatów, w których drogi wycylnalne budowane być mają, mamy prawo w imieniu wszystkich innych powiatów tak wielką koncesję robić? Stawianie tego tutaj albo wyklucza konkurencję albo samo wykluczonem być musi. Nareszcie co do stowarzyszonych gmin chciałbym, aby kto z panów zechciał mnie zapewnić, że wierzy w to, że gminy się stowarzyszą dla wzięcia koncesji, dla traktowania z bankami za gvanicą, dla dostawy kamieni i szutru, dla złożenia rady zawiadowczej, dla wybrania inżynierów i nadinżynierów, słowem, dla kierowania przedsiębiorstwem.

Mam to przekonanie, że żaden z panów nie wierzy, aby to było możliwem. Pocóż tu kłaść frazesa, które się nigdy wykonać nie dadzą, a gdyby nawet w jakim pojedynczym wypadku wykonać się dały, to i wtedy nie radziłbym dla jednego takiego przedsiębiorstwa wykluczać zasady wolnej konkurencji, i owszem, jestem za nią jak najmocniej, ponieważ wolna konkurencja nie wyklucza ani obszaru dworskiego, ani rady powiatowej i jest w ogóle otwartą dla wszystkich. Tak samo, jak jestem przeciwko takiemu przewilejowaniu, które ani

Sejmowi, ani tym, których chcemy brać w opiekę, na nic się nie przyda, oświadczam się także przeciw ewentualnej poprawce postawionej przez p. Polanowskiego. Pytam się panów, jaki przedsiębiorca podejmie się budowy kolei wicynalnej, wiedząc, że Sejm zawarował dostawę kamieni i szutru, dla kogo, dla powiatu. (P. Polanowski: o ile można bezpłatnie). Tę bezpłatność ja tak rozumiem, że powiat daruje ten szuter przedsiębiorcy, ale wątpię, aby się znaleźli tacy, którzyby chcieli bezpłatnie kamień, albo szuter dostarczać. Oprócz tego trzebaby tutaj z rozmaitemi stronami, znajdującymi się w powiecie wchodzić w układy, trzebaby wiedzieć, jaki kamień, jaki szuter, ile i po jakiej cenie go dostawiają, a co najważniejsza, czy ta strona, dla którejbyśmy zawarowali przywilej taki, da dostateczną gwarancję owemu przedsiębiorcy, aby on znowu mógł przyjąć gwarancję w obec Wydziału krajowego, że wybuduje drogę na czas, i z dobrego materiału. Jeżelibyśmy Wydział krajowy postawili w tem położeniu, między tym labiryntem kamieni i szutru, a między przedsiębiorcą, który złożył koncesję, to by znaczyło tyle, co wpakować palce pomiędzy drzwi i przytrzasnąć. Nie obejdzie się bez procesów, bez historyi, bez awantur, które na tem by się skończyły, że nasz fundusz krajowy musiałby się opłacać, aby się pozbyć tych rozmaitych zobowiązań, których kontrahent nie dotrzymał. Nie szukajmy dróg, przez nikogo nieużywanych, idźmy drogami ubitemi, drogami nam znanymi, to jest, dopuśćmy konkurencję. Wykluczać kogo z przedsiębiorstwa, wykluczać instytutu finansowe i wziąć w opiekę ludzi niefachowych ludzi, którzy kolei nigdy nie budowali, którzy nie mają kapitałów, nie mają doświadczenia, byłoby nietylko zaszkodzić kolei, ale i tym przez nas protegowanym. Zanim by się kolej skończyła, przeklinaliby oni nie kolej, ale swoich protektorów. Nie dość jest dać komuś interes ale trzeba, aby ten ktoś z tym interesem coś zrobić potrafił. Dać komuś interes, którego nie rozumie, znaczy zgubić go. Trafia się, że bywa inaczej, ale panowie przekonacie się w niedalekiej przyszłości, jak się wychodzi na tych interesach, których się podjęło a nie rozumiało.

Co do poprawki p. Wodzickiego, to z takową zgodzić się nie mogę i stawiam odmienną poprawkę, mianowicie, proponuję zamiast terazniejszej lit. e, tę samą lit. e, jednak w następującem brzmieniu (czyta): „Upoważnia się Wydział krajowy do przeprowadzenia rokowań z przedsiębiorstwem, które obok dostatecznej rękojmi odpowiedniego wykonania

podjęłoby się budowy kolei wicynalnych na tych przestrzeniach pod warunkami dla funduszu krajowego korzystnymi“.

„W każdym razie, gdyby gwarancya procentów przez kraj okazała się potrzebną, nie powinna taka gwarancya wynosić więcej jak po 3.000 złr. w. a, od mili“.

Ks. Marszałek: Kto tę poprawkę popiera. zechce wstać. (Dostateczna liczba posłów powstaje). Jest dostatecznie popartą.

P. Chrzanowski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Chrzanowski ma głos.

P. Chrzanowski: Chciałem zwrócić uwagę Wys. Izby na jedną okoliczność, która mnie powoduje do postawienia małego dodatku do uchwały. Krótko ją uzasadnię. Obok wielu korzyści z dróg żelaznych ubocznych, czyli wicynalnych, uznana jest jedna ich strona ujemna, t. j. wąskość kolei, czyli wąskość toru. Aby zmniejszyć wydatki na budowę drogi, dawano dotychczas zwykle drogom żelaznym ubocznym tór węższy, czyli węższą kolej niż mają zwykłe drogi żelazne. Przeto gdy z drogi takiej ubocznej towar przechodzi na zwykłą drogę żelazną, musi być przeładowany, gdyż wagony z drogi ubocznej o wąskim torze, nie mogą wejść na drogę żelazną zwykłą i nawzajem. To przeładowanie towarów powiększa bardzo koszt transportu taką koleją uboczną. Już p. Wodzicki wspominał o tem, wnosząc swoją poprawkę.

Te koszty przeładowywania towarów z wagonu na wagon przy wejściu towarów z drogi żelaznej ubocznej na drogę żelazną zwykłą, spowodowały, że wiele dróg żelaznych wicynalnych zostało przebudowanych na drogi żelazne zwykłe, t. j. dano im tór szerszy. Stąd wszczęły się liczne rozprawy, w których dowodzą, że należy drogom żelaznym ubocznym, czyli wicynalnym dawać tór tak samo szeroki jaki jest na drogach żelaznych zwykłych, a tylko te drogi uboczne mogą być tak zwanej: „lekkiej budowy“, która jest mniej kosztowną.

Aby dróg żelaznych ubocznych, które mają być w naszym kraju budowane teraz, nie potrzebowano potem przebudowywać, stawiam następujący dodatek jako lit. f (czyta): „f Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby zbadał pytanie, czy drogi żelazne uboczne mają mieć kolej tej samej szerokości, co zwykłe drogi żelazne“.

Marszałek: Poprawkę p. Chrzanowskiego podam do poparcia. P. sekretarz zechce ją odczytać.

Sekretarz J. Jasiński (czyta powtórnie poprawkę p. Chrzanowskiego).

Marszałek: Kto tę poprawkę popiera zechce wstać. (Dostateczna ilość posłów powstaje). Jest dostatecznie poparta.

P. Weigel ma głos.

P. Weigel: Gdybym sprzeciwianiem się mojem — wnioskowi komisji — pod tak dobrą jak widzę wróżbą postawionemu, miał przeszkadzać w dojściu do skutku kolei wicinalnych, których sobie komisja tak pragnie i tak znaczne po nich zapowiada sobie korzyści, zaiste! nie mógłbym sobie tego darować.

Pragnąłem tylko w dyskusji ogólnej stanowisko moje zaznaczyć, wnioskowi komisji jednak, byle dowiodły praktyczności swojej przeszkadzać nie myślę; powiedziałem przeciwnie już z rana, że im więcej komunikacji osiągniemy, tem więcej cieszyć się będę. — Odbiegnałbym nadto może od rzeczy gdybym się już dziś wdawać chciał w szczególności systematów kolei wicinalnych i warunków, w jakichbym się zgodzić mógł na takowe; zwracam tylko uwagę wysokiego Sejmu na to, iż sam Wydział krajowy w wnioskach swoich ucuwał potrzebę przygotowawczych czynności i bardzo dokładnego poprzednio rozpoznania rzeczy, to jest należytych studyów.

Wnioski komisji zaś zdają mi się przedwcześnie i bez podstawy, bez należytego nadto rozpatrzenia się w systematach dróg wicinalnych, oraz bez wybrania najstósowniejszego z tychże — dla nas, wchodzić już dziś pochopnie w meritum rzeczy, „in medias res.“

Wniosek komisji drogowej zajął bowiem takie stanowisko, jakbyśmy już byli się zgodzili na pewien system wicinalny i mieli plany i trasy wykonalne, gotowusieńkie przed sobą. Tak wszakże nie jest! Nie roszczę sobie pretensyi, — abym w tak krótkim czasie, jaki nam do tych rozpraw w ogóle pozostaje, mógł wpłynąć na zmianę przekonania Wysokiego Sejmu, lub rozebrać wyczerpująco warunki, pod jakimi bym się na koleje podobne, byle nie wąsko kolejowe, i przewóz towarów bez przekładania na inne wagony, słowem na system, któryby przechodzenia tychże na inne koleje nie wykluczał, ostatecznie zgodzić mógł; nie

jest zaś pora po temu. Dla tego zastrzegam sobie jedynie głos, gdy raz plany i trasy a z nimi i bliższe szczegóły, co do sposobu budowy będą nam przedłożone w przyszłym roku, jeżelibym jeszcze zasiadł w tem wysokim zgromadzeniu. Dziś jednak w obec braku statecznego projektu głosować za wnioskiem komisji nie mogę; bo najprzód należało się w ogóle porozumieć i zgodzić, co do wyboru systematu budowy kolei wicinalnych. Po tem dopiero możnaby prawić loicznie o subwencji i sposobach pokrycia kosztów; do czego nam dziś wszelkich danych, wszelkich kosztorysów, analizy cen, a nawet choćby pobieżnych obliczeń i zestawień brakuje.

Ks. Marszałek: P. Krzczunowicz ma głos.

P. Krzczunowicz: Zrzekam się.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Jestem przeciwny wnioskowi komisji, aby za pośrednictwem rad powiatowych to przedsiębiorstwo wykonywać. Z tego samego powodu jestem przeciwny poprawce p. Polańskiego, ponieważ jednak ks. Sapięha już bardzo wyczerpująco tę rzecz rozświetlił, więc w tym względzie od głosu odstępuję, chce tylko tę uwagę zwrócić, że te koleje mają dostarczyć środków komunikacyjnych właśnie tym okolicom którym dróg najwięcej potrzeba, niemożemy więc co do tych dróg wdawać się w eksperymentu tylko musimy iść tą drogą, która najłatwiej doprowadzi do celu.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Panowie! wszyscy zgadzamy się na to, że okolice, w których drogi bite nie mogą być robione, powinny otrzymać koleje, czy to wąsko czy szeroko torowe. Ponieważ się wszakże nie bardzo spodziewać można aby koleje ostatniego rodzaju przez prywatne asocjacje bez interwencji Rządu były tamże wybudowane, więc już i w dalszym następstwie zgodzić się na to musimy aby komunikacje te zastąpione były kolejami wicinalnymi. Względem zabezpieczenia istnienia tym kolejom, rozmaite pojawiają się tutaj wnioski. Przedstawiając usilnie ich potrzebę nie ośmielił się Wydział krajowy ze względu na stan finansowy kraju stanowczych postawić wniosków, i prosił tylko aby mu wolno było przygotowawcze poczynić kroki. Komisja zapewne w chęci dogodzenia tym okolicom które już tyle lat z wielką dla ich handlu i produkcji stratą napróżno czekają na utworzenie komunikacji postawiła już wniosek stanowczy wzy-

wając Wydział krajowy aby pod warunkiem udzielenia na milę subwencji 50.000 złr. z funduszu krajowego, a zarazem udzielenia pożyczki 50.000 złr. pojedynczym powiatom, wezwał te powiaty, do wybudowania kolei dla nich potrzebnych. Rozpatrzywszy się bliżej w tym wniosku, a zważywszy, że kraj dostatecznych na ten cel funduszków własnych nie posiada, i że takowe przez dodatki do podatków nie mogą być utworzone, przyznać należy iż on mieści w sobie wezwanie czyli upoważnienie do zaciągnięcia odpowiedniej pożyczki.

Gdy zaś pożyczka, którą kraj zaciągnął celem zaspokojenia tych 50.000, licząc stopę procentową na 7% na czas trwania przywileju kolejowego t. j. na lat 50 wymagałaby na spłatę procentów i kwoty amortyzacyjnej rocznie 2.900 złr., zatem wniosek komisji, właściwie żądanie, aby kraj na utworzenie tych dróg dostarczył rocznie na milę 2.900 złr., kwota ta jest nierównie a powiedziałbym o połowę mniejszą niż w przecięciu konserwacya jednej mili dróg krajowych w gorszych terenach kosztuje. (Brawo.)

To więc czego komisya się domaga, jest rzeczą, którą kraj zrobić może, a powiedziałbym nawet w interesie całego kraju, zrobić powinien.

Zobaczmy teraz 2gą część żądania komisji, to jest, aby pojedyncze powiaty również ze swej strony zaciągnęły dług 50.000 i aby go w najkrótszym czasie spłaciły. Tu już rzecz ma się zupełnie inaczej. Jeżeli na przykład powiaty, przez których terytorya przechodziłaby wicynalna kolej ze Lwowa do Stojanowa, to jest Lwowski, Kamioniecki i Sokalski przymuszone by były spłacać również dług w kwocie 50.000 złr. na każdą milę tej kolei, a więc w przypuszczeniu 10 milowej długości rocznie 29.000 złr., to wtenczas biorąc się podatkową tych powiatów w rachunek, przyjdziemy do przekonania, że spłata ta byłaby ogromnym dla nich ciężarem, jeżeli nie powiem niepodobieństwem. Zważcie panowie, że suma uzyskana dodatkiem 1 centa do podatków kraju wymaga dla powiatów dodatku 20 ct,

Otóż tu będzie największą trudnością w przeprowadzeniu wniosku komisji. O ile jest łatwym dla kraju powyż oznaczoną subwencję udzielić, o tyle trudnym będzie ten obowiązek dla powiatów. Z przyjemnością zatem powitał Wydział krajowy, który—oświadczam to imieniem Wydziału—z największą chęcią podjął myśl budowania kolei wicynalnych

wniosków p. Wodzickiego, który poszedł dalej i Wydziałowi zostawia możność, aby oprócz środków przez komisję wskazanych, mógł wynaleść i zastosować inne właściwsze środki celem wybudowania tych kolei.

Zachodzi jednak pytanie, czyli te tak prędko chociaż w dobrej chęci postawione wnioski wyczerpują wszystkie sposoby finansowe, jakie by się dla zabezpieczenia budowy zastosować dały. Zdaje mi się że nie, a więc sądzę, iż byłoby najodpowiedniej aby wys. Sejm Wydziałowi krajowemu pozostawił wszelką wolność w wyszukiwaniu najodpowiedniejszych środków, i pozwolił mu postępować tak, aby ta rzecz do celu była doprowadzoną, nie krępując jednak czynności jego, czynności, o których się spodziewamy, że tylko wypaść mogą na korzyść kraju. Przyłączam się więc do wniosku p. Wodzickiego, jako najdalej w tym względzie idącego.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Po wymownych słowach członka Wydziału krajowego o ważności kolei wicynalnych nie pozostaje mi nic do dodania, bo przez to tylko mógłbym osłabić wrażenie, które ostatnie słowa p. Grossa wywarły. Co się tyczy wniosku p. Wodzickiego to komisya, jak to już z rana powiedziałem, jeżeli nie szła dalej w swych wnioskach, to tylko dla tego, bo nie była pewną, jakie usposobienie dla tej sprawy żywotnej znajdzie. Widząc usposobienie przychylne, komisya ma zaszczyt oświadczyć, że się zgadza z poprawką p. Wodzickiego. Muszę jeszcze odpowiedzieć ks. Sapieże, co się tyczy stanowiska jakiego zajmował powiat, co do tych wicynalnych kolei.

(Głosy: To nie potrzeba.)

Obawiał się ks. Sapieha, że przez wypowiedzenie tego co we wniosku komisji stoi, zważywszy, że konkurencya będzie główną podstawą i jedynie możebną drogą do budowania kolei wicynalnych, zostałaby cała sprawa zwichniętą. To nie była myśl komisji, jej myśl była tylko, aby „ceteris paribus“ oddać przedsiębiorstwo tym, którym się należy, którym się należy jako indemnizacya za to że od tylu lat ich interesów nie uwzględniamy, że od tylu lat, gdy wszędzie koleje żelazne już są proponowane, one jeszcze środków komunikacyjnych nie mają. Oczywiście, że tu interes kraju wielki udział ma, ale mnie się zdaje, że przy współdziałaniu wydziałów z Wydziałem krajowym interesa kraju i powiatów najlepiej pogodzić się dadzą.

Jak już mówiłem przychyła się komisya do wniosku p. Wodzickiego, tylko pozwałam sobie

w takim razie niektóre zmiany stylizacji zaproponować.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Proszę ks. Marszałka, czy będziemy nad pojedynczemi literami osobno głosowali, bo inaczej musiałbym wniosek pewien postawić.

Ks. Marszałek: Możemy oddzielnie głosować.

Sprawozdawca p. Jaworski czyta ustęp 1.:

W sprawie zakładania kolei wicynalnych raczy wys. Sejm powziąć następującą uchwałę: 1) na budowę kolei wicynalnych

a) ze Stojanowa do Lwowa.

P. Skrzyński: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Skrzyński ma głos.

P. Skrzyński: Z tych samych powodów które przytoczyła komisya, że nie należy wiązać Wydziału krajowego w tych rokowaniach, nie sędzę, aby było rzeczą stosowną tak ściśle oznaczać dwa punkta drogi; bo już, jeżeli mówimy Lwów-Stojanów; to linia jest wytkniętą; tak samo, jeżeli powiemy z Rzeszowa do Nadbrzezia. My nie wiemy, czy w tym ciągu czasu nie zajdą jakie okoliczności wpływające na system komunikacji i może spowodują jakie zmiany. Byłbym tedy zdania, aby i tu pozostawić wolność Wydziałowi krajowemu i proponuję, aby ustęp ten a) brzmiał:

Ze Lwowa ku granicy Wołynia, a ustęp c)
Z Rzeszowa ku granicy królestwa.

Ks. Marszałek: Dyskusya była zamkniętą, już teraz wniosków stawiać nie można.

P. Skrzyński: Ja tylko chcę je stawiać co do kierunku dróg. O kierunku dróg nie było jeszcze mowy.

Ks. Marszałek: Nie mogę zezwolić, aby teraz były stawiane poprawki. Jeżeli Izba zgodzi się na to, aby dyskusyę na nowo otworzono to owszem, niemam nic przeciwko temu.

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

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Mnie się zdaje, że wniosek p. Skrzyńskiego może być postawiony do litery a)

druga część jego do litery c). Z podwójnym tym wnioskiem w zupełności się zgadzam.

Ks. Marszałek: Nie mogę tych poprawek teraz przyjąć, bo dyskusya zamknięta. Teraz głosujemy. Kto się zgadza, aby dyskusyę na nowo otworzyć, zechce rękę podnieść. (Mniejszość.) Jest mniejszość, dyskusya nie może być otwartą.

P. Skrzyński: Wszak ja stawiam poprawkę tylko co do kierunku dróg. Mielismy tylko ogólną dyskusyę. W ogólnej nie mogłem stawiać poprawek.

Ks. Marszałek: Ogólną dyskusyę mieliśmy rano. Teraz była zamknięta specjalna dyskusya a wszystkie poprawki i wnioski już są postawione i przedyskutowane; musiałbym tedy jeszcze raz otworzyć dyskusyę. Tego mi zaś regulamin nie pozwala bez przyzwolenia Izby.

P. Skrzyński: Zdaje mi się, że tam, gdzie idzie o rzecz, formę można pominąć.

Ks. Marszałek: Jeżeli Izba pozwoli, żebym otworzył dyskusyę specjalną, to jak mówiłem, nie mam nic przeciwko temu. Poddam więc po raz drugi pod głosowanie. Kto się zgadza z otwarciem dyskusyi, zechce rękę podnieść. (Mniejszość.) Jest mniejszość, więc dyskusya być nie może, muszę się trzymać regulaminu.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

a) ze Stojanowa do Lwowa.

Ks. Marszałek: Kto jest za tem, zechce rękę podnieść. (Większość.) Droga przyjętą.

Sprawozdawca p. Jaworski (czyta):

b) Z jednego z punktów pomiędzy Żółkwią a Bełzcem ku Bełzowi i Sokalowi i ku granicy królestwa polskiego i Wołynia.

Ks. Marszałek: Kto jest za przyjęciem tej drogi, zechce wstać. (Większość.) Droga przyjętą.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

c) Z Rzeszowa do Nadbrzezia.

Ks. Marszałek: Kto jest za przyjęciem tej drogi zechce wstać. (Większość.) Droga przyjętą. Teraz poprawka p. Adama Sapięhy.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

Upoważnia się Wydział krajowy do przeprowadzenia rokowań z przedsiębiorstwem, które obok

dostatecznej rękojmi odpowiedniego wykonania podjęto by się budowy kolei wicynalnych w tych przestrzeniach pod warunkami dla funduszu krajowego korzystnymi. W każdym razie, gdyby gwarancya procentów bezzwrotnych okazała się potrzebną nie powinna taka gwarancya wynosić więcej jak po 3000 od mili.

Ks. Marszałek: Kto się zgadza z tą poprawką zechce wstać. (Mniejszość.) Poprawka upadła.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

Przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 złr. na milę. Z tych 50.000 jako subwencyę bezzwrotną, 50.000 jako pożyczkę 5 procentową zwrotną.

Ks. Marszałek: Kto jest za tym ustępem zechce wstać. (Większość.) Ustęp przyjęty.

Sprawozdawca p. Jaworski: Teraz przychodzi poprawka p. Wodzickiego. Dalszy ustęp od słów „pod warunkami do kwoty“ odpada (czyta):

Upoważnia się Wydział krajowy do przeprowadzenia rokowań z przedsiębiorstwem, które obok dostatecznej rękojmi odpowiedniego wykonania, podjęłoby się budowy kolei wicynalnych na tych przestrzeniach, pod warunkami dla funduszu krajowego korzystniejszymi, aniżeli te, które są wskazane w 1. punkcie lit. c).

Ks. Marszałek: Kto jest za tem, zechce wstać. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. Jaworski (czyta):

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu wyjednanie dla projektowanych kolei wicynalnych uwolnienia od opłaty taksy i stempla, tudzież uwolnienia od podatków przynajmniej na lat 20.

Ks. Marszałek: Kto się z tem zgadza, zechce wstać. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Teraz przychodzi poprawka p. Polanowskiego (czyta):

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by zawierając układy o koleje wicynalne zawarował o ile można, bezpłatną dostawę kamieni do budowy i utrzymania dróg powiatowych.

Ks. Marszałek: Kto się z tą poprawką zgadza, zechce wstać. (Mniejszość.) Poprawka upadła.

Sprawozdawca p. Jaworski: Teraz przychodzi wniosek p. Chrzanowskiego (czyta):

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby zbadał kwestyę, czy drogi żelazne uboczne mają mieć koleje tej samej szerokości, co zwykłe drogi żelazne.

Ks. Marszałek: Kto jest za tą poprawką zechce wstać. (Mniejszość.) Poprawka upadła.

Sprawozdawca p. Jaworski (czyta):

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by na najbliższej sesji sejmowej:

a) przedłożył wyniki układów w tym kierunku przeprowadzonych;

b) wykazał, o ile zaoszczędzenie przy budowie lub przy rekonstrukcyi dróg krajowych, wpłaty z pożyczki głodowej, lub osobna zaciągnąć się mająca pożyczka funduszowi krajowemu na ten cel środków dostarczy;

c) przedłożył projekta dotyczących uchwał.

P. hr. Ludwik Wodzicki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Wodzicki ma głos.

P. hr. Ludwik Wodzicki: Stawiam poprawkę do tego ustępu, której motywować nie będę.

Ks. Marszałek: Należało tę poprawkę postawić w ciągu dyskusyi.

P. hr. Ludwik Wodzicki: Przedstawiłem moje poprawki w ogólnej dyskusyi; niniejsza poprawka jest osobnym ich ustępem. Proponuję opuścić lit. a. b. i c., a natomiast zamieścić następujący ustęp (czyta):

„Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących z stowarzyszeniami producentów lub przedsiębiorcami o budowę kolei wicynalnych w powyżej wymienionych przestrzeniach, o ile obciążenie funduszu krajowego nie przeniesie sumy wskazanej ustępem pierwszym lub odsetków od tej sumy, w stosunku 6 od sta. W razie jeżeli ugody w tych warunkach okażą się niemożliwe, przedłoży Wydział krajowy odpowiednie wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

Przy zawieraniu umów ma Wydział krajowy mieć na celu korzyści dotyczących powiatów.“

Myśl tej poprawki jest taka. Jeżeli Wydział będzie mógł w tych granicach zawrzeć układ, na-

tenczas jest umocowany go zawrzeć, jeżeli nie będzie mógł, to ma go na najbliższej sesji Sejmowi przedłożyć.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Komisya odstępuje od alinei a, b, c, i przyjmuje ustęp proponowany przez p. Wodzickiego.

(Zamieszanie w Izbie).

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Tu nie chodzi tylko o to, że unormowane będą warunki, pod którymi zawarte mają być ugody o budowę, ale te ugody pociągają za sobą pewne obciążenie funduszu krajowego. Tego panowie zaprzeczyć nie możecie. Łączy się z tem i druga kwestya, jak i z kąd mogą być te fundusze pobrane. Prosiłbym panów, abyście ograniczyli wolność Wydziału krajowego do tego stopnia, ażeby Wydział krajowy przedłożył Sejmowi odpowiednie w tym względzie wnioski.

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

Ks. Marszałek: P. Chrzanowski ma głos co do formalnego traktowania.

P. Chrzanowski: Konstatuję, że była dyskusya nad pierwszym ustępem i jego trzema ustępami, i ta została zamknięta. Lecz co do drugiego punktu rozprawa dopiero się rozpoczęła, ponieważ p. Ludwik Wodzicki uczynił właśnie wniosek zmieniający zupełnie ten punkt projektowanej przez komisję uchwały, i komisya ten wniosek przyjęła, odstępując od swojego. Otóż wniosek komisji na powrót podnoszę.

Ks. Marszałek: Gdyby wniosek p. Grossa został przyjęty, zostałoby tem samem obalone to wszystko, co dotychczas już jest zawotowane. (Zamieszanie w Izbie). Zawieszę posiedzenie na 10 minut, aby komisya mogła przejrzeć wniosek p. Wodzickiego.

P. Grocholski: Proszę księcia Marszałka o głos w innej zupełnie kwestyi.

Ks. Marszałek: P. Grocholski ma głos.

P. Grocholski: Rozdany nam został jakiś druk pod tytułem: Okręg wolno słowy miasta Brody. W tym druku miotane są obelgi na Wydział krajowy, obelgi, których nie chcę nazwać po imieniu, jak na to zasługują. Ja jako członek

Sejmu mam prawo prosić ks. Marszałka, ażeby zechciał dojsć, kto poważył się bez zezwolenia księcia takie druki rozdawać. Napisane jest tam pomiędzy innymi obelgami: „Wydział krajowy snać zapomniał o zasadzie, że summum jus, summa saepe injuria, i stawia zasady, których mogłaby mu pozazdrościć komuna paryska.“

Ks. Marszałek: Druki te zostały rozdane bez mojej wiedzy, ale będę się starał dojsć tego. Zawieszam posiedzenie na 10 minut.

(Po przerwie).

Ks. Marszałek: Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Komisya drogowa, przyjąwszy wniosek p. Wodzickiego, zgodziła się na następującą stylizacyę odpowiedniego ustępu, który zastąpi ustęp w sprawozdaniu komisji zamieszczony, ustęp zaczynający się od słowa „w sprawie“ aż do „uchwał.“ Komisya proponuje zmianę w tym sposobie, że zamiast całego tego ustępu, przyszedłby ustęp ten, który będę miał zaszczyt wys. Izbie odczytać (czyta): „W sprawie zakładania kolei wicynalnych raczy wys. Sejm wziąć następujące uchwały:

1. Na budowę kolei wicynalnych, a) ze Stojanowa do Lwowa, b) z jednego punktu kolei Lwowsko-Tomaszowskiej między Żółkwią a Bełzcem, lub też od jednego punktu kolei Karola Ludwika na Bełz, Sokal ku granicy królestwa Polskiego lub Wołynia, c) z Rzeszowa do Nadbrzezia przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 złr. na milę; z tych 50.000 złr. jako subwencyę bezzwrotną — 50.000 złr. jako pożyczkę 5% zwrotną.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, wyjednanie dla projektowanych kolei wicynalnych w drodze właściwej uwolnienia od opłaty tax i stempli, oraz uwolnienia od podatków przynajmniej na lat 20.

2. Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących, ze stowarzyszeniami producentów, lub z przedsiębiorcami, o budowę kolei wicynalnych w powyżej wymienionych przestrzeniach, o ile obciążenie funduszu krajowego nie przeniesie sumy wskazanej ustępem pierwszym, lub odsetków od tej sumy, w stosunku 6 od sta.

W razie, jeżeli umowy w tych warunkach okazały się niemożliwe, przedłoży Wydział krajowy odpowiednie wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

Przy zawieraniu układów Wydział krajowy ma mieć przede wszystkim na celu korzyści dotychczasowych powiatów.

3. Poleca się Wydziałowi krajowemu zbadanie, o ile zaoszczędzenie przy budowie lub przy rekonstrukcji dróg krajowych spłaty z pożyczki głodowej lub osobna zaciągnąć się mająca pożyczka funduszowi krajowemu na ten cel środków dostarczy i w razie potrzeby ma Wydział krajowy przedłożyć wys. Sejmowi odpowiednie wnioski.

(Po przeczytaniu). Muszę zwrócić uwagę wys. Izby, że te uczynione zmiany w uchwalonych już punktach nastąpiły w skutek przedstawień członka Wydziału krajowego, że rokowania, które mają się przeprowadzić, pójdą łatwiej, jeżeli punkta będą wytyczone i wskazane nietylko na kolei pomiędzy Żółkwią a Tomaszowem, budować się mającej, ale i na kolei Karola Ludwika, i dlatego komisya te zmiany przyjęła.

W ustępie: Przy zawieraniu układów itd. jest tu ogólnikowo powiedziane o korzyściach powiatów, nie będzie to alterować umowy z przedsiębiorcami, a umożliwi powiatom osiągnięcie korzyści, któreby z tych kolei pojedyncze powiaty ciągnąć mogły, bądź przy dostawie kamienia i szutru, bądź przy ustanowieniu taryfy.

Ks. Marszałek: Wszak tu jest zmiana i w zawotowanych ustępach. Nim przystąpimy do dalszych czynności, muszę skonstatować, czy jest komplet. (Posłowie się schodzą. Sekretarze obliczają posłów obecnych w sali). Jest komplet. Muszę zapytać wys. Izby, czy zechce cofnąć swoją uchwałę i wziąć na nowo zawotowane ustępy pod rozbiór. Kto się z tem zgadza, zechce wstać. (Większość). Jest większość, a zatem rozprawa na nowo otwarta. Zapisany do głosu jest x. Krasicki.

P. x. Krasicki: Skoro komisya przyjęła wniosk p. Wodzickiego, ja nie mam nic do skazania, jednak zasterahaju sobi hołos na wypadek, jeslyby odozwaly sia hołosy tomu wniesenu pretynnyji.

P. książę Sapieha: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Sapieha ma głos.

P. książę Sapieha: Zwracam uwagę panów, że tu znowu wchodzi producent, z którymi ma Wydział krajowy traktować i dawać im koncesye. Tego zrozumieć nie mogę, dlaczego ci producent,

o których mnie się zdawało, żeście się panowie bardzo stanowczo przeciw nim oświadczyć w uchwałę raczyli, przychodzą znowu pod inną formą stylistyczną.

Zdawało mi się, że po przemówieniu p. Wodzickiego po postawieniu poprawki i po naradzie już nawet mowy być nie może o przypuszczeniu ludzi niekompetentnych do konkurowania. Tymczasem widzę, że tak nie jest.

Sprawozdawca między innymi powiedział o ułożeniu taryf. Zatem widzę, że znowu powinien przyjść pod obradę wniosk p. Polanowskiego, przedkładając nam do uchwały to, cośmy już przed kilkoma chwilami wyraźnie odrzucili. Powiedział sprawozdawca, że jest ułatwienie co do kamienia i szutru. Otóż, ponieważ we wniosku napisane jest „producent” — stanowczo pozwalam sobie twierdzić, — że nie znam takiego powiatu, któryby przez przedsiębiorców kolei żelaznych był zamieszkały. Znam przedsiębiorców, widzę ich po całym świecie, ale aby w Galicyi był powiat przez przedsiębiorców kolei żelaznych zamieszkały — tego nie znam. Zatem będziemy traktowali o grube sumy z ludźmi zacnymi, z ludźmi najlepszej woli, ale niefachowymi. Nie rozumiem tego, co mamy powiedzieć i czego się mamy spodziewać. Pozwalam sobie zrobić uwagę, że nietylko wróciliśmy do dyskusyi, z powodu potrzeby zaokrąglenia tego ustępu, ale wracamy do dyskusyi nad zasadą, którą już wys. Izba odrzuciła. Żadnej poprawki nie stawiam, tylko konstatuje fakt, że mamy wprowadzenie producentów, nie wiem, czy obszarów dworskich, czy gmin, czy powiatów, przy czem znowu nie rozumiem, co znaczą powiaty jako przedsiębiorcy. Konstatuje dalej, że będziemy mieli, jeżeli nie z litery, to z dyskusyi wskazówkę daną Wydziałowi krajowemu, że powinien w kwestyi szutru i taryfy uwzględnić producentów.

P. Ludwik Wodzicki: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Wodzicki ma głos.

P. hr. Ludwik Wodzicki: Nie przeczę, że wnioski, które były odczytane — były przedmiotem porozumienia i kompromisu, ale zdaje się takiego, który rzeczywiście nie przeszkadza rzeczy i nie szkodzi sprawie.

Występowałem bardzo gorliwie za tem, aby rzecz była tak postawiona, żeby sprawa nie była utrudnioną, jak była pierwiej utrudnioną wnioskiem komisji. Ale ponieważ nalegano silnie, nalegały

głosy, używające wielkiej powagi w tej Izbie, aby nie wykluczać stowarzyszeń producentów, albo przedsiębiorców, chociaż zgodzić się można, że jeżeli przyjdzie do traktowania rzeczy na seryo, to się producenci nie utrzymają w obec przedsiębiorców, bo jak p. ks. Sapieha słusznie powiada, budowy kolei nie będą mogły być przedsiębrane, tylko przez ludzi fachowych.

Co się tyczy tego, że Sejm obraduje nad tem, co już uchwalił, muszę przypomnieć, że ks. Marszałek dał pod głosowanie i Izba przyjęła, aby tę uchwałę oddać pod dyskusją i głosowanie. Co do ostatniego ustępu, który waruje, że przy układach powinny być na względzie korzyści powiatów, to myślą komisji i obrad krótkich, które się odbywały, jest aby pozostawić Wydziałowi krajowemu a względnie krajowi przy zawarciu układów i przy korzyściach przedsiębiorcom zawotowanych pewien wpływ na układanie taryf. Uważam to za słuszne, bo komisya powinna uwzględnić pewne potrzeby i słusznie zostawić zawarowanie Wydziałowi krajow., który w zastępstwie kraju będzie prowadził te ugody.

P. Kirchmajer: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Kirchmajer ma głos.

P. Kirchmajer: Chcę zwrócić uwagę Wys. Izby, że pierwsza myśl budowy kolei żelaznych wicynalnych powstała w skutek zaprojektowania dróg w pewnych powiatach, które nie miały komunikacji, a do ciężarów na te drogi się przyczyniały. Ponieważ się okazało, że budowa dróg ogromnych kosztów wymaga, wynikło ztąd, że z korzyścią dla funduszu krajowego dałyby się one zastąpić drogami wicynalnemi, dostarczaniem powiatom środków komunikacyjnych, których były dotychczas pozbawione. Komisya chciała, aby przy zawieraniu interesów z przedsiębiorcami nie miano na celu przede wszystkim korzyści kraju, ale powiatów, dla których te koleje wicynalne w zastępstwie dróg były zastosowane, z tego powodu sądziła komisya, że potrzeba było tej wskazówki, że drogi te będą miały właściwie na celu zastąpienie innych środków komunikacyjnych, i że będą budowane w interesie tych pojedynczych powiatów.

Ks. Marszałek: Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt). Rozprawa zamknięta, sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apol. Jaworski ma głos.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do specjalnej rozprawy nad punktami. Ponieważ nikt nie postawił poprawki, więc poddam je pod głosowanie.

Sprawozdawca p. Apol. Jaworski (czyta):

W sprawie zakładania kolei wicynalnych, raczy Wys. Sejm powziąć następujące uchwały:

1° Na budowę kolei wicynalnych.

a) Ze Stojanowa do Lwowa;

b) z jednego punktu kolei Lwowsko-Tomaszewskiej, między Żółkwią a Bełzcem, lub też od jednego punktu kolei Karola Ludwika na Bełz i Sokal ku granicy Królestwa Polskiego lub Wołynia;

c) z Rzeszowa do Nadbrzezia przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 złr. na milę; z tych 50.000 złr. jako subwencją bezzwrotną 50.000 złr. jako pożyczkę 5% zwrotną.

Poleca się Wydziałowi krajowemu wyjednanie dla projektowanych kolei wicynalnych w drodze właściwej, uwolnienia od opłaty taks i stempli, oraz uwolnienia od podatków przynajmniej na lat 20.

Ks. Marszałek: Kto jest za tym ustępem, zechce wstać. (Większość.) Ustęp przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących, ze stowarzyszeniami producentów, lub z przedsiębiorcami o budowę kolei wicynalnych, w powyżej wymienionych przestrzeniach; o ile obciążenie funduszu krajowego nie przeniesie sumy wskazanej ustępem pierwszym, lub odsetków od tej sumy, w stosunku 6% od sta.

Wrazie, jeżeli umowy w tych warunkach okażą się niemożliwe, przedłoży Wydział krajowy odpowiednie wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

Przy zawieraniu układów Wydział krajowy ma mieć przede wszystkim na celu korzyści dotyczących powiatów.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda?

P. Adam Sapieha: Proszę o głos co do formalnego traktowania.

Ks. Marszałek: P. Sapieha ma głos.

P. Adam Sapieha: Jabym wniósł, aby przy głosowaniu najpierw głosowano bez słów „ze stowarzyszeniami producentów.“ Są tacy, którzy bez tych słów będą głosowali za tym ustępem, a jeżeli razem będą postawione, to i ja i wielu innych będziemy głosowali przeciw całemu ustępowi.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: A zatem podług wniosku p. Sapięły głosowalibyśmy naprzód nad ustępem (czyta): Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących z przedsiębiorcami o budowę kolei itd. aż do wyrazów w stosunku 6%.

Ks. Marszałek: Ten ustęp poddam pod głosowanie. Kto jest za przyjęciem tego ustępu, zechce wstać. (Większość). Jest przyjęty. Teraz poddam pod głosowanie dodatek.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

Upoważnia się Wydział krajowy do zawierania umów obowiązujących, ze stowarzyszeniami producentów lub z przedsiębiorcami itd. w stosunku 6%.

Ks. Marszałek: Kto jest za tym dodatkiem „ze stowarzyszeniami producentów lub,” zechce wstać. (Niepewna liczba). Ponieważ jest wątpliwość, zrobimy kontrapróbe. Kto jest przeciwny dodaniu tego ustępu „ze stowarzyszeniami producentów,” zechce wstać. (Większość.) Dodatek nieprzyjęty.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

W razie jeżeli umowy w tych warunkach okażą się niemożliwe, przedłoży Wydział krajowy odpowiednie wnioski na najbliższej sesji sejmowej.

Ks. Marszałek: Kto jest za tym ustępem, zechce wstać. (Mniejszość). Ustęp ten zatem odpada.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

Przy zawieraniu układów Wydział krajowy ma mieć przedewszystkiem na celu korzyści dotyczących powiatów.

Ks. Marszałek: Kto jest za tym ustępem, zechce wstać. (Mniejszość). Ustęp nieprzyjęty. Przystąpimy teraz do punktu trzeciego.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

3. Poleca się Wydziałowi krajowemu zbadanie, o ile zaoszczędzenie przy budowie lub przy rekonstrukcyi dróg krajowych, spłaty z pożyczki głodowej lub osobna zaciągnąć się mająca pożyczka funduszowi krajowemu na ten cel środków dostarczy i w razie potrzeby ma Wydział krajowy przedłożyć wys. Sejmowi odpowiednie wnioski.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta, nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Kto jest za przyjęciem tego ustępu, zechce wstać. (Większość.) Ustęp 3ci przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

W sprawie drogi Weldzirskiej raczy wysoki Sejm uchwalić:

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby po zupełnem wykończeniu drogi z Wyszkowa do Doliny Sejmowi projekt do ustawy uznającej tę drogę jako krajową przedłożył.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Kto jest za przyjęciem tego ustępu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Ustęp 1. przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby droga tak zwana Weldzirska w sposób dotychczasowy i pod dotychczasowem kierownictwem nieprzerwanie aż do ukończenia jej do Doliny była budowaną i przeznaczona na ten cel w roku 1873 sumę 18.000 złr. z funduszków krajowych.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt.) Rozprawa zamknięta. Kto jest za przyjęciem tego ustępu, zechce rękę podnieść. (Większość.) Ustęp 2. przyjęty.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski (czyta):

W sprawie budowy drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa raczy wysoki Sejm uchwalić:

1. Nad wnioskiem posła Kobylarza: „droga prowadząca z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszową i Majdan do Machowa uznaje się za krajową“ przechodzi Sejm do porządku dziennego.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda?

P. Kobylarz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Kobylarz ma głos.

P. Kobylarz: Wiadomem jest wysokiemu Sejmowi, że w przeszłym roku przedstawiłem znaczenie tej drogi w tej Izbie. I teraz na moje ręce podały gminy petycje, aby drogę z Rzeszowa do Machowa uznać za drogę krajową. A zatem prosiłbym wys. Izbę aby zwróciła na to uwagę i przychyliła się do tej petycji.

Droga ta jest wybudowaną w powiecie Kolbuszowskim, który nie jest w stanie jej utrzymać bo nie ma funduszków. Jeśli uznacie panowie drogę tę za drogę krajową, to może być bardzo dla gmin użyteczną i łączyć się będzie z Królestwem Polskim. Powiat kolbuszowski jest nawiedzony klęskami, gradobiciem, ulewami i t. d. Gdyby rozpoczęto roboty koło tej drogi, toby lud miał gdzie co zarobić, bo inaczej musi z głodu umierać. Okolica jest biedna, dla tego prosilibym uwzględnić moją prośbę.

Co się tyczy materiału — to powiat ten ma dosyć, a nawet mógłby więcej dróg nim wybudować.

Z tych powodów upraszam wysokiej Izby o przyjęcie petycji i uznanie drogi z Rzeszowa do Machowa za drogę krajową.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Chcę mówić najpierw o budowie dróg krajowych w ogóle, a potem o drodze z Rzeszowa do Machowa. Przedewszystkiem muszę odłączyć od kwestyi budowy dróg kwestyę głodową; bo jeżeli by było argumentem, dla uznania drogi pewnej za drogę krajową, że w okolicy przez którą przechodzi jest nieurodzaj to wtedy rozstrzygnięcie spraw drogowych pozostawiamy ślepeму przypadkowi.

Wniosek Wydziału krajowego mający na celu zasilanie pojedynczych powiatów pożyczką dla zapobieżenia niedostatkowi spowodowane mu nieurodzajem powinien zapobiedz wynikającemu z tąd złemu — aby jednak stan nieurodzaju i niedostatku miał wpływać na decyzję gdzie ma być budowaną droga krajowa temu muszę się wręcz sprzeciwić.

Teraz przystępuje do ocenienia drogi kolbuszowskiej. Przysnaje, że powiat kolbuszowski powinien mieć komunikację łączącą go z koleją Karola Ludwika wszelako bacząc na położenie tego powiatu, każdy przyzna, że droga ku Rzeszowi wiodąca ruch handlowy tego powiatu wstecz cofa i że najwłaściwszym połączeniem z koleją byłaby proponowana przez Wydział krajowy w projekcie sieci drogowej, droga na Czarne do Sędziszowa jako prostopadła i najkrótsza linia łącząca Kolbuszowę z koleją.

Z powodów tych byłbym właściwie zdania aby wymiar udzielić się mającej subwencji pozostawiony

był ocenieniu Wydziału krajowego a zatem aby nad wnioskiem komisji, który na tę drogę przeznaczą subwencyę w kwocie 8.000 złr. przejść do porządku dziennego.

Wszakże Wydział krajowy udzielał powiatowi kolbuszowskiemu rok rocznie odpowiednią subwencyę, która w latach 1870, 1871 i 1872 razem kwotę 10.500 złr. dosięgła a więc nie zaniedbywał wcale wspierać tę komunikacyę.

Prócz tego zauważać muszę iż proponowana subwencya 8.000 złr. nie jest proporcjonalną do ogólnej sumy, jaką wysoki Sejm dla innych dróg powiatowych przeznaczą i że przez to wyszczególnienie jednej drogi inne powiaty zostają pokrzywdzone.

Nie przesądzając bynajmniej orzeczeniu wysokiego Sejmu owszem oświadczając iż Wydział krajowy przy rozdzielaniu ogólnej sumy subwencyjnej bynajmniej nie pominie wnoszę aby wysoki Sejm dla tej drogi oddzielnej kwoty subwencyjnej nie wymierzał lecz decyzyę w tym względzie pozostawił Wydziałowi krajowemu, który potrzeby nie tylko jednego powiatu, ale wszystkich powiatów w ogóle zbadać i ocenić może.

Jeżeliby zaś pomimo mych uwag, wysoka Izba pozostała przytem, ażeby powiatowi kolbuszowskiemu oddzielna była dana subwencya, to w takim razie proszę, ażeby uchwalona kwota 8.000 złr. przeniesioną była na zaciągnąć się mającą pożyczkę i aby nie obciążała tej stosunkowo małej kwoty subwencyjnej, którą Wydział krajowy tyle powiatów obdzielić musi.

P. Kobylarz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Kobylarz ma głos.

P. Kobylarz: Jabym prosił tylko panów zwrócić uwagę na te nieurodzaje i gradobicia, jakie tego roku te okolice nawiedziły i że dostarczając tym ludziom zarobku, sądzę, że możnaby z korzyścią dla tych nieszczęśliwych, tanim kosztem tę budowę przeprowadzić.

Ks. Marszałek: Gdy nikt głosu więcej nie żąda, Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Jednym z głównych powodów, które przytoczył poseł Kobylarz na poparcie swojego wniosku, jest głód i niedostatek, które w tym roku panują i chce zapobiedz temu przez budowanie drogi z Rzeszowa do Machowa jako drogi krajowej.

Odpowiedział mu już p. Gross, że bardzo łatwo zapobiedz temu niedostatkowi, jeżeli odnośne powiaty podadzą o pożyczkę z tej zapomogi, którą Sejm uchwalił zamierzył. Na drogę krajową może się komisya zapatrywać ze stanowiska drogi krajowej a nie ze stanowiska głodu i tylko ze stanowiska, jakie komisya zajęła, nie może jej uznać za krajową, ponieważ przez budować się mającą kolej, droga ta straciła swój charakter. Jest ona ważną, jako droga powiatowa i Wydział krajowy nie zapoznał tej ważności, dając jej subwencję i nie zapoznaje jej też komisya proponując subwencję 8.000 złr. z funduszów dla dróg powiatowych i gminnych uchwalić się mającej. Dla tego obstać przy wniosku komisji, aby nad wnioskiem p. Kobylarza przejść do porządku dziennego (czyta):

W sprawie budowy drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa raczy wysoki Sejm uchwalić:

1. Nad wnioskiem posła Kobylarza: „droga prowadząca z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszową i Majdan do Machowa uznaje się za krajową“ przechodzi Sejm do porządku dziennego.

Ks. Marszałek: Kto jest za wnioskiem komisji zechce wstać. (Większość.) Wniosek komisji przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu zbudować, w jakim sposobie dotychczas udzielone zasiłki z funduszów krajowych, zostały na budowę drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa użyte.

Ks. Marszałek: Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta):

3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu udzielić z funduszów krajowych z tytułu subwencji dla dróg powiatowych, zasiłek pieniężny w miarę potrzeby aż do wysokości 8.000 złr.

Ks. Marszałek: Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce wstać. (Większość.) Przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta);

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Nad wnioskiem posła Torosiewicza, by budowa drogi Halicko-Manasterzyskiej w przestrzeni od Halicza do Horóžanki rozpoczęta była; przechodzi Sejm do porządku dziennego.

Tutaj dla wyświecenia, co komisję zniewoliło do postawienia wniosku przejścia do porządku dziennego, muszę kilka słów powiedzieć. Droga z Halicza do Monasterzysk uchwalona na jednej z przeszłych sesyj sejmowych była uznana za krajową. Budowy jednak tej drogi nie rozpoczęto dla tego, że nie było na to funduszu.

Gdy teraz przystąpiono do budowy nowych dróg, postawił p. Torosiewicz wniosek, ażeby tę drogę, która już za krajową uznana została, budować. Komisya drogowa proponuje zatem przejść nad tym wnioskiem do porządku dziennego, ponieważ uchwała ta, że ta droga krajowa wybudować się ma, jest dla Wydziału krajowego obowiązującą, idzie tylko o stosowną porę, ażeby do tej budowy przystąpić, która wskazana będzie tylko budową kolei żelaznej, która zniewoliła Wysoki Sejm do odstąpienia także od budowy drogi z Jezierzan do Husiatyna. Dla tego komisya drogowa sądzi, że nad wnioskiem p. Torosiewicza, ażeby zaraz zacząć budowę tej drogi, z powodu budować się mającej kolei, przejść do porządku dziennego.

P. Torosiewicz: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Torosiewicz ma głos.

P. Torosiewicz Emil: Otrzymałszy od p. referenta wyjaśnienia, które mi dają rękojmię, że Wydział krajowy moje przekonanie, o ważności tej drogi z Podhajec do Horóžanki podziela, oraz, że podziela przekonanie, iż ta droga subwencyonowaną być powinna, mam nadzieję, że Wydział krajowy tę drogę subwencyonować będzie, i cofam mój wniosek.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Szanowny poseł, który ostatni głos zabierał, odwołał się do mnie i do p. referenta komisji. Nie zaprzeczam bynajmniej, że ta droga Halicko-Monasterzyska jest uznana za krajową, nie rozpoczęto zaś jej budowy z tego powodu, ponieważ już od kilku lat mówiono o budowie tamże kolei żelaznej, w skutek czego droga ta mogła się stać zupełnie nieużyteczną.

Teraz kiedy jest niemal pewność, że kolej do Monasterzysk pójdzie, stała się ta droga z Podhajec do Horóžanki, o której p. Torosiewicz wspomniał, nierównie ważniejszą drogą dojazdową, która łączyć będzie cały powiat Podhajecki z koleją.

Zapatrywanie się p. wnioskodawcy, co do jej ważności równie i Wydział krajowy podzielać musi.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski:

W obec oświadczenia członka Wydziału krajowego, i w obec tego, że p. Torosiewicz cofnął swój wniosek, cofam wniosek komisji.

Ks. Marszałek: Ponieważ wniosek cofnięty, więc nie ma nad czem głosować.

Sprawozdawca p. Apol. Jaworski (czyta):

b) posła Iwana Kerepin, by droga powiatowa Baligród, Lisko, Lutowiska, Ustrzyki uznana została za krajową.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Jest to jedna z tych dróg, które władze wojskowe same uznały za strategiczne i ważne Wydział krajowy starał się o to, aby ją Rząd za eraryalną uznał.

Pomimo dotychczasowej bezskuteczności tych zabiegów postawiłem wniosek a Wysoka Izba go przyjęła, aby dalej żądać, jeżeli nie budowania, to subwencyonowania tych dróg. Zdaje mi się więc, że pod tym względem żądaniu p. Kerepina stanie się zadość.

Sprawozdawca p. Apolinary Jaworski: Ja nie mam nic do powiedzenia.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do głosowania. Kto jest za przejściem do porządku dziennego nad wnioskiem p. Kerepina, aby drogę Baligród, Lisko, Lutowiska, Ustrzyki, uznać za drogę krajową, zechce rękę podnieść. (Większość.) Wniosek przyjęty.

Sprawozdawca p. Apol. Jaworski (czyta):

c) Posła Siwca „by droga powiatowa Międzyborska i Podhorska jakoteż, Paleśnicka za krajową uznana została“ — przechodzi Sejm do porządku dziennego.

P. Siwec: Proszę o głos.

P. Gross: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Siwec ma głos.

P. Siwec: Zabieram głos i proszę Wysoką Izbę, aby raczyła tę drogę uznać za krajową, albowiem jest to droga bardzo ważna, która łączy Galicyę ze Szląskiem. W okolicy naszej znajdują się liczne hamownie żelaza, z których wyroby idą tak do Węgier, jak i w przeciwną stronę do Królestwa Polskiego. Mamy w naszej okolicy także

bardzo duże lasy około 90.000 morgów, a mieszkańcy naszych okolic trudnią się wyrobami bednarskimi i stolarskimi, które wywożą także aż do Królestwa Polskiego. Już w sprawozdaniu Wydziału krajowego jest powiedziane, że powiat Żywiecki nie jest w stanie płacić dodatków na drogi, ale uznał to Wydział krajowy na papierze, gdyż subwencji żadnej nie udzielił. Moi Panowie, słuszność i sprawiedliwość wymaga tego, aby te drogi za krajowe uznane zostały, kiedy droga z Wadowic do Zatora za krajową uznana została. Powiat Żywiecki jest biedny, nietylko podług wykazu katastralnego z roku 1820, ale podług późniejszych wykazów, pokazuje się, że on największe podatki płaci. A do tego wszystkiego, powiat Żywiecki płaci 6% dodatków do podatków.

Z tych powodów wnoszę, aby Wys. Izba raczyła drogę Międzyborską i Podhorską, jakoteż Paleśnicką uznać za krajowe.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: P. Siwec odwołał się do przeszłorocznego sprawozdania Wydziału krajowego, w którym powiedziana była ważność tej drogi. Zapomniał on jednakże na tę okoliczność, iż zaliczona ona była do tych dróg, które kosztem rządu budowane być winny, i że sprawozdanie Wydziału krajowego wtedy było robione, kiedy nikt nie marzył o tem, aby w tych okolicach kolej żelazna była budowaną.

Dzisiaj ma się rzecz inaczej, powiat ten zyska kolej od Jordanowa do Żywca idącą, która się ztamtąd we dwa ramiona rozdzieli w kierunku ku Czarnej i ku Białej. Nie będzie więc można twierdzić iżby powiat był pozbawiony komunikacji.

Nie zaprzeczam ja dobrych chęci powiatu Żywieckiego, owszem przyznaje, że drogi jego są wzorowo utrzymane, wszelako nie podzielam zdania iżby 6. centowy dodatek do podatków opłacany na drogi mógł być tak wielkim ciężarem dla mieszkańców powiatu.

Zresztą Wydział krajowy gotów zawsze przyjść w pomoc, jeżeli powiat będzie tego potrzebował.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Do tego co powiedział szan. referent Wydziału krajowego nie mam nic dodać.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do głosowania. Kto się zgadza na przejście do porządku

dziennego nad wnioskiem p. Siwca, zechce wstać. (Większość.) Porządek dzienny przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Wysoka Izba raczy przyjąć do wiadomości, że komisya w obec cofnięcia wniosku p. Terosiewicza także swój cofnęła, więc głosowanie jest zbyteczne (czyta):

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by petycye l. 77, 88, 91, 101, 144, 200, 260, 281, 292, 293, 300, 301, 304, 306, 350, 351, 362, 378, 379, 426, 428, 437, 443, 449, 457, 466, 471, 477, 491, 492, o ile się tyczą prośb o uznanie dróg gminnych lub powiatowych za krajowe załatwił, w myśl powyższej ustawy, o ile zaś się tyczą subwencji z funduszu krajowego do dróg gminnych i powiatowych, takowe zbadał i ile możliwości uwzględnił.

Do tego pozwolę sobie to dodać, że komisya dlatego te petycye umieściła tutaj, ponieważ one po największej części wchodzą w zakres całego sprawozdania, któreśmy przedłożyli, a po drugie, że one traktują także o subwencyach, a komisya wnosi, aby o ile się te petycye tyczą zmiany dróg z powiatowych na krajowe — przez Wydział krajowy załatwione były w myśl powziętej uchwały, a co się tyczy subwencji dla dróg powiatowych, o ile możliwości uwzględnione zostały po dokładnem zbadaniu.

P. Tetmajer: Proszę o głos

Ks. Marszałek: P. Tetmajer ma głos.

P. Tetmajer: Będę przeciwko temu ustępowi głosował, a to z tej prostej przyczyny, że w tym szeregu liczb, któremi oznaczone są wniesione petycye o zmianę dróg powiatowych na krajowe znajduje się prawdopodobnie petycya rady powiatowej Nowotarskiej o zmianę na krajową tamtejszej drogi powiatowej, która nie tylko ma wszelkie cechy drogi krajowej ale jest zarazem droga bardzo potrzebna. Ponieważ na rannem posiedzeniu wniosek ten upadł, więc nie będę tu tłumaczył potrzeby tej drogi, oświadczam tylko iż przeciwko temu ustępowi będę głosował, gdyż zawiera załatwienie petycyj nam zupełnie nieznanych, które jednak może żądają uznania bardzo potrzebnych dróg powiatowych za krajowe.

Ks. Marszałek: Nikt więcej głosu nie żąda? (Nikt). Więc sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Odpowiem parę słów, aby wytłumaczyć, co zniewoliło komisję do obrania tej drogi. Miała ona dwie drogi przed sobą, albo włożyć te petycye do sprawozdania, albo załatwić je drogą zwykłych petycyj jeżeliby czas na to zezwolił. Komisya drogowa obrała tę pierwszą drogę, bo sądząc że zakres jej działania wskazany jest uchwałami zeszłorocznymi, sądziła że wys. Sejm albo te uchwały zatwierdzi, albo je zmieni, a w takim razie te petycye albo będą uwzględnione albo odrzucone.

Co się tyczy subwencyonowania, to komisya chciała tym sposobem, aby petycye te były załatwione. Sądzę że i dla petentów obrała komisya drogę daleko korzystniejszą, ponieważ w uchwałach tych, chociaż dla petentów niepomyślnych, jeżeli one odnoszą się do ustawy już uchwalonej, o tyle są jednak pomyślne, że sejm poleca zbadać tę kwestyę, i uwzględnić o ile środki na to pozwalają. Z tych powodów zdaje mi się słusznie postąpiła komisya że nie posłała tedy petycye zwykłą ich drogą, na co czas jest za krótki, i wątpić należy, aby mogły doczekać się załatwienia.

Ks. Marszałek: Przystąpimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem tego ustępu zechce rękę podnieść. (Większość). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Wreszcie jest jeszcze z tą sprawą w związku sprawa wykończenia drogi z Tarnobrzegu do Nadbrzezia. Droga ta od Dembicy do Nadbrzezia po większej części już jest ukończoną idzie tylko o milę lub mało więcej nad milę drogi z Tarnobrzegu do Nadbrzezia na której przestřżeni nasypy już są porobione, mosty pobudowane i trzeba tylko oszutrowania. Od niejakiego czasu Wydział krajowy z powodu budować się tam mającej kolei żelaznej zaniechał dalszych robót, co dało powód do licznych skarg ze strony powiatu i ze strony gmin, które skarżą się na brak drogi, w skutek tego że po tych nasypach które Wydział krajowy porobił, jeździć nie można, i niema teraz ani gminnej ani krajowej, ponieważ droga dawna gminna została tym nasypem przyasypana. Komisya drogowa która miała tę sprawę sobie poleconą do zbadania większością głosów uchwaliła wniesć przejście do porządku dziennego nad petycją rady powiatowej Tarnobrzeszkiej.

P. Drozd: Proszę o głos:

Ks. Marszałek: P. Drozd ma głos.

P. Drozd: Ja muszę Was, moi panowie bardzo prosić, abyście panowie raczyli uchwalić i uznać tę drogę za krajową. Tam w naszych stronach jest bardzo potrzebną ta droga a zresztą uwzględnicie i to, że tam jest ciężko na ludzi, bo były wylewy wody i gradobicia. Więc jeżeli ta droga będzie uznana, to wielkie stąd będzie wsparcie przy przednowku.

P. Gross: Przewszystkiem muszę sprostować oświadczenie sprawozdawcy, jakoby Wydział krajowy drogę z Tarnobrzegu ku Nadbrzeziu budował. Droga ta była budowana przez komitet drogowy, złożony ze starosty i wybranych obywateli, i to bez pewnego planu i bez wszelkiej interwencji ze strony Wydziału krajowego z subwencji głódowej w r. 1866 udzielonej. Za niezaplacenie wywłaszczonych tamże gruntów, Wydział krajowy z powodu, iż w budowaniu tej drogi nie interweniował, żadnej odpowiedzialności na siebie wziąć nie może.

Budowa drogi od Dębicy do Tarnobrzegu, nie jest jeszcze w części od Mielca do Tarnobrzega w całości wybudowaną. Dlatego wypada przede wszystkim budowę tej drogi do Tarnobrzegu ukończyć i na ten też cel preeliminował Wydział krajowy w budżecie odpowiednią kwotę. Budowy dalszej drogi za Tarnobrzegiem nie rozpoczynał Wydział krajowy raz dla braku funduszków a potem w dobrze zrozumianym interesie kraju, albowiem kolej żelazna uchwalona przez Radę państwa, która ma iść przez Tarnów i Tarnobrzeg do Sandomierza czyli Nadbrzezia czyni tę drogę zbyteczną. Zresztą przewidzieć nie można, czy ta droga przez budować się mającą kolej zajętą nie będzie, dlatego już sam rozsądek gospodarski nakazuje, aby się chociaż z budową tej drogi tak długo wstrzymać, dopóki trasa kolei nie będzie oznaczoną. Słyszeliśmy także od szan. wnioskodawcy, że gminy nie czują się być obowiązane tej drogi utrzymywać — ależ bo gminy są obowiązane ją utrzymywać, choćby już dla tego, bo przecież tem, że Sejm drogę z Tarnobrzega do Nadbrzeża uznaje za krajową, nie jest jeszcze powiedzianem, że tą samą drogą, którą gmina dotychczas utrzymuje, musi równocześnie i droga krajowa przechodzić. Owszem właśnie tutaj zajdzie prawdopodobnie wypadek, że droga krajowa będzie musiała opuścić szlak istniejącej drogi i innym torem być poprowadzona. To zrozumienie, jakoby droga za krajową uznana była zarazem istniejącą drogę gminną, jest, zdaje mi się fałszywem. Obowiązek zatem, utrzymywania drogi istniejącej

cięży na gminach tak długo, dopóki te drogi gminne przez zarząd dróg krajowych nie będą zaniechane.

P. St. Tarnowski: Proszę o głos.

Ks. Marszałek: P. Tarnowski ma głos.

P. St. Tarnowski: Przepraszam bardzo wys. Izbę, że zabieram jej chwilę czasu, ale muszę to uczynić i odezwać się za drogą, o którą tu idzie. Mówiono tu tyle o różnych interesach osobistych i parafialnych, które się przy sprawach drogowych zwykły odzywać, że czynię to z niejakim strachem. Przecież czynię, bo trafia się czasem, że jakkolwiek jaka droga przechodzi przez pewien powiat, przecież może mieć za sobą względy słuszności. Zdaje mi się, że ten wypadek właśnie tu zachodzi. Wydział krajowy w swoim sprawozdaniu, a za nim i komisya, proponują wys. Izbie odłożenie dalszej budowy drogi Dembicko-Nadbrzeskiej w jej ostatnim kawałku t. j. 5/4 mili wynoszącym, do lepszych czasów, a to z powodu, że tą okolicą ma jakoby iść kolej z Tarnowa do Sandomierza. Czy rzeczywiście kolej żelazna wyklucza potrzebę dróg bitych? czy do kolei nie potrzeba dojazdu? Zobaczmy to (czyta):

„Komisya czuje się w obowiązku uważać te drogi jako cenny majątek, nabyty znacznym kosztem okolic, przez które przechodzą i uważa je pomimo istniejącej kolei żelaznej, jako środek komunikacji zatem jako środek bogactwa i dobrobytu.“

„Zaniechanie tych dróg musi komisya uważać za marnowanie krajowego majątku, i z krzywdą wyrządzoną tym okolicom. Drogi takie, bez należytego utrzymania, stałaby się wkrótce gorszemi od wszystkich dróg gminnych i t. d.“

Te słowa panowie słyszeliśmy niedawno, w sobotę, i z ust samej komisji drogowej. Czytał je p. Zamojski w sprawozdaniu urzędowym, podpisaniem przez przewodniczącego, wyrażajacem niewątpliwie przekonanie komisji.

Dlaczegoż więc to co w sobotę było dobrem dziś we czwartek ma być złem? Dla czego, jeżeli w sobotę budowa kolei już dokonana lub rozpoczęta nie usuwała potrzeby dróg bitych, dla czego we czwartek usuwać ma tę potrzebę kolej zapowiedziana dopiero, a zapowiedziana bardzo niepewnie?

Bo prawda, że Rada państwa uchwałą z 17. maja 1872 postanowiła niby budowę kolei z Tarnowa do Sandomierza, ale jakież to postanowienie?

Bardzo warunkowe, bardzo wątpliwe. Ustawa Rady państwa mówi, że gdyby okoliczności pozwoliły połączyć budowę kolei z Tarnowa do Sandomierza z budową kolei węgierskiej, Rada państwa gwarantowałaby tę kolej do pewnej wysokości. Jest więc Gdyby: a jakie to gdyby, objaśnia artykuł tej samej ustawy, który budowę tej kolei czyni zależną od budowy kolei w królestwie Polskiem, linią z Piotrkowa do Sandomierza. Jest więc ona zależną od układów z państwem zagranicznym, od tego co ono u siebie postanowi; czyż panowie nie widzicie, że jest bardzo zależną, bardzo niepewną, że możemy czekać na nią długo, a może nigdy się nie doczekać.

Bo o linii Piotrków-Sandomierz nie ma mowy, a nawet gorzej niż gdyby mowy wcale nie było. Bo była; tej wiosny, proponowano z Warszawy budowę tej drogi żelaznej, a w Petersburgu odpowiadano na projekt odmową stanowczą i kategoryczną. Jakież więc widoki przed koleją Tarnów-Sandomierz? Kiedy ona stanie? I to taka kolej ma być powodem do odłożenia budowy drogi krajowej, kiedy gdzieindziej, koleje gotowe, a przynajmniej pewnie, nie były powodem do zaniechania dróg bitych i ich budowy?

Ten wzgląd, na którym opiera się cała argumentacja Wydziału krajowego i komisji, jest więc pozorny tylko i błahy.

Do tego dodać trzeba, że droga, nie doprowadzona do pewnego punktu ekonomicznego, do swego naturalnego zejścia, traci znaczenie, nie ma racji bytu, i nie może przynosić tyle pożytku, ile go przynosić powinna. Takim punktem, takim naturalnem zejściem, dla drogi Dębicko-Nadbrzeskiej, jest granica, komora, Nadbrzeże. Cała znaczna i bogata część królestwa, od gór Sto-krzyskich do Wisły, nie ma kolei bliższej, jak kolej Karola Ludwika, i tą drogą, przez Sandomierz i Nadbrzeże, do kolei dąży. Ruch handlowy już dziś jest znaczny na tej przestrzeni, co wzrośnie z pewnością, jeżeli mu to ułatwimy przez dokończenie tego kawałka drogi, który dziś jest jedyną przerwą w komunikacji dróg bitych od Karpat do Warszawy.

Może mi kto powie, że ta droga, gdyby ją dalej budowano, zanadto by obciążała fundusz krajowy? Przypuszczam to, że ona wypadnie drogo. Prawda, że okolica jest bez kamienia i że te kamienie trzeba z daleka sprowadzać. To nie wina drogi, i nie wina okolicy; Pan Bóg winien, że ją

bez kamienia stworzył, a wys. Sejm, kiedy ją za krajową uznawał, wiedział dobrze czego tam braknąć może do budowy, i co za sobą koszta pociągnąć będzie musiało. Przecież, jeżeli z powodu dostawy kamienia wypada budowa drogo, to ma ona za to inne dogodności, które tę trudność kompensują i wyrównują.

Okolice jest równa wszędzie, jak stół; nie ma rzeki na przestrzeni dziesięciu mil, jest tylko jeden most dłuższy, który się tam nazywa wielkim, a ten wielki nie wiele jest dłuższy, jak ten pokój. Jedno drugie nagradza i równoważy.

Wreszcie gdyby ta droga miała nawet więcej od innych kosztować, to ma ona pewne do funduszu krajowego słuszne prawo. Za administracji hr. Clama który kiedyś był Namiestnikiem w zachodnich obwodach, płacił dawny obwód Rzeszowski osobny podatek na swoje drogi, mianowicie z Rzeszowa do Chwałowic, i z Dębicy do Nadbrzeża, i złożył na ten cel fundusz 200.000 reńskich. Fundusz ten wprawdzie wcielony jest w fundusze ogólne, dziś może niedałby się odszukać, ale obwód i droga mają niewątpliwie prawo do tego kapitału, którego połowa przypada na drogę Nadbrzeską. Jeżeli więc ona nawet drożej od innych kosztuje, to z góry już najmniej sto tysięcy za siebie funduszowi krajowemu zwróciło. Powiedział szan. p. Gross że względy drogowe od względów głodowych odróżnić należy.

Nic słusniejszego; na kierunek drogi, na uznanie jej za krajową wzgląd głodowy wpływać nie może, ale wpływać on powinien na jedno t. j. na czas prowadzenia robót około drogi. Tu ten wzgląd głodu jest bardzo stanowczy. Może są okolice tak szczęśliwe, że są od tej jeszcze nieszczęśliwzemi, ale doprawdy nie życzę żadnej aby miała tyle co ta prawa do litości i zapomogi. Chcecie Panowie szczegółów? dat? oto są, choć wkrótkości:

Na przestrzeni mil najwięcej 3 jest 49 gmin zniszczonych zupełnie wylęwem i gradobiciem. W tych gminach jest przeszło 11.000 morgów (większej własności oczywiście nie rachując,) z których plonu nie ma żadnego. Weźmy parę przykładów. Gmina Radomyśl ma przestrzeni gruntu 394 morgów. Z tego zniszczonych gradem 360. Gmina Sielec przestrzeń 278 morgów; zbitych 250. Gmina Szkolniki całego obszaru 1197 morgów zniszczonych 1000 i t. d. Nie wiem czy ta okolica dostanie

subwencją jaką z proponowanego funduszu zapomogli; ale sądzę, że prawo do niej ma, i przypuszczam, że ją dostanie. Jeżeli ją ma dostać, wtedy czy nie lepiej dać jej ten fundusz na roboty, z których zostanie ślad i pożytek, aniżeli dać jako pożyczkę bezzwrotną, albo wątpliwie zwrotną, przepadającą bez śladu. Bo tu nie można powiedzieć tak, jak powiedział p. Gross bardzo słusznie o drodze proponowanej z Kolbuszowy. Tam można dać pożyczkę powiatową i powiedzieć mu, dostarczaj ludziom zarobku.

Wydział krajowy nie mógłby dać powiatowi pożyczki na prowadzenie tej drogi, powiat nie mógłby jej przyjąć, droga jest krajową. Zatem, jeżeli jakieś roboty przedsięwzięte być mają, to ich nikt przedsiębrać nie może, tylko fundusz krajowy i Wydział krajowy.

Zdaje mi się wreszcie, że gdyby względów głodowych nie było, to same względy drogowe wystarczają na to, aby droga była dokończoną.

P. Gross: Proszę o głos,

P. S. Tarnowski (dalej):

A gdyby kiedyś kolej prowadzoną być miała, wolno jest Sejmowi tę drogę exkamerować, zrzec się jej na rzecz powiatu.

Co się tyczy tego co powiedział p. Gross, że część rozpoczęta na tym kawałku drogi była robioną bez wiedzy i woli Wydziału krajowego to prawda; część ta była budowaną w r. 1868 z owego funduszu zapomogli z pożyczki głodowej. Ale tem samem była zawsze robioną z funduszu krajowego udzielonego przez Wydział krajowy.

Kiedy Sejm tę drogę za krajową uznał, już ten kawałek nasypu był gotów. Wydział krajowy aż do r. 1871łożył kosztą na jego utrzymanie. Widać zatem, że czuł się do tego obowiązany. Dopiero w roku bieżącym to się zmieniło, wskutek czego wypadły różne przykre zajścia z gminami.

Rzeczywiście, jeżeli droga uznana krajową, powinna być utrzymywana przez gminy to tam, gdzie żadnych jeszcze robót nie rozpoczęto. Ale gdzie jest część robót już wykonana, tak jak na drodze krajowej wykonane być powinny, to tam gminy utrzymywać drogi nie mogą. — Czemuż bowiem możnaby od nich żądać? Oto najwięcej tego, żeby drogę krajową utrzymywały takim samym sposobem i kosztem jakim utzymują swoje drogi gminne. Zatem faszynami naprzykład, zatem różnemi środkami domowymi, które drogę

więcej psują jak naprawiają, a które zamiast oszczędności, naraziłyby fundusz krajowy na nowe i straszne wydatki w chwili rozpoczęcia dalszej budowy przez Wydział krajowy.

Gdybym wreszcie mógł wątpić, że ta droga ma słuszne prawo do szczególnych względów i uwagi, to przekonałaby mnie o tem ta okoliczność, że ta sama komisya, która potrzeb jej uznać nie chce, przecież nie wzięła jej ryczałtem z innemi, ale czuła się obowiązana zdawać z niej sprawę osobno, a w ten sposób zwrócić na nią uwagę wys. Sejmu.

Przytoczyłem panowie wszystkie względy drogowe, wszystkie słuszne i prawne, które za tą drogą przemawiają. P. Drozd przytoczył inne, głodowe. Z jednych jak z drugich muszę panów prosić, abyście do wniosku komisji przychylić się nie raczyli, ale następny przyjęli:

Wysoki Sejm uchwali (czyta):

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu korzyść budowę drogi krajowej Dębicko-Nadbrzeskiej, roboty zaś do ukończenia tej drogi potrzebne na przestrzeni od Tarnobrzegu do Nadbrzeża w najprędzszym możliwym czasie przedsięwziąć.

Ks. Marszałek: Kto tę poprawkę popiera, zechce wstać. (Powstają.) Jest dostatecznie poparta.

P. Gross ma głos.

P. Gross: Mnie się zdaje, że ta droga nie może być według życzeń p. Tarnowskiego budowaną. Podniósł p. Tarnowski niektóre okoliczności, n. p., że droga jest ułatwiona terenem i nie wielką drogocnością kamieni.

Co się tyczy terenu, to nie widzę, aby to tu tak decydującem było.

Co do kamieni, w takim razie oceniam jeden sąg kamieni tam na 50 złr., przez co już kosztą kamieni same 50.000 złr. na milę wymagać będą. Nie są to więc tak łatwe rzeczy do przeprowadzenia, jak w innych okolicach, gdzie jest więcej kamienia.

Co się tyczy ostatniego ustępu mowy p. Tarnowskiego, to uznaję, że p. Tarnowski ma słuszność przemawiać za okolicą, z której pochodzi.

P. Tarnowski: Proszę o głos.

P. Gross (dalej):

Jednakże się myli, jeżeli sądzi, że z pożyczki głodowej może być ta droga budowaną. Na żaden sposób tak być nie może. Pożyczka, którą dziś ma Sejm zawotować, ma formę pożyczki zwrotnej, a zatem z tych funduszów na żaden sposób nie można ofiarować pieniędzy natę drogę.

Ks. Marszałek: P. Tarnowski ma głos.

P. Tarnowski: Słowo tylko chciałem powiedzieć do p. Grossa, które utrzymuje, że przemawiam za okolicą, z której pochodzę. Przyznaję, że mnie ta okoliczność cokolwiek dziwi, bo jeżeli są szczęśliwi ludzie, którzy mają ten przywilej, że im wolno wszystkim o wszystko sądzić:

(P. Gross przerywając: Cóż znowu?)

To są inni, którzy ze względu na siebie samych powinni więcej na to uważać.

Co zaś do rzeczy, komisya proponuje również przejście do porządku dziennego nad petycjami gmin pewnych, które proszą o zwrócenie im należytości za grunta wzięte pod tę samą drogę tytułem expropriacji. Rzecz ta ciągnie się przeszło od roku.

Ludzie na swoją należytość czekają i narzekają słusznie na zwłokę. Zdaje się, że nie należy przechodzić nad ich prośbą do porządku dziennego.

Głosy: Proszę o zamknięcie dyskusji.

Ks. Marszałek: Kto jest za zamknięciem dyskusji zechce rękę podnieść. (Większość.) Dyskusya zamknięta.

P. Gross: Prosiłem o głos.

Ks. Marszałek: P. Gross ma głos.

P. Gross: Muszę przypuścić, że szanowny p. Tarnowski nie zrozumiał moich słów. Sądziłem, że nikt więcej jak on powołanym być nie może do zastąpienia okolicy dotkniętej tak znacznymi klęskami elementarnymi i podniosłem jego stanowisko jako posta, iż jest takim jakim być powinien. Ale jeżeli moje słowa inaczej były rozumiane, to oświadczam publicznie, że nic innego nie sądziłem, jak tylko powołanie jego jako posta w tych okolicach.

Ks. Marszałek: Sprawozdawca ma głos.

Sprawozdawca p. A. Jaworski: Oświadczam, że nie mam nic do powiedzenia.

Ks. Marszałek: Poddam teraz poprawkę p. Tarnowskiego pod głosowanie.

Sprawozdawca p. A. Jaworski (czyta:

Wysoki Sejm uchwalił.

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu kończyć budowę drogi krajowej Dębicko-Nadbrzeskiej, roboty zaś do ukończenia tej drogi potrzebne na przestrzeni od Tarnobrzegu do Nadbrzeża w najprędszym możliwym czasie przedsięwziąć.

Ks. Marszałek: Kto się zgadza z poprawką p. Tarnowskiego zechce zostać. (Wątpliwa ilość).

(Głosy jedne): Imienne głosowanie.

„ drugie): Nie, nie.

Ks. Marszałek: Więc urzędę imienne głosowanie. Kto jest za poprawką p. Tarnowskiego powie „tak“ kto zaś jest przeciw powie „nie.“

Sekretarz p. Wereszczyński (czyta):

Przez „tak“ głosowali.

Baum, Baworowski, Bodnar, Chrzanowski, Czartoryski, Drozd, Dunajewski, Dzwonkowski, Firlej, Kaczała, Kallir, Kamiński, Kaszewko, Kobylarz, Konopka, Kraiński, Kuzara, Ławrowski, Łoś August, Majer, Michalski, Oskard, Paszkowski, Piliński, Podlewski, Popiel, Rydzowski, Sawczyński, Siemiński, Słonecki, Szczepański, Szeptycki, Szumańczowski, Tarnowski Jan, Tarnowski Stan., Torosiewicz Emil, Weigel, Wereszczyński, Wodzicki Hen., Wolański Erazm, Wołski, Zamojski, Zybliekiewicz.

Przez „nie“ głosowali.

Agopsowicz, Bartoszewski, Baum, Baworowski, Dąbrowski, Gawronek, Gniewosz, Golejewski, Gross, Hajdamacha, Hoszard, Janowski, Jasiński Aleks., Jasiński Józef, Jaworski Apolin., Kabat, Kirchmajer, Kocko, Krzecunowicz, Madejski, Pietruski, Polanowski, Ryłski, Skwarczyński, Smarzewski, Smolka, Spławiński, Szemelowski, Tettmajer Turczyn, Weissmann, Wesołowski, Włodek.

Ks. Marszałek: Głosujących było 77, tak głosowało 43, nie 34. Poprawka przyjęta.

(Treść ostatecznie powziętych uchwał w sprawie projektu dróg, których budowa za nagłą u-znaną została i w sprawie wykonania tej budowy zawiera **(Alegat 1/-)**

Sprawozdawca p. A. Jaworski. Pozostaje jeszcze petycja wydziału powiatowego w Tarnobrzegu, względem wypłaty za zajęcie pod drogę grunta, do l. 461. Z powodów, które już co do innych petycyj ogólnie wyluszczyłem, komisya wnosi przejść nad tą petycją do porządku dziennego.

Ks. Marszałek: Rozprawa otwarta. Nikt głosu nie żąda? (Nikt). Więc rozprawa zamknięta. Kto się z tym wnioskiem zgadza zechce rękę podnieść. (Większość). Jest większość, zatem wniosek przyjęty.

Przystąpimy teraz do wyborów 3. zastępców członków Wydziału krajowego.

Musimy głosować oddzielnie na każdego, ponieważ zdarzyć się może, że Izba zechce głosować na tego, którzy przy pierwszym wyborze upadli. Więc najprzód będziemy głosowali na zastępcę p. Skwarczyńskiego.

Na skrutatorów obieram panów: Agopsowicza, Dunajewskiego, Jasińskiego Aleksandra, Konopkę, Zaklińskiego i p. Siwca.

(Sekretarze zbierają kartki).

Zawieszam posiedzenie aż do ukończenia skrutynium.

(Po przerwie).

P. Konopka: Głosujących było 76. absolutna większość 39. Otrzymali: p. Badeni 58 głosów, Łoś August 12. reszta rostrzelone głosy. A zatem p. Badeni wybrany.

Ks. Marszałek: Teraz głosować będziemy na zastępcę p. Ławrowskiego. Skrutatorowie pozostają ci sami.

Sekretarze zbierają kartki).

Zawieszam posiedzenie aż do ukończenia skrutynium.

(Po przerwie).

P. Konopka: Głosujących było 77., absolutna większość 39. Z tych otrzymali: Łoś August 37 głosów, reszta głosów się rozstrzeliła, 2 kartki były białe.

Ks. Marszałek: A zatem p. August Łoś jest wybrany. Teraz następuje wybór zastępcy p. Hallera.

(Sekretarze odbierają kartki).

Ks. Marszałek: Zawieszam posiedzenie aż do ukończenia skrutynium.

(Po przerwie).

P. Konopka: Głosujących było 72. Dla braku kompletu wybór ponowny przedsięwziętym być musi.

Ks. Marszałek: Ponieważ nie ma kompletu więc zamykam posiedzenie. Następne posiedzenie odbędzie się jutro o godz. 10. rano. Porządek dzienny jest następujący:

1. Sprawozdanie komisji finansowej o wniosku p. Erazma Wolańskiego względem podwyższenia dyet poselskich.

2. Sprawozdanie komisji finansowej z wniosku Wydziału krajowego udzielenia urzędnikom i sługom przy Wydziale krajowym z powodu drożyzny dodatku do płac.

3. Sprawozdanie komisji finansowej z wniosku Wydziału krajowego o udzielenie urzędnikom i sługom zarządu przy szpitalu powszechnym we Lwowie, tudzież przy szpitalu św. Łazarza i św. Ducha w Krakowie dodatków do płac z powodu drożyzny.

4. Sprawozdanie komisji budżetowej o wnioskach Wydziału krajowego w sprawie zaciągnięcia pożyczki na potrzeby szpitalu lwowskiego.

5. Sprawozdanie komisji finansowej o funduszu zapomogi z roku 1866 w kwocie 3,000.000 złt.

6. Sprawozdanie komisji prawniczej z wniosku Wydziału krajowego do ustawy o sądach pokoju.

7. Sprawozdanie komisji edukacyjnej względem zaprowadzenia taksy spadkowej i taksy od ślubów małżeńskich, na rzecz szkół ludowych publicznych.

8. Sprawozdanie komisji finansowej o zamknięciu rachunków funduszków indemnizacyjnych z r. 1871.

9. Sprawozdanie komisji finansowej o zamknięciu rachunków krajowych z r. 1871.

10. Sprawozdanie komisji wybranej do zbadania czynności Wydziału krajowego za czas od sierpnia 1871 po koniec lipca 1872.

11. Sprawozdanie komisji finansowej o budżecie funduszu krajowego na rok 1873.

12. Sprawozdanie Wydziału krajowego względem pozwolenia na pobór wyższych dodatków gminnych.

13. Sprawozdanie Wydziału krajowego względem pozwolenia na pobór myt.

14. Sprawozdanie komisji administracyjnej o

wniosku Wydziału krajowego względem zniesienia prawa propinacyi.

15. Wybór jednego zastępcy członka Wydziału krajowego wybranego z grona całego Sejmu.

Posiedzenie zamknięte.

Koniec posiedzenia o godzinie 10. min. 30

w nocy.

Alegat 1. do sprawozdania z 21. posiedzenia.

U s t a w a

z dnia

obowiązująca w królestwie Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w sprawie uznania niektórych dróg za krajowe.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mege Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem ustanawiam co następuje:

§ 1.

Drogi wiodące: 1. z Suchej do Zatora, 2. z Tarnowa do Szczucina, 3. ze Szklar do Przeworska, 4. z Rohatyna do Brzeżan, 5. z Krasnego do Buska, 6. ze Zborowa do Załoziec, 7. z Tarnopola do Zbaraża, 8. z Kopeczyniec do Smykowiec, 9. z Borszczowa do Jezierzan, uznaje się za drogi krajowe.

§ 2.

Powiaty, przez których terytoryum drogi te przechodzić będą, obowiązane są opłacać wszelkie wynagrodzenia za grunta, czy to stale pod droge zajęte, czy też na cele budowy czasowo używane.

§ 3.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

Następnie uchwalił wysoki Sejm co następuje:

Powyższą ustawą załatwia się wniosek posła Bauma o uznanie drogi z Suchej do Zatora za krajową.

Dalej uchwalił Wysoki Sejm następującą rezolucję:

Sejm wyraża przekonanie, że przez odmówienie budowy drogi Tarnowsko-Szczucińskiej, Zboiska-Stojanowskiej, i Rzeszów Nadbrzeziańskiej z funduszków państwowych zapoznano interesa krajowe i państwowe i wzywa c. k. Rząd, by budowę dróg w Galicyi kosztem Państwa więcej jak dotychczas uwzględniano; oraz aby c. k. Rząd zechciał subwencyonować te drogi, które pomimo niezaprzeczanej, i w wielu razach nawet przez władze wojskowe uznanej ważności strategicznej, dotyczące gminy i obszary dworskie z przeciążeniem budują i utrzymują.

Następnie powziął Wysoki Sejm następującą uchwałę:

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby na następnej sesyi przedłożył plan najodpowiedniejszego przedłużenia drogi z Jezierzan do jednej stacyi kolei Husiatyńskiej.

Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby wszelkiego dołożył starania, żeby koszta utrzymania dróg wojskowych całkowicie przez c. k. Rząd ponoszone były.

W sprawie zakładania kolei wicynalnych powziął Wys. Sejm następujące uchwały:

1. Na budowę kolei wicynalnych:

- a) ze Stojanowa do Lwowa,
- b) z jednego z punktów kolei Lwowsko-Tomaszowskiej między Żółkwią a Bełzcem lub też od jednego punktu kolei Karola Ludwika na Bełz-Sokal ku granicy królestwa Polskiego lub Wołynia,
- c) z Rzeszowa do Nadbrzezia,

przyznaje się z funduszu krajowego po 100.000 złr. na milę, z tych 50.000 zł. jako subwencją bezwrotną, 50.000 zł. jako pożyczkę pięcioprocentową zwrotną.

Poleca się Wydziałowi krajowemu wyjednanie dla projektowanych kolei wicynalnych w drodze właściwej uwolnienia od opłaty taks i stempeli oraz uwolnienia od podatków przynajmniej na lat 20.

2. Upoważnia się Wydział krajowy do zawarcia umów obowiązujących z przedsiębiorcami o budowę kolei wicynalnych na powyżej wymienionych przestrzeniach, o ile obciążenie funduszu krajowego nie przeniesie sumy wskazanej ustępem pierwszym lub odsetków od tej sumy w stosunku 6%.

3. Poleca się Wydziałowi krajowemu zbadać, o ile zaoszczędzenie przy budowie lub przy rekonstrukcyi dróg krajowych, spłaty z pożyczki głódowej, lub osobna zaciągnąć się mająca pożyczka, funduszowi krajowemu na ten cel środków dostarczy i w razie potrzeby ma Wydział krajowy przedłożyć Wys. Sejmowi odpowiednie wnioski.

W sprawie drogi Węldzirskiej uchwalił wysoki Sejm co następuje:

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby po zupełnem wykończeniu drogi z Wyszkowa do Doliny Sejmowi projekt do ustawy uznającej tę drogę jako krajową przedłożył.
2. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby droga tak zwana Węldzirska w sposób dotychczasowy i pod dotychczasowem kierownictwem nieprzerwanie aż do ukończenia jej do Doliny była budowaną i przeznaczoną na ten cel w roku 1873 sumę 18.000 zł. z funduszków krajowych.

W sprawie budowy drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa powziął wysoki Sejm następujące uchwały:

1. Nad wnioskiem posła Kobylarza: „droga prowadząca z Rzeszowa na Głogów, Kolbuszowę i Majdan do Machowa uznaje się za krajową“ przechodzi Sejm do porządku dziennego;
2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu zbadać, w jakim sposobie dotychczas udzielone zasiłki z funduszków krajowych, zostały nu budowę drogi z Rzeszowa na Głogów do Machowa użyte;
3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu udzielić z funduszków krajowych z tytułu subwencji dla dróg powiatowych, zasiłek pieniężny w miarę potrzeby aż do wysokości 8.000 złr.;

dalej uchwalił Wysoki Sejm:

1. nad wnioskami:
 - a) posła Iwana Kerepina, by droga powiatowa Baligrod, Lisko, Lutowiska, Ustrzyki uznana została za krajową;
 - b) posła Siwca „by droga powiatowa Międzybrodzka i Podhorska, jakoteż Paleśnicka za krajową uznana została“ — przechodzi Sejm do porządku dziennego.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by petycje L. 77, 88, 91, 101, 144, 200, 260, 281, 292, 293, 300, 301, 304, 306, 350, 351, 362, 378, 379, 426, 428, 437, 443, 449, 457, 466, 471, 477, 491, 492 o ile się tyczą prośb o uznanie dróg gminnych lub powiatowych za krajowe załatwił, w myśl powyższej ustawy, o ile zaś się tyczą subwencji z funduszu krajowego do dróg gminnych i powiatowych, takowe zbadał i ile możliwości uwzględnił.

Sejm poleca Wydziałowi krajowemu kończyć budowę drogi Dembicko-Nadbrzeskiej roboty zaś do ukończenia tej drogi potrzebne na przestrzeni od Tarnobrzega do Nadbrzezia w najprędszym możliwym czasie przedsięwziąć.
