

# Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego.

## 17. posiedzenie 6. sesji 3. peryodu Sejmu galicyjskiego z dnia 13. maja 1875.

**Treść:** Dalszy ciąg spisu petycyj wniesionych do Sejmu. — Odstąpienie petycyj przekazanych komisji budżetowej innym komisjom. — Sprawozdanie większości i mniejszości komisji drogowej o wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie reformy ustawy drogowej. Przemówienia pp. Wł. hr. Badeniego, hr. Golejewskiego, Tyszkowskiego, Męcińskiego, Chrapka, Torosiewicza, ks. Krasickiego, Dunajewskiego, ks. Lisiewicza, Wężyka i Waygarta w dyskusji ogólnej. — Odroczenie dalszej dyskusji ogólnej do następnego posiedzenia.

Początek posiedzenia o godzinie 10. min. 35. rano.

Posłów obecnych 125.

Przewodniczący: J. E. hr. Alfred Potocki, Marszałek krajowy.

Sekretarze: pp. Abrahamowicz, Józef Badeni, Józef Jasiński, ks. Zakliński.

Ze strony rządu: J. W. Oswald Bartmański, c. k. Wice-prezydent Namiestnictwa.

J. E. hr. Marszałek. Ponieważ dostateczna liczba posłów się zebrała, więc zagajam posiedzenie.

Podaję do wiadomości wysokiej Izby, że co do protokołu z 15. posiedzenia nie wniesiono żadnego zarzutu, a protokół posiedzenia 16. złożonym jest w biurze sejmowym do przejrzenia.

P. sekretarz odeztał spis petycyj.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

Spis petycyj

po dzień 12. maja 1875 r. do Sejmu galicyjskiego wniesionych.

183. Brzegi gmina przez p. Zyblikiewicza o zarządzenie przekopu Wisły przez grunta gminy Brzegi.

184. Nowy Targ gmina przez p. ks. Chelmeckiego o ustanowienie trybunału I. Instancji w Nowym Targu.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Wnoszę odesłanie tej petycji do komisji prawniczej.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tym wnioskiem?

skiem, raczy rękę podnieść (większość). Jest przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

185. Mościska Wydział powiatowy przez p. Szotta o powiększenie liczby posłów z miast.

P. Józef Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. Józef Jasiński. Proszę o odesłanie tej petycji do komisji statutowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Przyjęty.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

186. Bałtarowicz Aleksander gr. kat. proboszcz przez p. Kowalskiego o pozostawienie gr. kat. urzędu filialnego w Podberezcach, w obrębie Sądu powiatowego.

P. Kowalski. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Kowalski ma głos.

P. Kowalski. Proszu, aby toju petyciju widosłaty do komisji terytoryalnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tym wnioskiem, raczy rękę podnieść (większość). Jest przyjętym.

Sekretarz p. Abrahamowicz (czyta):

187. Tenże proboszcz przez p. Kowalskiego o pozostawienie gr. kat. urzędu parafialnego w Seretcu w obrebie c. k. Sądu powiatowego w Załoścach.

P. Kowalski. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Kowalski ma głos.

P. Kowalski. Wnoszu, aby takoz i toju petyciju widosłaty do komisji terytoryalnoj.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tym wnioskiem zgadza, raczy rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty.

P. Kowalski. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Kowalski ma głos.

P. Kowalski. Preświdczyłem sia, aby petyciju czerez hromadu Liszki, kotora zadaje szczyoby była prediłena do sądu pcwitowoho w Żydaczewi, kotora to petycja czysło 82. znachodyt sia teper

w komisji petycyjnoj, aby była prydiłena komisji terytoryalnoj.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Temu wnioskowi muszę się sprzeciwić, ponieważ jest przeciwko regulaminowi. Jeżeli jaka petycja odesłana jest do komisji petycyjnej, to ta decyduje, gdzie ją odesłać i przedkłada odpowiedni wniosek wys. Izbie. Pozwolę sobie odczytać §. 83 regulaminu (czyta): „Komisya petycyjna rozpoznawszy przydzielone jej petycje przedstawia Sejmowi wnioski swoje względem załatwienia tychże.“

Więc ten paraf właśnie opiewa, że gdy petycje odesłane zostaną komisji petycyjnej, to ona stawia wniosek, gdzie mają pójść dalej.

P. Kowalski. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Kowalski ma głos.

P. Kowalski. Ja sudžu, że meży tym sprotywlaniem sia p. Golejewskoho a moim wnesieniem ne ma pereszkozy ani kolizyi, bo zawsze przysłużaje komisji prawo wnosyty pered Sejm, szczo maje zdilaty z petycjami, to w ostatnoj linii Sojmowi krajewemu prysłużat prawo o každych wneseniach uchwału powziaty, sudžu dlatohu, że sprawy sut teper w toku i jesły by taja petycja ne była w swoim czasi do komisji terytoryalnoj widosłaną, zistałaby bez predmetowuju i ne mohłaby buty uwzhladnenoju, a to tim bilsze, że komisya taja odbywaje teper zasidania. Szczo potom pryjde petentowi z toho, koły petycja jeho pryjde do komisji terytoryalnoj post festum.

Peneże predmet toj je tak nahlaszczyj, proszu, aby toju petyciju widstupieno komisji terytoryalnej.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Mogę to tylko uważać jako życzenie p. Kowalskiego, ale nie może to być uchwalone, bo regulamin mówi, że jeżeli co jest odesłane do komisji, to nie można tego ztamtąd odrywać, dopiero komisya petycyjna decyduje, czy ma być odesłane innej komisji. Nie chcę stwarzać precendensu, aby posłowie mogli decydować o odesłaniu petycji przekazanych komisjom, i mogę to tylko uważać jako życzenie p. Kowalskiego.

J. E. hr. Marszałek. Ponieważ jest wniosek p. Kowalskiego, aby tę petycję przydzielić komisji terytorjalnej a ta petycja już jest w komisji petycyjnej, więc uważam to jako życzenie z jego strony, aby petycja ta odesłaną była z komisji petycyjnej do terytorjalnej i to w jak najkrótszym czasie.

Sekr. p. Antoniewicz (czyta):

188. Zaleszczyki gmina przez p. Lisiewicza o powiększenie liczby posłów z miast.

P. ks. Lisiewicz. Proszu o hołos.

J. E. hr. Marszałek. P. Lisiewicz ma głos.

P. ks. Lisiewicz. Wnoszu o widosłanie tej petycyi do komisji statutowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

Sekr. p. Abrahamowicz (czyta):

189. Gmina Mała przez p. Cywińskiego o pozostawienie jej przy c. k. Starostwie i Sądzie w Ropczycach. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Abrahamowicz ma głos.

Sekr. p. Abrahamowicz. Proszę o odesłanie tej petycyi do komisji terytorjalnej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

Sekr. p. Abrahamowicz (czyta):

190. Obszar dworski i urząd parafialny w Małej o pozostawienie ich przy c. k. Starostwie i Sądzie w Ropczycach.

P. J. Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. J. Jasiński. Wnoszę, aby tę petycję odesłać do komisji terytorjalnej, gdzie się ta sprawa traktuje.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

Sekr. p. Abrahamowicz (czyta):

191. Rosenthal Leon nauczyciel przy głównej szkole izraelskiej we Lwowie przez p. Zuckra o subwencyę na kształcenie syna swego Maurycego.

P. Zucker. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Zucker ma głos.

P. Zucker. Proszę odesłać tę petycję do komisji budżetowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

P. hr. Golejewski. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

Proszę, aby wys. Izba raczyła petycję N. 166 na ręce p. Chrzanowskiego wniesioną, przez dyrekcję teatru polskiego we Lwowie o podniesienie subwencyi na rok 1875 i udzielenie subwencyi na r. 1876 w sumie dość znacznej odesłać do komisji budżetowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto jest za tem, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

P. hr. Golejewski. Również proszę, aby pet. l. 162 o zaliczkę 2000 złr. stowarzyszenia bursy w Jarosławiu przez posła Chelmeckiego wniesioną, raczyła wys. Izba odesłać do komisji budżetowej.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, zechce rękę podnieść (większość). Jest przyjęte.

Przystępujemy do porządku dziennego. Na porządku dziennym jest sprawozdanie komisji drogowej o wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie reformy ustawy drogowej. Sprawozdawca wniosku większości jest p. Apollinary Jaworski. Sprawozdawcą wniosku mniejszości jest p. Erazm Wolański.

Sprawozdawca większości p. Apollinary Jaworski (czyta sprawozdanie z Allegatu LXXVI).

P. J. Jasiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. J. Jasiński. Wnoszę, aby sprawozdawcę większości uwolnić od czytania całego projektu ustawy.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, racy rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty. Sprawozdawca wniosku mniejszości p. E. Wolański ma głos.

Sprawozdawca mniejszości p. E. Wolański (czyta sprawozdanie z Allegatu LXXVII).

P. J. Jasiński. Proszę o głos.

Ob. Al.  
LXXVI.  
LXXVII.

J. E. hr. Marszałek. P. Jasiński ma głos.

P. J. Jasiński. Wnoszę uwolnienie sprawozdawcy od czytania projektu ustawy.

J. E. hr. Marszałek. Kto się z tem zgadza, rączy rękę podnieść (większość). Wniosek przyjęty. Zanim przystąpię do ogólnej dyskusyi, przeczytam spis pp. mowców już zapisanych i powiem, jakiego porządku trzymać się będę.

Za większością mówić będą pp. Wł. Badeni, Rey, Męciński, Torosiewicz, Dunajewski, Wężyk, Cywiński, Gross, Baum, Krzeczunowicz.

Przeciw pp. Golejewski, Tyszkowski, Chrapek, Krasicki, Lisiewicz, Wajgart, Włodek, Gniewosz, Kocylowski, Jędrzejewski, Laskorz, Zakliński, Spławiński, Kuzara, Michalski, Kobylarz, Żołądź.

Będę się tego porządku trzymał, że zacznę od posła, który jest przeciw, potem przejdę do tego, który jest za wnioskiem i t. d.

Dyskusya ogólna otwarta. P. Badeni jako referent Wydziału krajowego ma głos.

P. B a d e n i. Kiedy Wydział krajowy z polecenia wys. Izby przystępował do wypracowania projektu do ustawy drogowej, przedstawiało mu się przedewszystkiem pytanie, które później było także głównym przedmiotem obrad na konferencyi prezesów rad powiatowych, czy nie należałoby zatrzymać ustawę drogową z r. 1866 obecnie obowiązującą w swej mocy? Wydział krajowy był zdania, że ustawa ta nadal zatrzymaną być nie powinna, a objawiając to zdanie, nie tyle oceniał wartość przedmiotową, praktyczną tej ustawy, ile raczej mając na uwadze względy wyższej doniosłości nie mógł godzić się z zasadą: niejednolitego wymiaru obowiązków; nie mógł pogodzić się z zasadą, że inna ma być miara obowiązków dla obszaru dworskiego, dlatego, że jest obszarem dworskim, a inna dla gminy, dlatego, że jest gminą.

Nie śmiałybym tutaj kategorycznie twierdzić, która z tych stron obowiązanych jest w korzyści, a która w niekorzyści. Faktem jest jednak skonstatowanym, że w niektórych okolicach kraju mianowicie tam, gdzie chleba bywa mało, a wody dużo, zatem tam gdzie gospodaruje się w warunkach najtrudniejszych, dochody całkowite z pojedynczych posiadłości dworskich nie wystarczają na utrzymanie mostów znajdujących się we włości. Mimo to faktem jest skonstatowanym, że ten niejednolity wymiar obowiązków dostarczał i dostarcza jeszcze,

pretekstu do waśni społecznej i dlatego to głównie Wydział krajowy był zdania, że ustawa ta nadal zatrzymaną być nie powinna. A jeżeli z niektórych stron dało się słyszeć zdanie, że ustawa mogłaby być zatrzymaną nadal, gdyby niektóre poszczególne postanowienia takie, jak §. 12go i §. 13go były zmienione, to Wydział krajowy przyszedł do przekonania, że, zmieniając te właśnie paragrafy, które stanowią podstawę i główną zasadę całej ustawy, zmiana ta musiałaby pociągnąć za sobą radykalną zmianę całej samejże ustawy.

Kiedy w ten sposób okazała się potrzeba wypracowania nowej ustawy drogowej, należy zastanowić się, na jakich zasadach ta ustawa winna spoczywać, mianowicie pod względem poszczególnych kategorii dróg i pod względem środków, z których drogi te mają być budowane i utrzymywane.

Pod tym ostatnim względem przed innymi nasuwa się zasada prestacyi od osób, która ma za sobą niewątpliwie wzgląd słuszności, bo słusznem musi nazwać każdy, aby do utrzymania dróg przyczyniali się wszyscy, którzy z tych dróg korzystają. Niemniej byłaby niewątpliwie ta zasada ze wszystkich najłatwiejszą do przeprowadzenia. Ja jednak nad tą zasadą bliżej zastanawiać się nie chcę, bo wiem, że w żadnym razie nie uzyskałaby w tej wys. Izbie większości.

Mniejszość komisji przyjmuje dodatek do podatku jako wyłączne źródło, z którego drogi mają być budowane i utrzymywane. Wydział krajowy mniema przeciwnie, że dodatek do podatku jako wyłączne źródło dochodu byłoby właśnie zasadą ze wszystkich najmniej odpowiednią. Już sprawozdanie Wydziału krajowego wykazało, że kraj nasz opłaca 6,153.000 zlr. podatków bezpośrednich; w tych znajduje się 60% podatku gruntowego, 13% domowo klasowego, 14% domowo czynszowego, 6% zarobkowego a 7% podatku dochodowego. Rolnicy zatem, którzy opłacają podatki gruntowe i domowo-klasowe uiszczają razem 73% wszystkich podatków bezpośrednich a nie należy przytem zapominać, że kiedy stopa procentowa od czystego przychodu wynosi na podstawie stałego katastru 21% i ułamek, to przy podatku dochodowym minimum jest 5%, a nie przechodzi nigdy 10%. Mamy w Galicyi około 3.800 mil dróg gminnych, a chociażby nawet w myśl projektu mniejszości komisji parę set mil z tego przeszło na kategorię dróg powiatowych, to zawsze jeszcze utrzymanie pozostałych

dróg gminnych wymagałoby nakładu według naj-  
lżejszego technicznego obliczenia około 2,000.000  
złr. rocznie. Suma ta według tego, co wspomnia-  
łem reprezentuje około 33% dodatku do podatku  
ale wiadomo, że oprócz tego mamy dodatek krajo-  
wy w wysokości 85%, mamy dodatek powiatowy,  
mamy dodatek gminny dochodzący częstokroć do  
50%, a wyjątkowo i do 100%, i mamy dodatek  
na cele szkolne. Wydział krajowy mniema zatem  
że dodanie do tylu dodatków jeszcze tego dodatku  
zrujnowałoby posiadłości gruntowe.

Nie sądzę, iżbym był posądzony, iż przema-  
wiam tutaj tylko za posiadłością dworską. Potem,  
cośmy na posiedzeniu wczorajszym przy sposobno-  
ści sprawozdania o wniosku ks. Stępka słyszeli,  
podejrzanie takie nie miałyby uprawnienia. Wczo-  
raj tu bowiem wykazano, że kiedy w r. 1867 było  
164 licytacji na gospodarstwa wiejskie, a w roku  
1868 271, to w r. 1873 było ich już 614, a w r.  
1874 1026 licytacji gospodarstw wiejskich! Nie  
same zatem posiadłości dworskie przechodzą w ostat-  
nich czasach w ręce lichwiarzy, a cyfry te są tak  
przeróżające, iż stają się wymowniejsze od wszel-  
kich argumentów. Te cyfry dowodzą dobitnie, że  
nie należy, że nie wolno już bezkarnie nakładać  
na robotników ciężar stale powracający i to ciężar  
takiej douiosłości.

Nie trzeba oprócz tego przepomnąć, że tylko  
dochód gruntowy jest tego rodzaju, że zatajonym  
być nie może. Inne rodzaje dochodów, jak z han-  
dlu, przemysłu, z kapitałów i t. d., dużo łatwiej  
mogą być zatajone, bo to, co jest w kieszeni, łat-  
wiej jest schować jak to, co na jawie. Jeżeli więc  
te innego rodzaju dochody będą zatajone, to nie  
będzie od nich podatku, a jak nie będzie podatku,  
to nie będzie i dodatku, a kto będzie musiał za-  
stępować zatajony ten dodatek do podatku? — rol-  
nik, posiadłość gruntowa.

Mniejszość komisji powołuje się na powagę  
konferencji prezesów rad powiatowych, których  
większość oświadczyła się przeciw zasadzie presta-  
cyi. Przepomniała jednak mniejszość, że ta sama  
konferencya oświadczyła się także jednogłośnie  
z wyjątkiem jednego czy dwu głosów przeciw za-  
sadzie dodatku do podatku.

(Głos w Izbie: Więc czegoż chciała? Chciała sta-  
rą ustawę zatrzymać.)

Co do pojedynczych kategorii dróg, mniejszość  
komisji uznaje wprawdzie potrzebę zatrzymania

w zasadzie kategorii dróg krajowych, jednak tylko  
o tyle, o ile drogi krajowe już dziś jako takie ist-  
nieją, to jest, zatrzymuje te tylko, które dziś już  
ustawą krajową za krajowe zostały uznane. W przy-  
szłości zaś nie wolno Sejmowi już po wieczne cza-  
sy, chociażby wskutek zmiany stosunków handlo-  
wych lub przemysłu, lub w skutek budowy kolei  
żelaznych, lub też innych nieprzewidzianych okolicz-  
ności, drogi, która nabrała ważności krajowej nie-  
zaprzeczonej, chociażby stała się dla kraju niezbe-  
dną, nie wolno już Sejmowi uznać jakiegokolwiek  
drogi pod żadnym warunkiem za krajową.

Toby jeszcze było mniejsze; ale nie wspomi-  
na nam nawet mniejszość komisji, co właściwie  
ma się stać z drogami krajowymi, dziś ustawami  
krajowymi za takie uznanymi, jeżeli te dotąd nie  
są wybudowane a Sejm ich ekskamerować nie zechce?  
Dziś mamy takich dróg 13; a to najprzód 9 wia-  
domych dróg, które Sejm uznał był za najnaglej-  
sze ze wszystkich; w roku zeszłym przybyła do  
nich droga, z Rzeszowa przez Głogów Nisko do  
Nadbrzezia, droga Żółkiewsko-Krystynopolska i  
droga Krzywczewo-Borszczowska; razem jest więc ta-  
kich dróg 13. A jakiego to rodzaju są te drogi?  
Panowie wszyscy, jak tu jesteście, słyszeliście przez  
szereg lat ostatnich, że ze wszystkich krzesół po-  
selskich, że przez postów wszystkich kurji podno-  
szono nadzwyczajną ważność tych właśnie dróg,  
niezbędną ich dla kraju potrzebę i nagłość.

Wolno zatem przedkładając projekt do usta-  
wy raczej przypuścić, że Sejm takich dróg ekska-  
merować nie zechce, jak przeciwnie, że Sejm nie po-  
wie, iż wszystko, co przez szereg lat przezeń uzna-  
nem było za białe, raptem jednego pięknego po-  
ranku stało się czarnem,

Pytam się więc, co będzie w tym wypadku,  
jeżeli Sejm tych dróg ekskamerować nie zechce,  
co się ma wówczas z temi drogami stać? Sejmowi  
nie wolno ich budować, bo §§. 6 i 14 projektu  
mniejszości komisji orzekają, że Sejmowi wolno  
tylko wyznaczać fundusze na utrzymanie dróg kra-  
jowych, na budowę zaś dróg krajowych, nie wolno  
Sejmowi funduszków wyznaczać! Ba! ale powiatom  
nie wolno także ich budować, bo §. 7 projektu  
mniejszości mówi, że fundusze powiatowe tylko na  
drogi powiatowe mogą być użyte. Cóż się więc ma  
stać z temi nieszczęśliwymi drogami? Ja tego nie  
wiem, mniejszość komisji nam nic o tem nie po-  
wiedziała, zapewne szan. sprawozdawca raczy nam  
to ustnie objawić.

Obawia się mniejszość komisji, że przez przyjęcie projektu Wydziału krajowego „nie produkcyjne wydatki administracyjne byłyby zwiększone.“ Żałuję bardzo, że szan. mniejszość komisji nie raczyła nas objaśnić, w jaki to tańszy sposób ona zamysła urządzić tę administrację techniczną rozstrzeloną na 74 powiatów, w których wszystkich równocześnie na wszystkich punktach ma się budowa dróg prowadzić.

Utinam sim falsus vates, ale mnie się zdaje, że wypadnie jej urządzić tę administrację techniczną tak, że zamiast kilkunastu krajowych inżynierów dziś urzędujących, wypadaloby ich ustanowić: 74. Wprawdzie za to obiecuje nam mniejszość komisji, że przybędzie krajowi co roku 24 mil drogi. Jako dowód, że ta obietnica zostanie ziszczoną, ofiaruje nam mniejszość komisji, co? oto gołosłowne twierdzenie. Ja zaś na podstawie dokumentów urzędowych, na podstawie rachunków, które właśnie same powiaty przedstawiają Wydziałowi krajowemu z budowy dróg powiatowych, na które uzyskują subwencję z funduszu krajowego, mogę dowieść, że w rzeczywistości koszt budowy dróg powiatowych przez same powiaty administrowanych i to nawet w powiatach, które stosunkowo najlepiej są administrowane, koszt budowy jednej mili drogi powiatowej, przeciętnie wynoszą od 40 do 50.000 złr. Kiedy więc mniejszość komisji na poparcie swej obietnicy ofiarowała nam tylko gołosłowne swoje twierdzenie, to niech i mnie wolno będzie ofiarować jej nawzajem twierdzenie moje wprawdzie także gołosłowne, acz może na niejakiem doświadczeniu oparte, że przy takiej administracji na 74 powiatów rozstrzelonej, przy równoczesnem rozpoczęciu budowy na wszystkich punktach, administracja techniczna poźre bez mała połowę składki zebranej z tego 10% dodatku proponowanego przez mniejszość komisji. Ale może wys. Izba myśli, że przynajmniej mniejszość komisji będzie miała drugą połowę tej składki do dyspozycji dla budowy dróg? bynajmniej.

Bynajmniej, albowiem mniejszość przepominała zupełnie, że mamy w kraju dziś już cośkolwiek istniejących dróg powiatowych, mamy ich mniej więcej tyle co i dróg krajowych. Te drogi muszą się przecież konserwować, kto i czem ma je konserwować?

Przypuszczając zresztą nawet, że dla mniejszości komisji wszystko pójdzie najpomyślniej, że wnioski mniejszości będą w Izbie przyjęte, że obiet-

nice jej, co do budowy dróg powiatowych, będą ziszczone, że uzyskamy zatem w 4 latach 100 mil nowych dróg powiatowych, w 8 latach 200 a w 12 latach 300 mil i t. d. pytam się zatem, kto wtedy i czem drogi te nowe będzie konserwował, czy mają się konserwować same? Bo na ich konserwację niema w preliminarzach mniejszości ani wzmianki, po prostu o tych kosztach wszystkich przepominała zupełnie mniejszość komisji. Wprawdzie jeżeli wniosek mniejszości będzie przyjęty, to przysługiwać jej będzie prawo na przyszłej sesji znowu domagać się od Sejmu dalszego 10 pr. dodatku, już wtenczas na samą budowę i uie wątpię też, że z tego przysługującego jej prawa częsty i gęsty użytek będzie jeszcze musiała robić.

Jeżeliby mniejszość komisji zaś mniemała, że budowa dróg dałaby się przeprowadzić bez technicznego kierownictwa, z równą łatwością, z jaką np. piszą się wnioski do ustawy krajowej, to mogę się powołać na sprawozdania mnogich wydziałów powiatowych jak n. p. ropezyckiego, podhajeckiego, wielickiego, rawskiego, kolbuszowskiego i wielu innych które bądź dopominają i domagają się pomocy technicznej dla samych dróg powiatowych od Wydziału krajowego, przez wysłanie im inżynierów krajowych, bądź też otwarcie przyznają, że fundusze na budowę dróg powiatowych bez wiadomości technicznych wyłożone zupełnie zmarniały (p. Wołański się uśmiecha). Mam oryginalne relacje w tym względzie, tu pod ręką, któremi mogę służyć.

Jeżeli zaś w sprawozdaniu mniejszości znajdujemy takie n. p. motywa i takie twierdzenia, że potrzeba i nagłość budowy dróg w każdym powiecie jest jedna i ta sama, że dziś we wszystkich powiatach drogi krajowe zastąpione są kolejami żelaznymi, że dodatek 10 pr. uczyni w każdym powiecie od 8 do 10 tysięcy złr., to już i wnioski z takiego rodzaju przypuszczeń wysnute, muszą być mylne i nie mogą odpowiadać potrzebom kraju.

Czy zresztą dla administracji nie już technicznej, ale dla administracji właściwej, we wszystkich 74 powiatach znajdują się ludzie, którzy posiadając odpowiednie zaufanie zechcą i będą mogli cały swój czas poświęcić administracji dróg powiatowych, czyli znajdują się w tych 74 powiatach ludzie, którzy zechcą osobiście strzedz nieprzerwanie od wszelkich możliwych nadużyć, ja przesądzać nie chcę, chociaż nie jeden akt w archiwum Wydziału krajowego spoczywający, mógłby w tej mierze dać więcej jak dostateczne wskazówki.

Zresztą tam, gdzie tacy ludzie chcą i mogą, tam też Wydział krajowy chętnie ich do współdziałania powołuje, przeważnie stanowisko w administracji budowy dróg im wyznacza, na ich ingerencją największą kładzie wagę i przy ich też pomocy posiłkowanej odpowiednimi wiadomościami technicznymi, pod względem przyszłych kosztów budowy dróg nie gorsze od mniejszości komisji rokuje sobie nadzieje.

Kiedy już jestem przy kwestyi kosztów, to niech mi wolno będzie w odpowiedzi na pewne cyfry, które jako zwiastuny dzisiejszego wniosku mniejszości przeznaczone były torować mu drogę, przytoczyć cyfry urzędowe przez oddział rachunkowy Wydziału krajowego zestawione wraz z wyluszczeniem zestawionem przez oddział techniczny Wydziału krajowego, które to cyfry za przyzwoleniem wysokiej Izby i J. E. Marszałka pozwolę sobie odczytać.

Muszę przedtem uczynić uwagę, że cyfry te zestawione są tylko za ośm lat, na podstawie zamknięć rachunkowych, gdyż zestawienie za dziewiąty rok 1874 nie może jeszcze być zrobione na podstawie zamknięcia rachunkowego, które dopiero w czerwcu będzie dokonane, natomiast w wykazie za rok 1874. objęte jest wszystko co po koniec marca b. r. było asygnowane, chociaż przypuścić należy, że z kredytów otwartych niektóre nie będą wyczerpane, że zatem coś z tego jeszcze do funduszu krajowego wróci. W wykazie tym jest każdy wydatek poszczególnie wykazany za każdy z ubiegłych 9 lat—odczytam jednak tylko łączne cyfry ze wszystkich lat dziewięciu, zwłaszcza że zamysłem po przeczytaniu złożyć ten wykaz na stół Izby, celem umożliwienia przejrzenia i sprawdzenia szczegółowego (czyta). W ogóle kosztowały: zarząd za wszystkie lata 644.214 zł., budowa nowych dróg 1,050.372 złr., utrzymanie i częściowa rekonstrukcja razem 2,155,839 złr. Razem więc cały wydatek ogólny na drogi tak z ogólnego funduszu krajowego jak z myt na drogach krajowych od r. 1866 do końca marca 1875 wynosi 3,850.427 25 c.

Wyluszczenie użycia tych funduszy.

1. W r. 1868 odebrano dróg krajowych . . . . .	159 m.	1120 s.
Exkamerowano (Siwka-Halicz) . . . . .	2 „	1826 „
Pozostało . . . . .	156 „	3294 „

Uwaga. Cyfra 159 mil 1120 sążni wypadła po szczegółowym teraz dokonaniem sprawdzeniu wszyst-

kich protokołów odbiorczych z r. 1868 i różni się od cyfry ogólnej przez rząd podanej o 1243 s.

2. W r. 1875. jest dróg krajowych . . . . .	174 m.	844 s.
---	--------	--------

Przybyło nowych . . . . .	17 „	1550 „
---------------------------	------	--------

Uwaga. Cyfra 174 mil 844 sążni jest wynikiem korektury wprowadzonej do pierwotnego wykazu rządowego oraz dodania części dróg zbudowanych w 1874 r. lecz dotąd nie skolaudowanych i z tego powodu wykazem poprzednim nieobjętych.

3. Przebudowano do 1875 r. z gruntu . . . . .	11 m.	1664 s.
---	-------	---------

Wybudowano zatem . . . . .	28 „	3214 „
----------------------------	------	--------

Uwaga. ponieważ w wykazie ebecnym budowa dróg nie oddanych przez rząd objętą jest razem z budową dróg oddanych jako istniejących a nadto także drogi zbudowane w r. 1874 lecz dotąd nie skolaudowane, przeto suma dróg zbudowanych podana pierwiej w ilości 23<sup>3</sup>/<sub>4</sub> podnosi się do 28 mil 3214 s. zaś 3 mile wykazane w poprzednim wykazie jako rekonstruowane wchodzą do dróg, które, jak niżej się wykazuje, w ilości 35 mil 786 s. przez stopniową rekonstrukcyę doprowadzono do dobrego stanu.

4. Stan dróg przy ich oddaniu nie był należyście skonstatowany przez Wydziały powiatowe. Nie było żadnej normy stałej, każdy Wydział oceniał stan dróg według innej zasady. Późniejsze zarządzenia Wydziału krajowego mianowicie opis ich stanu przez inżynierów, jak również zbadanie układu kamiennego, przekonały że było:

W r. 1869 w stanie dobrym	10 m.	2500 s.,
średnim	46 m.	2125 s.;
złym	74 m.	2350 s.;
do zupeł. przebudow.	25 m.	824 s.

Zaś w r. 1875 w stanie dobrym	64 m.	1622 s.;
średnim	77 m.	3043 s.;
złym	32 m.	179 s.

Czyli, że w ciągu 6 lat doprowadzono:

do dobrego stanu . . . . .	35 m.	786 s.
do średniego stanu . . . . .	31 „	918 „
wybudowano nowych . . . . .	17 „	1550 „
przebudowano zupełnie z nowego . . . . .	11 „	1664 „

Obecnie zaś pozostaje złych dróg tylko 32 m. i 179 s., z których 6 m. 3355 s. wymaga jeszcze zupełnego przebudowania.

5. W chwili odbioru dróg krajowych kończył się właśnie peryod trwania mostów drewnianych.

Były one zatem w stanie zupełnie złym. Z mury- wanych dawniej mostów wiele bardzo było budo- wanych bez żadnych fundamentów z kamienia rze- cznego na glinie. Powodzie brały je rok za rokiem. Większą część trzeba było przebudować. Obecnie na 2372 mostów jest:

w dobrym stanie 1472  
w średnim stanie 692  
w złym stanie 208

U w a g a. Wliczono już mosty zbudowane świeżo.

6. Od 1866 r. po włącznie 1874 r. wydano na cele drogowe ogólną sumę 3,827.091 złr.

Rozkładając tę sumę na skalę dodatków kra- jowych do podatków przy zasadzie, że 1 ct. doda- tku czyni 60.000 złr. (przeciętnie na wszystkie 9 lat poprzednich) wypadnie, że wydatki drogowe w powyższych latach wynosiły:

W r. 1866 . . .	0.94 ct.
„ „ 1867 . . .	1.08 „
„ „ 1868 . . .	1.91 „
„ „ 1869 . . .	6.16 „
„ „ 1870 . . .	7.68 „
„ „ 1871 . . .	10.73 „
„ „ 1872 . . .	12.96 „
„ „ 1873 . . .	10.40 „
„ „ 1874 . . .	12.31 „

Przeciętny zaś dodatek z tych 9 lat czyni centów 7.13.

7. Budowa nowej drogi lub zupełne przebudo- nie dawnej wynosi (przy znacznych jednak różni- cach w kosztach każdej z poszczególnionych dróg) przeciętnie na milę 36.509 złr. (bez kosztów zarzą- du) zaś z kosztami zarządu 40.000 złr.

8. Konserwacja jednej mili wraz ze stopniową rekonstrukcją wynosi przeciętnie z kosztami zarzą- du 2400 złr. okrągło.

Przyczem zwrócić należy uwagę, że w latach 1866, 1867 i 1868. nie dawano prawie żadnej kon- serwy, skutkiem czego, jak również ogólnie złego stanu dróg ta przeciętna suma kosztów konserwa- cyi wraz ze stopniową rekonstrukcją 1. mili jest za małą, ażeby drogi krajowe bez jednorazowego użycia całej sumy 1,250.000 złr., przez wysoki Sejm uchwalonej — doprowadzić do normalnego stanu, po użyciu zaś tej sumy spadnie bardzo zna- cznie przeciętny koszt konserwacji 1 mili.

9. Koszta zarządu jednej mili drogi czynią

przeciętnie 410 złr. na rok, obliczona zaś przypu- szczalnie w sprawozdaniu z r. 1874 kwota 573 zł. i różniąca się znacznie od tej przeciętnej, pochodzi ztąd, że od wydatku ogólnego na zarząd nie odli- czono kwoty 24.300 złr. przeznaczonej na nadzwyc- zajne wydatki administracyjne, mianowicie zaś: trasowanie kolei wycinalnych, niwelację, pomiar metryczny i zdjęcie planów sytuacyjnych dróg kra- jowych, oraz nie odliczono wydatku na zarząd bu- dowy dróg nowych.

10. W przypuszczeniu, że Wydział krajowy przez ubiegłych 9 lat miałby po 15 ct. dodatków krajowych, otrzymałby był w tym czasie na drogi krajowe . . . . . 8,100.000 złr. że zaś miał . . . . . 3,850.427 „ przeto za pozostałą sumę . . . . . 4,249.573 „ byłby mógł Wydział krajowy zbudować nowych dróg 98 mil; przebudować 7 mil, wszystkie drogi mieć w dobrym stanie i kraj miałby ich 272 mil.

11. Nowo wybudowane drogi są:

Lubelska . . . . .	1 m.	1037 s.
Słotwina-Sandecka . . .	1 „	2113 „
Gorlice-Konieczna . . .	0 „	1040 „
Zakluczyn-Niedzica . . .	2 „	960 „
Dębica-Nadbrzezie . . .	9 „	3185 „
Żółkiew-Mosty . . . . .	1 „	1765 „
Śniatyn-Załuże . . . . .	0 „	3450 „
		<u>Razem . 17 m, 1550 s.</u>

12. Stare przebudowane:

Słotwina-Sącz . . . . .	1 m.	2000 s.
Zakluczyn-Niedzica . . .	3 „	— „
Krościenko-Szczawnica . .	0 „	2000 „
Gorlice-Konieczna . . . .	2 „	3000 „
Sielce-Zaleszczyki . . . .	1 „	1000 „
Iwanie-Mosorówka . . . .	1 „	— „
Śniatyn-Horodenka . . . .	1 „	— „
		<u>Razem . 11 m. 1664 s.</u>

Ogółem wybudowano . 28 m. 3214 s.

13. Niezależnie od budowy nowych dróg, prze- budowania zupełnego starych, wybudowano jeszcze większe mosty:

1. Na drodze Krościenko-Szczawnica pod Szczaw- nicą na Dunajcu kratowy 40 s. długi 45.000 zł.

2. Na drodze Czorsztyn-Zabornica pod Dębem na Dunajcu 55 s. długi 10.000.

3. Pod Nowym Targiem na Dunajcu 33 s. długi 4159.



4. Na drodze Bełzec-Jarosław 104 s. długi 27.000 złr.

5. Na drodze Czortków-Manasterzyska most na Strypie 13 s. długi kratowy 13.000 złr.

6. Na drodze Sielec-Zaleszczyki w Jezupolu (przerobiony) 92 s. długi 7.500 złr.

Oprócz tego na innych drogach 4 mosty po 25 s. za sumę 20.000 złr.

14. Z funduszków drogowych w ogólnej cyfrze wyżej podanych oprócz budowy, konserwacji dróg, Wydział krajowy wykonał:

Zdjęcie planów sytuacyjnych, niwelacji podłużnej i pomiaru metrycznego na 130—132 mil. Uregulował kamieniołomy na 65 milach. Trassowano nowych dróg krajowych 80 mil. Trassowano i przygotowano przedwstępny projekt budowy kolei wicynalnych 38 mil.

Czyli przytoczone cyfry urzędowe odpowiadają rozsiewanym pogłoskom, pozostawiam to do oceny wysokiej Izbie (brawo). Dla dokładniejszego rozpatrzenia składam wykaz ten na stół wys. Izby. (P. Zybkiewicz: bardzo dobrze). Pozwolę sobie przedłożyć jeszcze wykaz porównawczy kosztów zarządu i dróg rządowych i krajowych. Otóż z tego wykazu wynika, że na budowy rządowe w Galicyi preliminowano na rok 1875 (licząc w przybliżeniu 400.000 złr. na budowy nadziemne), 1,547.000 złr. zaś na koszt zarządu preliminowano 426.344 złr. Wynoszą więc koszt zarządu budowli rządowych 27·5% ogólnej dotacji. Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych wynoszą 867.338 złr. zaś koszt zarządu wynoszą 125.982 złr. Koszta zarządu dróg krajowych wynoszą więc 14·5% kosztów budowy.

Jest zatem stosunek kosztów zarządu krajowych do kosztów zarządu rządowych jak 14·5 do 17·5 (brawo) przyczem zauważać należy, że gdyby budowie nadziemne, jak w Kulparkowie, Krakowie, w szkole weterynaryi, budowa drugiego piętra w szpitalu lwowskim i t. p., które wszystkie przez oddział techniczny Wydziału krajowego są nadzorowane, w obliczeniu były wciągnięte, cyfry te wypadłyby jeszcze znacznie korzystniej.

Wracając do wniosku większości komisji konstatuje, że większość komisji zgodziła się nie tylko na główne zasady projektu Wydziału krajowego ale, i na największą część poszczególnych jego postanowień.

Tam gdzie zdanie komisji od zdania Wydziału krajowego się różni, idzie więcej o dodatki do projektu Wydziału krajowego aniżeli o zmiany naszych propozycji. Największej części tych dodatków nie mogę odmówić utylitarności i godzę się na nie dla tego też proszę imieniem Wydziału krajowego, aby wysoka Izba raczyła wniosek większości komisji wziąć za podstawę do dyskusji specjalnej (brawo).

J. E. hr. Marszałek. P. Golejewski ma głos.

P. hr. Golejewski. Zapisalem się do głosu jako przeciwnik wniosku większości, muszę jednakże oświadczyć, że nie myślę wcale kruszyć kopii w obrobie wniosków mniejszości komisji.

Większość uzasadniając swój wniosek oświadcza, że był on już kilkakrotnie przedkładany wysokiej Izbie, jednakże Izba nie uznała go za właściwy i mogący być zastosowanym do potrzeb naszego kraju. więc sama powątpiewa, aby doznał teraz uznania w wysokiej Izbie. Będąc mu przeciwnym muszę oświadczyć, że chociaż ustawa z 18. sierpnia 1866 r. jest na bardzo niesprawiedliwych oparta zasadach, jednak jeszcze jest sprawiedliwszą jak ta, którą Wydział krajowy przedstawił, a komisja z małemi przerobieniami przedkłada. Referent Wydziału krajowego oświadczył, że Wydział krajowy powodowany był niejednolitością ustawy z r. 1866, albowiem włościanie odrabiali w naturze roboczną, zaś obszary dworskie miały dawać drzewo. Ależ i we wniosku komisji jest niejednolitość, obszary dworskie mogą w pieniądzech a nie koniecznie w naturze roboczną uiszczać, a włościanie najwięcej będą odrabiali roboczną w naturze, a nie w pieniądzech.

Powtóre oświadczył referent drogowy, że ustawa dla tego jest niesprawiedliwą, ponieważ w okolicach, gdzie najwięcej wody, tam nie ma chleba, a wskutek tego rozkład ciężarów jest niesprawiedliwy. Mnie się zdaje, że przeciwnie w okolicach, gdzie nie ma wody jest dużo lasów i mało to szkody przyniesie obszarowi, jeżeli z tego lasu coś da za szarwark włościanom za ich robotę.

Niesprawiedliwość zaś wniosku większości wykazują jak następuje: Podstawą wniosku komisji jest to, iż petycje w robocznie obliczają się od bydła roboczego, a to od jednej sztuki bydła dwa dni, kto zaś nie posiada bydła odrabia od domu sześć dni, a kto nie ma domu dwa dni od rodziny. Otóż niesprawiedliwość ta rozkładu prestacji polega na tem, że wiele jest gmin które mają wiele sił

roboczych, podczas gdy dwory ich nie mają i obcho-  
dzą się przynajętemi. W takich gminach cały ciężar  
będzie ciężał na gminach, zaś obszary dworskie  
bardzo mało będą się przyczyniały. Cały pas pod-  
karpacki składa się przeważnie z dóbr kameralnych  
i bankowych. Otóż właściciele nie prowadzą gospodar-  
stwa sami, lecz wypuszczają pastwiska i siano-  
żęcie włościanom, którzy handlują bydłem roboczem.  
W gminach tych cały szarwark spoczywałby na  
barkach gmin, dwory zaś prawie zupełnie byłyby wy-  
jęte i nawet materiału leśnego nie potrzebowałyby  
dawać. Byłaby to więc niesprawiedliwość, która dot-  
knęłaby wielką część kraju naszego, wiadomo bo-  
wiem, że pas podkarpacki zajmuje szóstą część  
Galicyi.

Powtóre dla obliczenia prestacyi naznacza ko-  
misya dzień 15. listopada; zrobienie spisu ilości  
bydła, domów i rodzin w tym dniu ma się odbyć;  
jednem słowem konskrypcya w całym kraju, i ma  
być oznaczone kto i ile robocizny ma wykonać.  
Lecz nie wiem, czy to jest praktyczne i możebne,  
aby zarząd gminny przeprowadził w jednym dniu  
takie konskrypcye, dla każdej gminy trzebaby kilku  
żandarmów, aby bydło sprowadzali do konskrypcyi.  
Dwory także w tym dniu bydło swoje robocze każą  
jako wypasowe zapisać, lub posłać takowe do pierw-  
szej stacyi tak jakoby one na sprzedaż było prze-  
znaczone, a w skutek tego wyjęte będą od robo-  
cizny. Rząd nie może przyjść do dokładnych spisów  
pomimo, że rozporządza tylu środkami i utrzymuje  
komisye, które w tym celu wyjeżdżają nie na jeden  
dzień ale na kilka tygodni. Czyliż to będzie możeb-  
ne do przeprowadzenia w jednym dniu? Z tych  
powodów zupełnie nie jestem zadowolony z wniosku  
przez większość postawionego, a to tem więcej, że  
niedawno sprawozdanie komisyi chowu bydła zostało  
tu w Izbie odrzucone dlatego, że konskrypcyę za-  
prowadzało, którą Izba uznała za niepraktyczną.

Nie przeczę, że ustawa dawniejsza jest niespra-  
wiedliwa, że §. 12. tej ustawy niesprawiedliwie roz-  
kłada ciężary na gminy a często i na dwory, ale  
temu łatwo zaradzić, zamiast robić nową ustawę  
poprawić tamtą, bo tamta już się wdroszyła i je-  
steśmy do niej przyzwyczajeni, gdyż od kilku lat  
istnieje. Gdzież to się da n. p. zaprowadzić, żeby  
roboty prestacyjna zaczynała się od godziny siód-  
mej rano, kiedy oni przyzwyczajeni są zaczynać  
o dziesiątej, trzeba będzie chyba wojska, aby ludzi  
do roboty sprowadzało. Jabyśmy sądził, że najodpo-  
wiedniej będzie poprawić stara ustawę w ten spo-

sób, aby Wydziały powiatowe miały wglądać w roz-  
kład prestacyi i tam, gdzie gminy czują się po-  
krzywdzone, ulżyć tym a przeciwnie tam, gdzie  
obszary dworskie czują się przeciążone dając za  
dużo materiałów, nie mogą tyle dawać, tam uwolnić  
te obszary od tego, i rozłożyć częściowo na gminy  
a częściowo na fundusz powiatowy. Taka średnica  
dałaby się wynaleść, a ustawa z r. 1866 stałaby  
się przez to sprawiedliwszą.

Co do wniosku mniejszości, to także nie mogę  
z nim się zgodzić dlatego, że większe ciężary wkłada  
na kraj jak dotychczas je mamy, a które nie są  
tak małe, abyśmy o nich zapomnieć mieli. Jak wi-  
dzimy z wykazów rządowych jest w Galicyi około  
1,600,000 złr. zaległych podatków, bardzo dużo  
zaległych rat w towarzystwie kredytowem i w in-  
nych bankach. Nowe więc opodatkowanie nie byłoby  
chętnie widziane w kraju, a ponieważ nie jesteśmy  
bogaci, nie możemy nakładać na kraj więcej ciężar-  
ów. We wniosku większości głównie podniesiono  
tę stronę, aby nie drogi krajowe, ale drogi powia-  
towe budowano. Zeszłego roku uchwaliliśmy 500,000  
złr. na budowę nowych i utrzymanie i rekonstruk-  
cyę dawniejszych dróg. Z tych wątpię, czy referent  
Wydziału krajowego sto kilkadziesiąt tysięcy miał  
do rozporządzenia na budowę dróg nowych, bo reszta  
kapitału obraca się na utrzymanie i rekonstrukcyę  
istniejących. Wniosek mniejszości żąda dziś 10 ct.  
dotatku czyli 600,000 złr. nakłada więc taki ciężar  
na kraj, w celu budowy dróg powiatowych. Takiego  
wniosku żaden z referentów drogowych, którzy tak  
chętnie proponują wydatki na budowy, nie proponował  
i wątpię czy Izba go przyjmie.

Zamiast szarwarków proponuje mniejszość do-  
datki do podatków, ale ta uchwała nie normuje  
zupełnie, kto ma rozpisywać a kto uchwalać.  
A jeżeli rada gminna nie uchwali żadnego dodatku  
bo ona nigdy nie będzie uchwalać, to i skończy się  
na niczem, nie będzie ani szarwarku, ani dodatku

Jeżeli mniejszość chce zrobić polityczno-eko-  
nomiczne zlanie obszaru dworskiego z gminą, to  
czyni to na zupełnie fałszywych podstawach, albo-  
wiem w komitecie gminnym ma gmina dwóch re-  
prezentantów, a obszar dworski jednego. Tak więc  
gmina będzie komenderowała, a obszar dworski  
będzie podciągnięty pod nadzór wójtostwa i cała ta  
polityczno-ekonomiczna fuzja nie uda się.

Nie stawiam żadnego wniosku, albowiem od  
dwóch lat ta komisya ma zawsze jakąś fatalność  
nad sobą, że albo jej wnioski odraczają albo prze-

chodzą nad nimi do porządku dziennego. Dlatego zostawiam to w ręce Opatrzności, co się ma z nimi stać.

J. E. hr. Marszałek. P. Rey ma głos.

P. hr. Rey. Jedną z ofiar jakie społeczeństwo wnosić musi na cele dobra ogólnego jest budowa i utrzymywanie dróg. Że obowiązek ten ciąży na powszechności o tem dziś nikt nie wątpi, idzie tylko o to, aby ciężar ten był rozłożony sprawiedliwie i aby nienaruszał równowagi sił produkcyjnych kraju. Siłami temi produkcyjnymi jest kapitał, do którego policzamy ziemię i praca. Jeżeli obciążymy zbyt pracą a nieuwzględnimy kapitału lub jeżeli zbyt obciążymy ziemię bez uwzględnienia kapitału, w takim razie gospodarstwo narodowe chromieje i przyszłość kraju schodzi na drogi anormalnego rozwoju. Nie wdaje się w wszechstronny rozbiór jednego i drugiego projektu tak mniejszości i większości komisji, lecz pragnę tylko zamknąć się w stanowisku statystyki porównawczej a to z powodu że we wszystkich sprawach ekonomicznej natury cyfry są najwymowniejszymi dowodami a język ich każdy człowiek dobrej woli zrozumieć potrafi. Jeżeli tedy z zestawienia tych cyfer obliczających siły produkcyjne naszego kraju z cyframi innych krajów wypadnie, że u nas praca jest więcej obciążona niż ziemia, to będę głosował za projektem mniejszości, jeżeli zaś z zestawienia tych cyfer okaże się, że u nas przeciwnie ziemia więcej jest obciążona, a praca, uwolniona jest od współdziałania, a nadto ta ostatnia niezużywa całej swej siły dla celów produkcji ogólnej, to będę głosował za projektem większości, jako rozkładającym koszta utrzymania dróg na ziemię, a również i powołuje siły pracy w naturze do współdziałania. Pozwólcie Panowie, że dla porównania wezmę Francję, ponieważ stosunki tego kraju są mi lepiej znane, niż stosunki innych krajów, a następnie, ponieważ tam system dróg doszedł do bardzo wielkiego rozmiaru i jest doskonałym, a narazie po trzecie, iż pod tym względem jest zupełnie przeciwstawienie ilości kapitału we Francji od ubóstwa i braku pieniędzy w kraju naszym.

I tak: według obliczeń statystyki rządowej francuskiej, na ludności 36 milionów rachuje się ludności rolniczej 27 milionów. Produkcja ogólna wynosi 12 miliardów, a z tego przypada 8 miliardów na wartość płodów rolniczych. Chcąc wysledzić z całej produkcji rolniczej, jaką jest wartość pracy rolniczej, do wartości całej produkcji rolniczej, trzeba z ogólnej sumy 8 miliardów strącić rentę od

kapitału zakładowego, to jest od ziemi. Niektórzy Monomiści, zgadzający się w obliczeniach, jak Monreau de onnés Possy, Raudot, Boudrillard i inni obliczają na rentę z ziemi w departamentach północno zachodnich, oraz tam, gdzie uprawa wina jest znaczną, na 15 do 25 procent; gdzie zaś kultura stoi na niższym stopniu, jak w Bretanii i departamentach zachodnio-południowych, obliczają na rentę ziemi do 48% z ogólnej wartości produkcji a na administracyjne wydatki do wyprodukowania płodów rolniczych potrzebne 52%. Ogólne zestawienie tych cyfr wykazuje 33%. Odrzuciwszy z tego część przypadającą na rentę ziemi, pozostaje wartość pracy rolniczej we Francji 5 miliardów 333 milionów franków, a jeżeli to podzielimy przez ilość 27 miliardów ludności rolniczej, wypadnie nam we Francji 197 franków 40 centymów na głowę ludności rolniczej.

Trudno mi, przyznam się, zestawić podobne cyfry z naszego kraju, ponieważ u nas statystyka jest niedostateczna, jednakże starałem się, ile się dało, zaczerpnąć wiadomości ze statystyki rządowej, z biura statystycznego przy Wydziale krajowym towarzystw rolniczych i otrzymałem cyfry, które chociaż nie są absolutnie pewnymi, to jednak mają pewne zadowalniające prawdopodobieństwo i dlatego je przedkładam. Nie chcę wys. Izby nużyć, aby razem ze mną przechodziła wszystkie cyfry, przystępuję od razu do rezultatu a tym jest, że produkcja u nas w Galicyi wynosi 305, 312, 854 złr. zaś wartość mięsa, skor, łoju, wieprzowiny zkonsumowanej w kraju i trzody exportowanej 20 milionów — zatem całość produkcji z działu rolniczego będzie 325, 312, 854, złr. a ludności rolniczej to jest trudniące się rolnictwem jest 4, 277, 537. Podług tego wypadnie na głowę 39 złr, czyli 97 franków 40 centymów, zatem z tego zestawienia pokazuje się, iż robotnik rolniczy we Francji pracuje dwa razy tyle, czyli dwa razy tyle czasu potrzebuje dla pracy około roli. Można by mi zarzucić, że ilość pracy wykonanej we Francji za jedną jednostkę pieniężną nie jest ta sama, co ilość tejże pracy wykonanej za tę samą jednostkę w Galicyi, a to z powodu, że praca we Francji jest droższa niż u nas. Ponieważ atoli i cena produktów stoi w tym samym stosunku w tych dwóch krajach przeto obliczenie moje pozostaje nie mniej prawdziwym, tem więcej, że w niem nie szukałem wysledzenia absolutnej wartości pracy, ale przeciwnie jedynie tylko stosunku wartości pracy do wartości całej produkcji rolniczej.

Z zestawienia tego wypadu, że jeżeli we Fran-

cyi człowiek pracujący około roli potrzebuje dwa razy tyle czasu na obrobienie tej roli, nadto jeżeli zauważymy, że i we Francji robotnik rolny każdą chwilę wolną od obowiązkowej pracy około roli może zużyć i zamienić na pieniądze, gdy u nas przeciwnie po skończonych robotach około roli, które trwają 5 do 6 miesięcy, nie jest w stanie spieniężyć pracy, przyjdziemy do konkluzji, że u nas jest nadmiar nieużytej pracy rolnika w ogólnym kapitale produkcyjnym, czyli że ten nadmiar pracy się marnuje. Otóż jeżeli we Francji pracuje rolnik dwa razy tyle co u nas, jeżeli mając czas może go spieniężyć każdej chwili, jeżeli nadto weźmiemy na uwagę, że we Francji kapitały są tak obfite, jak w żadnym kraju, a przez to jest łatwość i tanieść nabycia kapitału, jeżeli we Francji pomimo tych dogodnych warunków, sprawozdawca nie rzuca całego ciężaru utrzymania dróg na ziemię, ale powoływa do współdziałania również i siłę pracy, nie mogłem pojąć, dlaczego u nas gdzie stosunki są wprost przeciwnie, gdzie grosz drogi i trudny do nabycia, dlaczego mamy już aż do dna wyczerpnąć możność podatowania ziemi (bravo). Ustawodawstwo francuskie powołuje również i pracę in natura do współdziałania. Otóż pozwoli wysoka Izba, że przeczytam ustęp tego prawodawstwa tj. ustawy z 21 maja 1836 r. a mianowicie I. ustęp tak opiewa (czyta). „Každy mieszkaniec, jeżeli jest głową rodziny lub zostaje na czele przedsiębiorstwa w charakterze właściciela, rządcy lub osadnika i jest zapisany na liście stale opodatkowanych może być pociągany do uiszczenia każdorocznie prestacyi w ilości 3 dni, a to:

a) Za siebie i za każdą osobę płci męskiej, będącą w pełnem używaniu sił liczącą, najmniej lat 18, a najwięcej lat 60, należącą do tej rodziny albo zostającą w jej usługach i zamieszkałą w gminie.

b) Za każdy zaprzężny wóz lub powóz, a nadto za każde bydło przeznaczone do noszenia ciężarów, do zaprzęgu lub pod wierzch i znajdujące się w dotyczącej gminie i służące do użytku tej rodziny lub przedsiębiorstwa.

c) Prestacye mogą być na pieniądze obliczone i w gotówce złożone i t. d.

Następnie ustawa ta pozwala także na dodatki do podatków na cele drogowe w wysokości 5 centymów od franka, Nadto ustawa francuska posiada system konkurencyi, którego w tych drogach nie uwzględnia projekt mniejszości. System konkuren-

cyjny zastosowany został do dróg tak zwanych wicynalnych, to jest łączących pewne gminy i miejscowości między sobą, któreby u nas zastępowały nie w zupełności, ale w części drogi powiatowe.

Tym tedy systemem kombinacyjnym prestacyi w naturze, podatków i konkurencyi, Francya do olbrzymich przysła rezultatów. Pierwsza ustawa z 28 lipca 1824 r. już nakazuje prestacye, ale jeszcze nie uwzględnia konkurencyi do dróg wicynalnych. Dopiero ustawa z 1836 r. oznacza konkurencyę i na jej mocy posiadała Francya 36,428 mil dróg, nie licząc w nie dróg rządowych, dróg eraryalnych. Pomimo tego rząd cesarstwa nie był zadowolony z postępu robót, przy drogach wicynalnych i ustawą z 17 lipca 1868 r. departamentom dla dania większego impulsu dał sto milionów subwencyi a nadto utworzył kasę pożyczkową dla budowy dróg wicynalnych z sumy 200 milionów.

Jednakże ten dodatek był prawie niczem, ponieważ w tym roku preliminarz robót dróg wicynalnych obliczony był na przeciąg lat 10 i kosztować miał 841 milionów; preliminarz ten kończący się w roku 1878, miał wybudować dodatkowo 29,500 mil, czyli że za lat 3 Francya będzie posiadała dróg murowanych, wyjąwszy rządowe, zbudowanych przeważnie na mocy urzędzeń ustawy z r. 1836, 65. 928 mil., a gdy powierzchnia Francyi przed wojną niemiecką wynosiła 9,619 mil  geograficznych, przeto za lat 3 Francya będzie liczyła 7 mil dróg wicynalnych na jedną milę kwadratowych.

Nie chcę tu robić porównania z naszym krajem, bo to porównanie niesłychanie smutnie dla nasby wypadło, gdyż drogi eraryjalnej na milę kwadratową nie wypadłoby nawet pół mili. Mieszkałem dłuższy czas we Francji i zdarzyło mi się tam mówić z ludźmi fachowymi i rolnikami, a nie słyzałem, aby ktokolwiek się uskarżał w kraju, przy podwójnej pracy rolnika; przy kapitale tak wielkim i tak możebnym do dostania w każdej chwili, jeżeli się na ustawę nikt nie uskarża i ta ustawa wydała takie kolosalne rezultaty to, nie mogę pojąć, jakim sposobem mógłby być u nas stosunek wprost przeciwny, tem więcej, że u nas pieniędzy zupełnie nie ma, grosz jest drogi, procenta są nadzwyczaj wysokie, a więc nałożenie podatków wciągnie tego, który nie będzie posiadał tej sumy, do zapłacenia, że musi pożyczać, drogie procenta opłacać, a tymczasem on nie odrobi, bo u nas nie ma tej chęci do pracy, a prawodawstwo

powinno współczesności ustawami zmuszać do pracy, gdzie ochoty do pracy nie ma.

Nie wchodzę już dalej, ponieważ tylko na stanowisku statystyki porównawczej chciałem stanąć, nie wdając się w dalsze usterki, których dostrzegłem w projekcie mniejszości, a temi są, że projekt uwalnia wszystkich tych, którzy nie płacą podatków bezpośrednich a którzy używają drogi więcej, to jest furmanów, spekulantów i t. d. bo to prawdopodobnie oponenti projektu mniejszości podniosą. Ja zaś tylko kończę, uwagą, że wszystkie warunki wszystkie daty, wszystkie argumenta tak ekonomiczne jak statystyczne, zmuszają mnie do głosowania za zasadą projektu większości, bo widzę tu równoczesne powołanie tak ziemi jak i siły roboczej do współdziałania. Jeżeliby przyszedł pod obrady ten projekt, w takim razie stawiać będę do niego niektóre poprawki. (Brawo).

J. E. hr. Marszałek. P. Tyszkowski ma głos.

P. Tyszkowski. Jestem znowu w tem położeniu, że muszę powstać tak przeciwko wnioskowi większości jak mniejszości.

Wydarza mi się to często, jeżeli przychodzą podobne ustawy pod obrady. Postępowania tego nie żałuję, gdyż po rozprawie głębszej, okazuje się że dobrze zrobiłem (wesołość). I tak panowie kiedy wotowaliście za ustawę o podziale gruntów rustykalnych — byłem wtedy przeciwny wnioskowi, a dziś widzimy już skutki tej uchwały. Na każdym kroku naszym nie powinniśmy zapominać, że jest w kraj nasz nieprzyjaciel, który nieraz wszystkie nasze zamiary w nicieś obraca, a tym nieprzyjacielem, panowie jest nędza panująca w kraj naszym. Jeżeli zatem panowie przystępujemy do jakiej ustawy, musimy przedewszystkiem mieć ją na oku i powinniśmy dla tego omijać to wszystko co tylko by ją potęgowało. Nam nie wolno kraju wycieńczać więcej, a najwięcej w przypadkach — gdzie chodzi o płacenie pieniędzy — gdyż tych mamy jak najmniej. Przypatrzcie się tylko panowie z bliska, czy to gminom, czy radom powiatowym a znajdziecie w nich jedno i to samo, to jest brak — brak środków i odpowiednich urzędzeń, pomimo obostrzonych ustaw gminnych — a najwięcej brak wszelkiego wykonania, które źródło swe ma znowu w braku pieniędzy. Prawdę tę podziela i sejm — gdyż znajduje się natychmiast w większości, gdzie tylko przychodzi jaka ustawa, by coś niedać, lub

gdziekolwiek jaka cyfra jako niestosownie podana zaatakowana zostanie, wszystko to dzieje się wskutek biedy, gdyż każdy czuje krach w kraju i u siebie.

Przystępuję zatem do dwóch projektów — to jest do projektu większości i mniejszości.

Większość powiada, że stosuje się do tego, że ludność jest ubogą, że niema czem płacić, niech płaci zatem robocizną — ależ moi panowie, czyż nie wiecie co jest w kraju naszym robocizną? przecież wiecie, że u nas jest niemożnością robocizną coś lepszego wykonać, a to z tej przyczyny, że gdy takowa spada na jedną klasę ludności, to druga natychmiast się od niej uchylić potrafi, zastosowanie robocizny więc jest nie praktycznym.

Co do drugiego projektu, który powiada, że oparł się na słusznej zasadzie, bo na zebraniu pewnego procentu z podatków, to i ten jest mylnym, gdyż rozłożenie tego procentu nie opiera się na słuszności, tylko jednych przeciąża, a drugich ledwie dotyka, bo proszę panów, czy jest to słusznie, by handlarz starozakonny, który handluje wszystkim, wzbogaca się lichwą, wszędzie ma miejsce eksploatacy — płacił daleko mniej, niżeli biedny rolnik, który ma kilka morgów w górach.

Jeżeli zatem rozłożenie ciężarów jest niesłusznym, musi być i cały projekt niesprawiedliwym, i my go pod żadnym warunkiem przyjąć nie powinniśmy, gdyż byłoby to wymierzenie słuszności na niesłusznych podstawach. To co poprzedni mówca powiedział, że w ten sposób jest rozłożony podatek we Francyi, to mnie wcale nie przekonuje, gdyż inne są stosunki we Francyi, a inne u nas. We Francyi niema mrozów — w czerwcu, a śnieg w lipcu nie pada, tam nie biorą lichwy na każdym kroku sto za sto, jednym słowem tam są inne warunki. Z tych i z innych przyczyn wzorów nam z Francyi brać nie wolno, my się powinniśmy na naszych swojskich warunkach opierać. Ale wracając do przedmiotu samego, nie mogę także z oka spuścić, że pomimo tego smutnego stanu, drogi są potrzebne, konieczne, i muszą być — potrzebne są zatem środki utrzymania takowych, musimy zatem wymyśleć jakiś sposób, ażeby te drogi przyprowadzić do wykonania. Co się tyczy dróg — tobym podzielił takowe na dwie kategorie, na drogi krajowe i gminne, a powiatowych wcale bym nie tworzył. Krajowe drogi zwałibyśmy na kraj cały, a gminne, wedle tego przez jakie terytorium przechodzą oddałbym albo gminie, albo obszarowi dworskiemu.

Co zaś do uzyskania funduszków, to podług mnie, najstosowniejszy sposób zebrania takowych, jest opodatkowanie, ale nie w ten sposób, jak powiada projekt mniejszości komisji, by je brano ryczałtowo z funduszu krajowego, który znowu podatkami takowe ściąga. Jak się drogi podzieliło, tak rozdzielić i kontrybuentów do tych dróg. Drogi gminne niech się budują od dodatków do podatków gruntowych, gdyż droga gminna jest najpotrzebniejszą dla gminy, a tych co te podatki płacą, jest interesem takowe utrzymywać.

Drogi zaś krajowe mają być od wszelkich dodatków do podatków jakoto dochodowych zarobkowych i t. d. i innych danin budowane, z wyjątkiem dodatków do podatków gruntowych, które są podstawą budowy dróg gminnych. Dodatek ten jest i w pierwszym i drugim razie inny, w pierwszym razie wypaść on musi mniejszy, w drugim zaś większy. Tym sposobem, przymusimy handel i przemysł do kontrybuowania na drogi, czem rozłożenie ciężarów na utrzymanie dróg, słuszniejszem uczynimy, gdyż wszystkich według używania takowych do kontrybuowania przymuszamy.

J. E. hr. Marszałek. P. Męciński ma głos.

P. Męciński. Tyle już razy w przeszłych sesjach sejmowych wypowiedziane były w tej wysokiej Izbie świetne mowy i gruntowne argumenta popierające niezbędną potrzebę pomnożenia w kraju naszym dobrych komunikacji, że dziś zdaje mi się zbyteczną byłoby rzeczą dowodzić, że przyprowadzenie do dobrego stanu dróg naszych jest koniecznym warunkiem do podniesienia dobrobytu, przemysłu i ułatwienia stosunków handlowych, które to czynniki wpływają stanowczo na podniesienie bogactwa krajowego.

Nie będę więc wysokiej Izby zajmować ogólnymi poglądami bo aż nadto pewny jestem, że każdy z Szanownych Posłów chociaż inaczej często zapatruje się na środki za pomocą których przyśpieszyć można do utworzenia w kraju naszym dobrych komunikacji, wszyscy jednak na to zgadzają się, że raz nareszcie zrobić trzeba krok stanowczy, stworzyć ustawę, wynaleść środki, z pomocą których dojszyby można do tego celu.

Ale jednocześnie tworząc tę ustawę i wynajdując środki baczycy należy, aby i na tak już przeciążoną bez miary podatkami ludność kraju, nie włożyć nowego jeszcze ciężaru, któremoby ona po-

dołać nie mogła, albo nie narzucić obowiązków zbyt ciężkich lub niemożliwych do wykonania.

Ta myśl przewodnia towarzyszyła większości komisji w jej pracy.

Osądzić o ile większość lub mniejszość odpowiedziały temu obowiązkowi będzie zadaniem wysokiej Izby. Ponieważ miałem zaszczyt należeć do większości komisji, zatem sama grzeczność wymaga aby nad pracą mniejszości najprzód zrobił moje skromne uwagi. Przyznaję z góry, że w pewnym względzie znajduję się w ambarasie; we wszystkich bowiem na świecie zgromadzeniach ustawodawczych lub sejmach ludzie różnych opinii i zapatrywania ścierają się o zasady, które służyć mają za podstawę do pewnych ustaw lub praw, które chcą uchwalić.

I to rzecz bardzo naturalna. Nie zdarzyło mi się jednak słyszeć lub czytać, aby kto był w konieczności staczać z przeciwnikami walkę, czysto arytmetycznej natury (brawo). A tutaj niestety jest ten wypadek.

Bo wszystkie cyfry, jakie mniejszość podaje i na które się powołuje są mylne, nierzeczywiste. Mniejszość jednak bierze je za podstawę do swoich idealnych obliczeń i na nich opiera ustawę. Ustawa to wprawdzie na pozór bardzo ponętna, bo nam przyobiecuje za jeden więcej cent dodatków nietylko drogi już istniejące w dobrym stanie utrzymać, ale jeszcze każdego roku 24 mil nowych zbudować. Mojem zdaniem jednak ustawa ta nie ma żadnych podstaw, ponieważ wszystkie cyfry na których się opiera od początku do końca dowolne — bezzasadne i to będę miał zaszczyt wyświecić zaraz przed wysoką Izba.

Główny nacisk, główny niejako punkt kulminacyjny, około którego obracają się motywa mniejszości komisji jest ten, że podług preliminarza na rok 1876 mamy płacić 15 centów dodatków na fundusz dróg krajowych. Mniejszość więc powiada: Wydział krajowy mając do dyspozycji taki dodatek wybudował przez lat 9 tylko 23 nowych dróg krajowych, a oto patrzcie! myśmy na szczęście kraju wpadli na myśl stworzenia takiej ustawy, że za tę samą prawie sumę, bo tylko 1 centa dodacie a przysporzymy krajowi każdego roku 24 mil dróg nowych. Przypatrzmy no się bliżej, na jakim to materyale sprawozdanie mniejszości opiera swoje twierdzenie.

Rachunek z dziewięcioletnich wydatków zło-

żony przed chwilą przez Szanownego Referenta na stole wysokiej Izby wykazuje, że przez lat 9 płaciliśmy przeciętnie nie 15% ale  $7\frac{3}{100}$ , co przecie przyzwoitą robi różnicę, gdy bowiem w pierwszym razie kraj miałby do użycia na drogi przez lat 9 łączną sumę 8.100.000 złr. faktycznie rozporządził tylko sumą 3.850.427 złr. Mniejszość więc w rachunku do swoich motywów omyliła się nie o wiele tylko o 4.249.573 złr. — 15 procent wyznaczono w roku zeszłym a to w konsekwencji uchwały Sejmowej, aby już nie zaciągać dawniej zawotowanej pożyczki a zamiast niej częściowo przeprowadzać budowę dróg za krajowe uznanych uchwałą z 5 grudnia 1872. Ale uchwalono dopiero raz a nie przez 9 lat. Co do samego preliminarza na rok 1876 to gdyby się w niego uważniej był wczytał pan sprawozdawca byłby się przekonał, że na utrzymanie dróg preliminuje się tylko 363000 złr. bez zarządu, a 455834 już z zarządem, do którego wlicza się 270 dróżników pobierających razem 36,000 złr. zaś 500,000 złr. na nowo budować się mające drogi, o których tylko co mówiłem. Wiemy więc już, na jakiej podstawie i dla czego jest wstawiona ta pozycja do preliminarza.

Mniejszość komisji powiada w swoich motywach, rozdzielmy 600,000 złr. na pojedyncze powiaty, a w ten sposób posuwajmy naprzód stan naszych komunikacji. Szanowna mniejszość nie była jednak łaskawa powiedzieć nam co zrobić z budową dróg już rozpoczętych, jako krajowe uznanych oddawna.

Może więc mniejszość teraz raczy zaspokoić naszą ciekawość, i wypowie nam swoje projekta w tym względzie.

Jest to rzecz, której lekceważyć nie można, bo Wydział krajowy stosownie do uchwały sejmowej, która orzekła, że tam najprzód ma się rozpocząć budowa, które powiaty z największemi ofiarami z swej strony przystąpią, rozpoczął już budowę pięciu dróg takich. Budują się już: drogi 1) Sucha—Zator, 2) Tarnów, Szczucin, 3) Rzeszów—Nadbrzezie, 4) Tarnopol—Zbaraż, 5) Rohatyn—Brzeżany.

Powiaty, przez które te drogi przechodzą, deklarowały się zapłacić z swej strony łączną sumę 62,794 złr. to dowodzi, jak bardzo dróg tych potrzebują, nie można więc po tej sprawie tak lekko się prześliznąć i zbyć jej milczeniem.

Mniejszość komisji mówi, że za 6 procent dodatku, można utrzymać drogi krajowe już istniejące.

Gdyby to robić tak, jak tego mniejszość sobie życzy, nie będzie w tym nawet wielkiej sztuki, jeśli weźmiemy na uwagę, że Wydział krajowy mając przez lat 9 przeciętnie  $7\frac{3}{100}$  pr. nie tylko za te pieniądze drogi istniejące utrzymywał, ale wybudował jeszcze dróg nowych mil 28 i 3214 sążni, przeprowadził rekonstrukcyje na wielu zrujnowanych, wykonał trasy do mających się budować, urządził całe biuro techniczne, uregulował kamieniołomy i t. p.

Po tem więc co powiedziałem muszę tylko skonstatować, że cały rachunek mniejszości co do tego działu jest błędny, na mylnej cyfrze oparty, bo 15 pr. dodatku przez lat 9 nie było nigdy użytych. Bo takowych nigdy do użycia nie preliminowano ani wotowano.

Przychodzę teraz do drugiego punktu. W drugim punkcie obrachowuje mniejszość, że dostaną powiaty 600,000 złr.; za tę całą sumę budować będą nowe drogi, i wybudują takowych każdorocznie co najmniej 24 mil. A nowe te drogi zastąpić winny drogi krajowe. Czy budowa taka bez kierunku technicznego osiągnie pożądane rezultaty, to pozwolę sobie o tem powątpiewać; łatwo być może że później okaże się potrzeba znacznych rekonstrukcyj i poprawek, co pod względem finansowym, wcale nie jest rachunkowem, bo wiemy już z doświadczenia co to kosztują przebudowania i rekonstrukcyje. Wiemy i to także, że droga źle zbudowana większej daleko wymaga konserwacji w przyszłości, i często te koszta przewyżki nie pokryją oszczędności zrobionej przy budowie. Ale pominiemy to. Mniejszość komisji powiada, że za sumę 600,000 złr. przybędzie każdorocznie 24 mil dróg nowych. A z jakichże funduszy konserwować się będzie drogi powiatowe już istniejące? Mniejszość widocznie o tem zapomniała. I gdyby to tych dróg było kilka lub kilkanaście mil, nie zrobiłoby to tak wielkiej różnicy. Ależ dróg powiatowych w kraju jest 172 mil można więc, a podobno i trzeba było o nich pamiętać. Macie więc panowie drugą mylnie przeprowadzoną rachubę, macie w drugiej kategorii dróg zupełnie źle zastosowane i wstawione cyfry. A przecie to na tych cyfrach gruntują się wszystkie wywody mniejszości, te cyfry służą jej za podstawę do ustawy.

Ale już co najlepiej i najdogodniej to się urządziła mniejszość z drogami gminnymi, bo nic nie powiada, w jaki sposób będą budowane i utrzymywane, i ile mniej więcej chociaż w przybliżeniu będzie na nie potrzebna pieniędzy. Nie preliminuje na ten cel nic

zgoła tylko w §. 7 swojego projektu powiada, że koszta budowy i utrzymania tych dróg ma ponosić gmina wspólnie z obszarem dworskim a to dodatkiem do podatków. Ale do jakiejże maksymalnej wysokości może dojsć ten dodatek?.. tego nie ma w ustawie.

Nie zdarzyło mi się czytać ani słyszeć o takich ustawach, któreby nie stanowiły jakiegos maximum. We Francyi, jak wiemy, jest także obok prestacyi podatek, jednak ustawa z góry orzeka do jakiej wysokości może być nałożony.

U nas n. p. jest dodatek szkolny, w pierwszym rzędzie płaci go gmina i dwór, mają jednak powiedziane ile najwyżej może władza żądać od nich a jeśli to nie wystarcza dopłaca powiat, znów ustawa liczebnie orzeka w jakiej maksymalnej wysokości, a do reszty dopiero, o ile to okaże się potrzebnem przychodzi kraj z pomocą. Tutaj zaś mniejszość nie bawi się w żadne orzeczenie ani rachubę, zbywa rzecz krótko i węzłowato: dodatki do podatków i kwita. Zresztą stawiać cyfer i rachować mniejszość nie potrzebuje, boby to popsulo jej szyki, jakie sobie na początku ustawiła orzekając, że da nam taką ustawę, że do 15 centów dodatków tylko jeden cent przybędzie — i już wszystko będzie dobrze! Zobaczmy no bliżej co to prawdopodobnie może kosztować.

Wiemy, że w kraju naszym jest 3850 mil dróg gminnych. Nikt mnie zapewne nie posądzi o przesadę, jeśli w przybliżeniu policzę koszt utrzymania 1 mili wraz z mostami i fosami na 300 zł. rocznie. Zdaje mi się, że rachunek ten jest dosyć skromny — i robiąc go nie myślę wcale o jakichś nadzwyczajnych ulepszeniach — ale tylko o utrzymaniu drogi w stanie używalnym. Potrzebny więc fundusz na utrzymanie 3850 mil dróg gminnych wyniesie 1,155.000 co czyni prawie 20% dodatków do podatków. Przy trzeciej więc kategorii dróg mniejszość komisji już nie omyliła się w cyfrze, ale całą potrzebną sumę opuściła!!

Jak poprzednio wykazałem opuściła także mniejszość fundusz niezbędnie potrzebny na utrzymanie dróg powiatowych już istniejących, który dajmy na to wyniesie 10%. A mniejszość w swojej łaskawości obliczyła sama 16% na konserwacye dróg krajowych i budowę nowych po powiatach. Jest więc razem 46% dodatków do podatków. Pojmujecie więc panowie, że jeżeli mam do czynienia z ustawą, która na samych tylko przypuszczeniach,

mylnych datach i błędnych cyfrach się opiera, to już sama myśl o tem, coby to było, gdyby coś podobnego weszło w życie, strachem mnie przejmuje.

Czytam dalej między wywodami mniejszości komisji, że sam Wydział krajowy przedstawił Sejmowi wniosek o „wyekskamerowanie 40 mil dróg krajowych.“ To ma służyć jako argument, aby więcej dróg krajowych nie budować.

Zwracam uwagę wysokiej Izby, że dróg takich do zaniechania było proponowanych mil 34 a nie 40, a dróg tych Sejm nigdy za krajowe nie uznawał, tylko jako takie przeszły od rządu pod administracyę Wydziału krajowego.

Tylko w jednym względzie muszę oddać słusność mniejszości to jest, że od początku do końca swoich wywodów była wszędzie konsekwentną, opierała się bowiem zawsze i ciągle li tylko na cyfrach mylnych i rachunkach nie realnych. Ta nieublagana konsekwencya w błędnych liczeniach, to rzecz jedyna przeciw której nic nie mam do powiedzenia.

Jest to zwyczaj parlamentarny, że sprawozdawca w swoim końcowem przemówieniu odpowiada oponentom na te zarzuty, które mu się wydają ważniejsze.

Być może, że p. sprawozdawca mniejszości moje zarzuty za żadne uzna; jednak ponieważ i mnie i wielu moim kolegom wydają się dosyć uzasadnione, dlatego prosiłbym p. sprawozdawcę, aby był łaskaw odpowiedzieć mi kategorycznie, z kąd wezmie pieniądze, na drogi gminne i utrzymanie powiatowych, bo chciałbym, abyśmy się nie bawili w same frazesa, lecz byśmy jeden drugiemu cyframi na cyfry odpowiadali. Teraz pozwolę sobie zrobić parę uwag co do zasady, którą mniejszość stawia w swoim projekcie tj. co do uiszczania prestacyi drogowej li tylko na zasadzie dodatków do podatków.

Wykazał już Szanowny referent Wydziału krajowego, jakie kraj nasz płaci podatki, czy więc moglibyśmy nakładać jeszcze nowe, i to w tak olbrzymiej ilości — wątpię. Podatek zresztą dotyka przeważnie rolników bo wiemy ze statystyki, że rolnicy płacą 73 procent z ogólnej sumy wszystkich podatków w kraju opłacanych.

Jeśli by ustawa przez większość komisji proponowana nie była dokładnie, dajmy na to wykonywaną (co jej mniejszość zarzuca) to mojem zdaniem



krajby na tem jeszcze nie stracił tyle, ile by stracił na złem lub niedbałym wykonaniu ustawy mniejszości. Gdyby w której gminie albo nawet powiecie nie wykonano prestacyi roboczej, no zapewne, że złe by były drogi, a ze szkoda ogółu zyskaliby tylko Ci, którzy należnej od nich prestacyi nie uścili. Ale gdyby ustawy przez mniejszość proponowanej nie wykonano należycie — o! wtedy było by gorzej, bo i pieniądze by szły i drogi by były złe. Wiemy zresztą co to jest zarząd funduszem publicznym bez należytego nadzoru i kontroli, bo jakież organa mogłyby czuwać bacznie nad tysiącami komitetów gminnych w kraju! W takim razie obawiam się, że brakłoby nam dwóch [rzeczy pieniędzy na dodatki i dróg dobrych do komni-kacyi.

Do naprawy drogi zresztą łatwiej jak wiemy mieć na zawołanie pomoc w robociźnie, niżeli pieniądze.

Przypuszczam jednak, że i ustawa mniejszości mogłaby w pewnych miejscowościach nie być wykonaną, coż wtedy, nikt robić nic nie pójdzie, bo nie będzie obowiązany, stać się zatem może, że komunikacye zupełnie przerwane być mogą a trudno temu zaradzić, jeśli gmina z obszarem dworskim uradzą wspólnie, że najlepiej jest nic nie dawać.

A taka zgodna uchwała często może być po-wzięta.

Wprawdzie komisya mniejszości w §. 22. po-wiada, że władzy politycznej służy nadzór i że w ra-zie zaniedbania władza zarządza co potrzeba. Znów niebezpieczeństwo byłoby wtenczas, bo władza także nie ma żadnego maksimum, po za które nie wolno jej iść wyżej; mogłaby więc ona w poszczególnych miejscowościach postępywać dowolnie. Przy dobrych stosunkach w jakich obecnie kraj stoi z władzami politycznymi, nie mam tej obawy. Ależ okoliczności się zmieniają. A ustawa powinna przewidzieć wszystkie ewentualności; czyżby bowiem kiedyś nie mogło się wydarzyć, że jakieś miejscowości mogłyby być szykanowane i płaciłyby nawet 100 od 100 dodatku, gdyby tak kazał pan starosta.

Gdybyśmy przyjęli bezwzględną zasadę dodatek do podatku i tylko w pieniądzech, co będzie w czasie nienrodzaju, wylewów wód, skąd się wezmą te pieniądze? gdy ludność prosi i uzyskuje zwolnienie i częściowe odpisanie już istniejących podatków, co będzie z drogami? a wiemy, że drogi

i ich utrzymanie wymagają regularnych wy-datków.

Chciałbym jeszcze parę słów powiedzieć co do zasady, na których opiera się wniosek większości. Większość nie przywłaszcza sobie autorstwa tej myśli, którą tu podniosła o prestacyi od bydła, domów, rodzin i pojedynczych osób; jest ta bowiem zasada starsza od wszystkich członków komisyi. W Królestwie Polskiem wszedł ten system drogo-wy w życie w r. 1815 i był wykonywany aż do r. 1830, i wszystkie drogi dobre, które Królestwo Polskie dziś posiada w tym czasie zostały zbudowane. W r. 1836 ustawa na tej zasadzie osnuta została zaprowadzoną we Francyi a cokolwiek później bo w r. 1842 w Belgii a w r. 1850 w Węgrzech — nie jest zatem ona czemś nowem. Zresztą proszę panów zdaje mi się, że ustawa powinna być zastosowaną do natury potrzeb, interesów i właści-wości krajowych, w których ma być zaprowadzoną. U nas chociaż jesteśmy przeważnie rolniczym kra-jem i także nie mamy dużo czasu od robót wol-nego, więcej jednak stosunkowo mamy czasu niż pieniędzy, czas mamy choć kiedy niekiedy, pienię-dzy zaś podobno nie mamy nigdy! A dzięki no-wemu katastrowi, któryśmy jako koncesyę w Wie-dnin otrzymali, podatki się zwiększą, tych pienię-dzy, więc będziemy mieli coraz mniej.

Wprawdzie i większość komisyi nie wyłącza bezwzględnie konieczności uiszczania dodatku do podatków. Ale ewentualność taką przypuścić można tylko w bardzo wyjątkowych i nadzwyczajnych ra-zach mianowicie wtedy, gdyby wszystkie razem prestacye obowiązujące od bydła, domów, rodzin i pojedynczych osób zostały zużyte, a jeszcze potrze-by drogi nie były należycie zaspokojone.

I w dziś obowiązującej ustawie drogowej jest to samo, zapytuję jednak panów, czy zdarzył się gdzie ten wypadek, aby gmina i dwór oprócz uiszczenia swej należytości w robociźnie i materyale płaci-li jeszcze dodatek w pieniądzach dla dróg gmin-nych.

Nie słuszne więc są zarzuty przeciwników za-sad większości, jakoby ona osobno robić, osobno płacić kazała.

Jednym z głównych zadań, na którym się większość komisyi oparła, było to, ażeby wszystkie warstwy ludności w miarę mienia pociągać do pra-cy drogowej i dlatego komisya stawia prestacye od inwentarza roboczego, domu, rodziny i od pojedyn-

czych osób. Powiedzianem było przez jednego z mówców, że ciężar tu spada wyłącznie na rolników a inne warstwy mniej się przyczyniają. Większość komisji zupełnie podzielała to zapatrywanie i dlatego w §. 17. powiedziała wyraźnie: że gdyby która gmina lub obszar dworski nie wypełniał w należytych czasie swoich obowiązków, wolno jest radzie powiatowej reluować całą pretensję na pieniądze. Jak się mówi gmina to rozumie się i miejska. Ta rzecz powinna uspokoić tych, którzy się obawiają, że ciężar cały spadnie tylko na klasę rolniczą. Wiem jak się dzieje w wszystkich prawie miasteczkach. Tam ludność izraelska zwłaszcza trudniąc się przeważnie, jak powiedział p. Tyszkowski, „handlem lichwiarskim“ niczem do dróg nie kontrybuuje bo nigdy nic około nich ani robi ani płaci.

A ponieważ najczęściej umie ona i od podatników się wymykać, projekt mniejszości więc oparty na dodatkach tylko, uwolniłby ją zupełnie.

Projekt większości pociąga i tę ludność, bo powiada, że kto nie wypełni swojego obowiązku, temu Rada powiatowa może reluować jego należność na pieniądze. W praktyce będzie się to odbywało w ten sposób, że w małych miasteczkach obliczy się domy i ludność, a kto nie odrobi co powinien, poleci się należność ściągnąć od niego w gotowiznie. Zresztą władza polityczna jest obowiązana dać pomoc egzekucyjną do ściągnięcia należności. Tych kilka uwag pozwoliłem sobie zrobić, zastrzegając sobie głos co do szczegółowej dyskusji, do której mam nadzieję, że wys. Izba przystąpić raczy. (Brawo).

J. E. hr. Marszałek. P. Chrapek ma głos.

P. Chrapek. Już w r. 1871 uchwaliła ówczesna komisja drogowa, że ustawa z r. 1871 okazuje tyle niesłuszności, w skutkach okazała się tak bezsilną, że nadal bez naruszenia najżywoźniejszych interesów kraju bez zmiany pozostawioną być nie może.

Ale projekt większości nie zmienia tej ustawy i jeszcze większe trudności nadaje nietylko w wykonaniu, ale także i co do ponoszenia ciężarów.

Nie mówię już o wypuszczeniu przez komisję majątków leśnych, nie mówię o takich majątkach, które się znajdują w innej gminie, a których właściciel znowu w innej gminie mieszka, bo tę ewentualność przewidziała już nawet większość komisji

drogowej, a mówię tylko o tem, co w tej ustawie nie jest przewidzianem. §. 17. powiada, że (czyta) w razie potrzeby gotowizny przez zarząd drogowy uznanej za niezbędną, spleconą być musi w gotowiznie część nieprzywyższająca jednak  $\frac{1}{3}$  rocznej robocizny prestacyjnej.

Otóż proszę panów, taka potrzeba zawsze zachodzić będzie, bo oprócz ciężarów na gminy nałożonych tym projektem, mają one jeszcze dawać materiał drewniany w stosunku do podatku. Ten ciężar dotychczas zobowiązywał obszar dworski, a gdy teraz gminie przyjdzie splecać go w dwóch lub trzech częściach, więc naturalnie te 5 centów, które tutaj w §§. 22 naznacza większość komisji za niewystarczające.

Ale ta ustawa idzie jeszcze dalej w tem żądaniu, bo powiada, że w razie odciągania się od wykonania prestacyi w naturze, Rada powiatowa może uchwalić, aby wartość całej prestacyi od ociągających się splecona była.

Proszę panów, niemal w każdym powiecie są takie okolice, które leżą od drogi o 4 lub 5, ale i takie o 15 do 20 kilometrów, więc nietylko iść, ale, gdy przyjdzie prestacya ciągła, jechać będzie potrzeba. Nie każdy gospodarz jest tak zamożny żeby miał dostatecznie silne bydło, więc nie będzie mógł w oznaczonym czasie tam być, chociaż mu się nawet za każde 4 kilometry strąca pół godziny, nie będzie w stanie dojechać, i zamiast o 8 lub 9 przyjedzie o 11, odpocznie cokolwiek, a potem będzie musiał pojechać do domu. Ta sama ma się rzecz z robotą pieszą, bo niejedyn gospodarz, już w wieku i słaby, nie mogąc w oznaczonym czasie zdążyć, przyjdzie później, znużony niesłychanie, odpocznie na chwilę, odrobi godzinę albo dwie, i powróci do domu, i znowu czas się tylko zmarnuje. Wprawdzie większość komisji zastrzega się przeciw tym zwłokom robotą wymiarową, ale proszę panów, jeżeli ktoś nie ma sił na odrobienie prestacyi, czyż można przymusić, by za te dwa dni ustawą naznaczone, odrobił trzy lub cztery razy. Ja myślę, że to jest niepodobieństwem.

Co jest najwadliwszą stroną w tej ustawie, to mi się zdaje, że ta demoralizacya robotników i czeladzi. Uznał to już wysoki Rząd. Znosząc szarwark i pogłównę w 1824 r. Jak może kto nadzorować, że ten lub ów tyle a tyle zrobić ma, a tem samem powstaje tylko opieszale i złe wykonanie. A gdy taki robotnik wróci do domu? czy we dworzec czy u innego gospodarza wiejskiego, zawsze będzie złe

robił. Tak samo czeladź będzie zdemoralizowaną i to wszystko będzie oddziaływało na gospodarzy miejscowych, którzy posiadają realności, którzy taką czeladź trzymać muszą.

Większość komisji przyznaje, że ustawa będzie łatwą do wykonania, ale nakłada wielkie ciężary.

Często słyszałem i czytałem, że kraj potrzebuje dróg, a drogi potrzebują ofiar, jeżeli się więc lękamy ciężarów, to musimy się zrzec dróg.

Lecz proszę tylko prestacje wymienione we wniosku większości porównać z dodatkami we wniosku mniejszości.

Szanowny referent Wydziału krajowego obliczył wartość robocizny, jeżeli się nie mylę, mnie się zdaje, na 2,400.000 złr. t. j. jeżeli wszystkie obliczone prestacje będą uiszczone i odrobione.

Wprawdzie trzeba mu najpierw zarzucić, że i 4tej części nie będzie wart ta tu robota, lecz przypuszczam, że tyle będzie w rzeczy samej, będzie to wynosiło 33 centów dodatków, jeżeli nie 40. Biorąc ten stosunek prestacji do podatków, wypadłoby według zasady mniejszości 40%, dodatków Z tych płacący podług podatków miałyby płacić 10% lub 12%, inny tylko 2% i niejedyn nie wieleby płacił, a za niego inny musiałby płacić 80—90%, a który dotychczas nie płaci żadnego podatku, nie ma proporcji, bo nie płaci nic, a musiałby zapłacić lub odrobić 60 lub 80 ct. Więc tę podstawę prestacji uważam za niesprawiedliwą, i dlatego za mniejszością głosować będę.

J. E. hr. Marszałek. P. Torosiewicz ma głos.

P. Torosiewicz. W całym kraju żądają ustawy drogowej t. j. właściwej i odpowiedniej celowi. W skutek tego przedłożył Wydział krajowy wysokiej Izbie projekt starannie wypracowany, obiecujący lepszą przyszłość w tej gałęzi administracyjnej, tak mocno kraj obchodzącej, albowiem rozszerzył sieć dróg powiatowych, uznając drogi ważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu, łączące miasteczka między sobą jakoteż z drogami bitymi i stacjami kolei żelaznej za drogi powiatowe.

(J. E. hr. Marszałek zchodzi z trybuny, Wice Marszałek ks. biskup Stupnicki zajmuje krzesło prezydyalne).

Także uważał na odpowiedni rozkład ciężarów stosunkom naszym, że projekt Wydziału krajowego a właściwie projekt terazniejszej większości komisji roz-

szerza atrybucje Wydziału krajowego i Wydziałów Rad powiatowych co do dróg w ogóle i wyposażył drogi powiatowe znacznymi funduszami, któremi dotychczas dysponować nie można było, albowiem ci kontrybucenci nie są obowiązani do roboty przy drogach, które się znajdują po za granicami gmin, pomimo, że zarówno z tych dróg korzystają. Ztąd pochodzi, co często się wydarza, że na jedną małą gminę spada cały ciężar utrzymania drogi komunikacyjnej, której wszyscy używają a ta mała gmina wydołać nie jest w stanie temu obowiązkowi; z drugiej strony gmina bogata na uboczu położona nie ma więcej obowiązków jak utrzymywać jedną małą drogę, której sama używa. Tym brakiem i niesprawiedliwościom terazniejsza większość komisji zapobiegła, lecz jest jeszcze zasadnicza wada w ustępach ustawy, której zmiany ogół wymaga, a której i terazniejsza większość komisji nie uważa, a tą wadą jest prestacja w naturze.

Moi panowie, mam to głębokie przekonanie, że dopóki ten zużyty system usunięty nie zostanie, dopóty dróg mieć nie będziemy. Wydział krajowy przeszłego roku w swem sprawozdaniu wspomina, że Belgia i Francja znaczną część bitych gościńców zawdzięcza także prestacjom w naturze, lecz tam zachodzą zupełnie inne stosunki. Nasza ludność u nas stoi o wiele niżej pod względem poczucia wypełnienia obowiązków od ludności w tamtych krajach. Zresztą u nas weszło w zwyczaj przy szarwarkach nie robić i daremnie czas marnować, a zwyczajów takich nie jest tak łatwo półśrodkami wykorzeńić, wszelkie usiłowania pod tym względem będą martwą literą na papierze. Nie tak jak komisya proponuje o godz. 7. rano, ale o 10. godzinie będą kontrybucenci na szarwarki wychodzić, bo tak odrabiano szarwarki, bo taki był zwyczaj od wieków.

Zresztą musianooby często do dróg powiatowych używać robotników pochodzących z gmin, gdzie robocizny droższe, podczas gdy w miejscu możnaby ich dostać za tańsze pieniądze. Taki w naturze uiszczony podatek jest stosunkowo bardzo drogi i celu chybiający, bo nie jest produktywny, a tem samem staje się błędem ekonomicznym, który musi niekorzystnie oddziaływać na bogactwo kraju całego.

Od wieków był zwyczaj przy szarwarkach drogi budować w granicach gminy. Ten zwyczaj nie jest łatwo przełamać, nie jest tak łatwo przymusić do odrabiania szarwarku po za granicami gminy przy

drogach powiatowych nawet o 1½ mili oddalonych tak jak to większość komisji proponuje. I za czasów absolutyzmu były wielkie trudności, Rząd musiał walczyć z nimi budując drogi konkurencyjne. Zniwolony był często nawet wojskiem przymuszać ludność naszą do odrabiania szarwarku. Nareszcie niepokoje między ludem wiejskim były powodem że Rząd drogi konkurencyjne zaczął opłacać gotówką. Mielibyśmy prowracać do tego, co władze rządowe dla uspokojenia ludu wiejskiego zaniechały, mielibyśmy wywoływać niepokoje domowe a co więcej wstręt ludu wiejskiego do władz autonomicznych i nienawiść ku ich organom?

Według projektu Wydziału krajowego dowolnie jest zostawione każdemu prestacyę odrabiać, w naturze, albo w gotówce składać. Nie podpada wątpliwości, że właściciele większych posiadłości będą pretensje w gotówce składać, zaś gminy będą je w naturze odrabiać, a każdy przyznać musi, że prestacya w naturze odrobiona nie wyrównuje ani w połowie prestacyi w gotówce.

(J. E. hr. Marszałek zajmuje krzesło przewodniczącego).

Tem samem właściciele większych posiadłości w stosunku do gmin znacznie więcej do dróg kontrybuować by musieli ztąd wynik, że ten projekt wymaga większych ofiar od właścicieli większych posiadłości, jeżeli weźmiemy na uwagę, że gminy trudnią się furmanką, i w wieloraki sposób z dróg korzystają. Aby się o tem przekonać dość jest pojechać raz na jarmark lub na targ tygodniowy do miasteczka, aby się przekonać, ile furmanek przybywa z okolicznych gmin, zaś dwory ani w setnej części z jarmarków nie korzystają, ani też furmanką się trudnić nie mogą.

Z tego więc powodu chciałbym ustawę drogową więcej widzieć zastosowaną do istniejących stosunków naszych i dla tego będę stawał poprawkę przy specjalnej debacie do §. 17 i 18. następującej treści (czyta):

„Wydział powiatowy ma prawo żądać od kontrybuentów w zamian za prestacyę w naturze opłatę w gotówce“.

Ten dodatek jest mojem zdaniem bardzo ważnym, ułatwi bowiem Wydziałom powiatowym przy prestacyach w naturze utrzymanie i budowanie dróg powiatowych, bo będą w prawie od kontrybuentów żądać w razie złej roboty opłaty w gotówce. Teraz

zaś muszę oświadczyć, że będę głosował, aby projekt większości wziąć za podstawę obrad.

J. E. hr. Marszałek. P. Krasicki ma głos.

P. ks. Krasicki. Projekt, któryj nam proponuje bolsziści komisji, nie jest oryginalnym, bo użę raz był w Pałati, koły, toho skazaty ue umiju. I znajete, Hospodynowe ja duze rad z toho, że w nekotorych wzhladach ne maju zdorowoj pamiaty i chotiaj czasom żaluju, że pry łehkoj pamiaty ne mohu sobi prypomnuty jakojis riczy, tak protywno czasom i blahodarju tuju słabu pamiat', bo mohu zabyty ne odnu krywdu i ne odnu niesprawedlywość', jaka nas spotkała. Ja sudzu, że ta słaba pamiat' i w tom słuczaju zrobyt meni tuju prysłuhu, szczo zapimnułbym o tom, jesłyby Sojm pryniał projekt bolszosty komisji.

Z toho poznajete, Hospodynowe, szczo ja kategoryczno sprotywłaju sia tomu projektowy, a to dla toho, bo wydžu, że ne jest ekonomicznym, bo wydžu, że osnowuje sia na niesprawedlywosty, bo wydžu, że on wede nasz kraj do materjalnoj ruiny, bo wydžu, że on w pewnych punktach, kotoryi budu mał cześć' nawesty, prowadyt do anarchji w zarjadi spraw drohowych, a w kincy, bo wydžu, że je antikonstytucyjnym, bo sprotywłaje sia swobodi konstytucyjnoj.

Ja podnis protyw tomu projektu znaczytelny zamity, dla toho jeśm dołžen, usprawedlywyty sia na každyj toczci. Ku mojemu szczaśtiu ja w tom opredileniu ne znaju najmęszych trudnostej.

Ja skazał najpersze, że projekt toj jest neekonomicznym. Zdaje my sia, że tu nijakich dokazytelstw bolsze ne potrobuju, jak tolko to, że marnowanie prestacyj ne jest nyczym innym, jak zmarnowaniem najważniejszoho kapitału, osobenno u nas kapitału pracy. Tysiaczy i tysiaczy robotnykow poszłoby bez żadnoho rezultatu, bo czas ich roboty zmarnowałby sia, hde w produkcyi rolnyczoj byłby najlipsze ocinennyj i najbilszyj prynesby požytok. Zasada prestacyj zatim jest pod wsiakoju krytoku. Lubytyele prestacyj nawodiat w každyj słuczaju przykłady Belgji, Francyi i Szwejcarji i kazut, że tam sut prestacyi, że sut dorohy i proczaja. Ja pyszu sia w toj kontyngens, szczo i poseł Tyszkowski. Mene wsi tyji cytaty jakoś raziat, i z sozalińjem muszu skazaty, że tu pry každyj sprawi musyt buty Belgja, Francya i Szwejcaria. Odnako ja ne dywuju sia, że tyji Panowe musiat ity do Francyi, bo ony dla swoich wywodiw pola ne ma-

jut, bo tu wydiat, że jest prestacya, a z toho nema nijakoho chosna otže, ne mohuczy tu dokazaty swoho, musiat szukaty prymirov po za hranyceju.

Ja skazał dalsze, že ta prestacya ne osnowuje sia na sprawedywosti. Muszu zajawyty že mowlu sina ira et studio, i tylko czuwstwuju sia jako poseł do obowiazku, moje peregonyanie wyskazaty. W motywach bolszosty czytaju, že dla toho treba prestacyj zaprowadyty, aby i toj, kotoryj maje tolko odnoho konia, ne usuwał sia od dołžnosti wzhladom doroh. Já ne mohu toho inaksze rozumity, jak tolko, aby tych, kotoryi majut tylko odnoho konia takož pryszly do prestacyi. Nasampered skazu wam, Hospodynowe, že jábym ne był w zasadi protywny tomu, ale pytaju sia, hde podila bolszišt komisiji w tretom ustupi (hde o konkurentach besida) tyi sotki i sotki korow' kotoryi ne wchodiat w kontrybucju, bo tylko o towari roboczom mowa w projekti, a hde sotni i sotni stah końskich, kotoryi takož ne wchodiat w kategorju towaru roboczoho; a hde sotni i sotni par do ekwipažów, kotoryi takož ne wchodiat w kategorju towaru roboczoho? (Głosy: O! O!) A precii izwistna to riez z praktyki, že jesly ide sto kerow, mołodnyku abo łozat, to bilsze nyszczat dorohu, jak wsi podwody. Otže, jesly bolszišt komisiji wynajszla takoho bidnoho zarobnyka z odnym konem, ne powynna była opuskaty sotki toho towaru, kotoryj pišla wyraženia komisiji ne potiahaje sia do kontrybucyi. W proczem ja ne obawlaju sia, aby takij czołowik usunul sia od prestacyi, bo on konieczno platył jakijś podatok — zarobkowyj — otož na podstawi toho podatku uže bude konkurowaty do doroh w mysly predložnja meńszosty komisiji. Dalszu nesprawedywišt' wydzu w tim, že bolszošt' komisiji kaže, szczo tyi seła i obszary dworski, kotoryi otstojat od dorohy powitowej bilsze jak 1½, myli, sut' zwilnjeni od konkurencyi.

To jest najfałszywsza zasada, a szczo bilsze, kazu, szczo w toj zasadi brak wsiakoho pocuwstwija do obywatelskich obowiazkiw. Dla czohož moi Hospodynowe, hromada ta maje byty uwilnena od konkurencyi tam, hde ide o dobro publiczne? Pytaju sia człeniw bolszosty, dla czoho nikoly ne zaberaly hołosu, aby ne konkurowaly do doroh krajowych z takich okołyc, hde ne o 12 ale o 100 kilometriw nema hostyńca? Jesly zasada ta jest sprawedywa, naj bude vse i w koždyj sluczaju zastosowana. Jesly prymem tuju zasadu, to zna-

czyt, že powit bude w bezustannoj dezorganizacyi, bo rada powitowa tohda bude decydowaty o charakteri dorohy. Budut tohda dwi partyi, z kotorych ni odna ni druha ne bude sia poczuwała do obowiazku konkurencyi, i tim sposobom ani na krok sprawa ne postupył. Wydyte z toho, jaka to zhnbnna zasada. Dalsze wydzu nesprawedywišt' w tom, že bolszišt' komisiji, ne znaju z jakich powodiw, i maju czešt zaprosyty hospodyna referenta, aby my toje wyjasnył — mista, kotoryi majut własnyj statut hromadskyj, sut' izjaty od konkurencyi do doroh powitowych. Ja sudžu, že to je czystyj prywilej, a meni sia wydył, že my ne żyjem w wiku prywilejiw. Jesly kto, to własne tyi mista pišla sprawedywosti powynny do doroh konkurowaty, bo jakže ony pryszly do statutu? Czerez pobilszeńje populacyi, czerez pobilszeńje interesiw. A któž daje im tyi interesa? Najblyžszy okołyci, a zatim ne majut tyi dawaty na dorohy z toho žereła, z kotoro roho pryszly do statutu. To wetyka nekonsekwencya. Dalsze kaže projekt bolszosty, uwalniajnt sia od prestacyj tyi mista, kotoryi chotiaj ne majut osobnoho statutu, odnakož sut w sostojańju tyi prestacyi w kapitali zložyty i kotoryi ne dajut dodatkiw do podatkiw bilsze jak 10 pr. Ja, wydyte, Hospodynowe, na tuju zasadu sohłasyty sia ne mohu, uwažajuczy sia netolko jako poseł krajowyj, ale jako predstawytel ludnocy seljańskoj.

Tu bilszošt' komisiji szczadył, že tolko tyi mohut sia wykupyty, kotoryi ne platiat bilsze nad 10 pr. dodatkiw, a zabyłe, jak nakładała kołyś 80 pr. do 100 pr. A teper tyi, kotoryi majut kapitaly, naj budut swobodnyi, a bidnijszi naj ponosiat tiahari. To druhyj punkt nesprawedywyj.

Perechožu teper do toho, že toj projekt wede do ruiny. Ciła ta manipulacja, kotoruju proponuje bolszišt, ne jest' nycz inszoho, jak tolko ohromna buchalterja. Proszu bo was, hospodynowe konskrypcja ludej odbuwaje sia naturalno z metrykami pod wzhladom hygjeny, treba likara — potreba dalsze metryki towaru roboczoho, repartycyj najrozlycznijszych w świti wykazow i proczaja. Jak ja sobi predstavljaju tuju riez pišla predložnja bilszosty, to ja w tom wydzu szczoś tak ohremnoho, že owoty tymy sredstwamy, jakiji predstavljaje bolszišt, nijakoju miroju zrealizowanym byty ne može — bo zrealizowanie toj manipulucyi wkładaje bolszišt na organa automicznyji, to jest, na neszczastnu Radu, na oplakanyji wydily, i na bidnoho wijta. Ja czuł moi hospodynowe, že od niktoroho czasu naszi seljae prosiat o znesenie rad powitowych — otže

dumaju, że toj wnesok ne bude potribnij jak sia uchwałył projekt bilszosty, bo tyi człeny Rad powitowych wsi samy poutikajut. (Wielka wesolość). Dyletantyzm maje swoje hranyci, w niktorych pere-staje byty dyletantyzmom.

W tom sostawi riczej nikto ne schocze należaty do nijakoj reprezentacji w świti. Szczoby toj plan zrealizowaty, musyt byty koźdej płatnym. Jeste pryjmete, hospodynowe tuju buchalterju, to nahotujte mnoho hroszej, bo jak ne zapłatyte, to nycz z toho ne bude. Taka ustawa, to szkoda czasu i atlasu. Tu jeszcze odno meni wpadaje w oczy. Wydił krajewij nedawno tomu z powodu, że wysokij Sejm bud'to nowo perekazał mu nadzór nad majetkami i zakładami hromadskimi, zażelał pobilszenia sył roboczycb — zażelał tohda, koły uže maje materiał dotychezasowym dijstwijem uporjadkowany, i koły maje dostateczne czysło sył, a tut w projekti do dorohowoj ustawy nakładaje on tiahar ne praktykowanyj na Wydiły powitowyji, szczoby jeha bezpłatno ispołniały.

Zbliżaju sia teper do toho punktu, że jeslyby propozycja, zakluczona w §. 33 projektu bilszosty, wojszła w użytye, tohda nastupyla by sowerszena dorohowaja anarchja, bo tam skazano: jesly obszar dworski i hromada porozumijut sia w inszyj sposób, jak ustawa każe, to takoz zhoda!

Proszu hospodynowe, to najblyższa ewentalnoś' z toho jest ta, że odna hromada na swij ład a druha hromada na swij ład tuju sprawa załahodyt, i budem maty skolko hromad i obszarów dworskich. A na słuczaj, jeslyby ne pryjšło meży hromado a dworskiem obszarom do zhody, tohda ni od odnoj ni od druhej storony ani oden krok sia ne zdilaje. Meni sia wydyt, że bolsziś komisji po wsim zapiznała, jaki trudnosty stawłaje egzekucyi swoho projektu, bo każe, że właś' autonomiczna, a skolko pamiataju, wjt może byty ukaranym karoju do 20 zlr. Jeste ja uže skazał, że autonomiczniji reprezentanty samy poutikajut, to tu skažu, że jeslyby kotoryj mał stolko cywilnoj odwahy i ostojał sia, to ta kara ho odżene, a ne może sia usterehezy toj kary, bo ciłyj mechanizm tak zaputanyj, że uže z hory można wymiryty karu.

Prychodzu do poślidnoj toczki moho wywodu, to jest, że toj projekt chotiaj sia to może wydaty paradoksom jest antikonstytucyjnym. Czytajem bo w §. 36 tak (czyta). otklykanie od oriczenij i rozporządzenij Wydiła krajewoho ne maje misticia.

Ja toho ne ponymajut, meni sia zdaje, że w konstytucyjnoj derżawi ciłe ustawodawstwo stremyt do toho, szczoby uchylity nesprawedlywosty i vse utworyty jakuś właś', u kotorojby można wynajty koniecznuju sprawedlywiś' Na to w dumi derżawnoj uchwaleno administracyju trybunał — ustawa że, proponowannaja nam bilszostyju komisiji, zakuzuje otklykania sia do toho trybunau (głosy: Nie, nie, niema jeszcze trybunału). Za pozwoleńje jesly toho trybunału jeszcze nama, to toho pryiczajnja ne potreba bylo, no reczenyj trybunał uže bude, a bolszość komisiji proponuje nam, uchwality zakaż nad riszenja krajewoho Wydiła do wyższoj sprawedlywosty hladata. Na toje nijakoj mi-roju pysaty sia nemohu.

Pocztennyj czlen Wydiła krajewoho na wstupi swojej besidy skazał, szczo to ohromnyj bude tiahar dla kontrybentów, jeslyby sia uderżała ustawa po projektu meńszosty bo pobilszyłyby sia podatki. Ja skažu, że pewno ne o bilsze, jak na sej rok kontrybuenty musiat płatyty, i jak uderżanie mani pulacyjnych organów by kosztowało, jeslybymy pry-niały projekt bilszosty.

Każe czlen Wydiła krajewoho: treba nam podtrymaty dorohy krajewy, bo szczoż z nymy zdilaty, czy ich ekskamerowaty? A szczo zrobyty z tymy, kotoryi Sojm uznał za krajewy a ne sut zbudowany? Wyraczył sia besidnyk, że precii Sojm ne schocze zbiloho czorne zrobyty. Ja dumaju, że Wydił krajewyj wyruczyt wysokij Sojm, aby zrobyty z biloho czorne, bo zaczim sia tyi dorohy zroblat, to taja uchwała sama z sebe z biloj stane sia czornoju.

Ne mohu załyszty pryiczajnja, szczo do toho że pocztennyj czlen Wydiła krajewoho skazał, że majemo stolko doroh powitowych, skilko doroh krajewych. Toje zajawlenie mene bilsze utwerdzae w tom, aby zistaty pry projekti meńszosty, bo koły dorohy powitowyji ne majut ani inżynierów, ani fondiw postojannych, jak dorohy krajewy, a o własnych syłach wyriwnujut czysłu mył doroh krajewych, to musyt toje promawłaty za nymy, to jest za projektom meńszosty.

Z tych zatim przyczyn stawłaju wneseńje, daby nad projektom bolszosty perejty do porjadku dnewnoho, a jako substrat do obrad wziaty predloženyje meńszosty. (Brawo).

J. E. hr. Marszałek. Poseł Dunajewski ma głos.

P. Dunajewski. Muszę wysoką Izbę o niejakie pobłażanie prosić, że w tak spóźnionej porze

przemawiam i to w sprawie, w której według zdania w naszych poufnych rozmowach często objawianego, tylko specjaliści głos zabierać powinni. Ściśle biorąc powoływanie wyłącznie specjalistów do rozbiórki pewnych spraw odpowiada naturze urzędów i władz, a sprzeciwia się istocie parlamentarizmu, który właśnie na tem polega, aby osoby różnych zawodów i zajęć o wszystkich sprawach publicznych stanowiły. Nie jestem specjalistą drogowym, nie mam po temu teoretycznego wykształcenia, nie budowałem dróg; nie znam się i na tych drogach, które do drogowej komisji prowadzą, ale tu nie ma mowy o budowie dróg. Tu tylko się przeważnie toczy sprawa o rozkładach ciężarów na ludność całą, o postanowienie, jak się ma przykładać każdy do tego celu, a w tem może być każdy specjalistą. Nie wiadomo mi, czyby kto był w tej Izbie, któryby nie płacił na cele publiczne.

Z szczerą radością powitałem projekt Wydziału krajowego wniesiony na tej ostatniej kadencji obecnej sesji sejmowej i z również szczerą radością witałem także projekt większości komisji. Ustawa w r. 1866 uchwalona podlega różnym zarzutom i trudnościom, lecz dla tego jedynie nie mógłbym potępić tego, który ją ułożył. Zgadzam się w zupełności, że w owej chwili nasuwały się nieprzebyte prawie trudności sprawiedliwego rozdzielania ciężaru; samorząd kraju był młodym, a doświadczenie nasze bardzo małe, że więc w owej chwili wytrawny statysta, wnioskował, aby raczej zatrzymać to, co było, niż puszczać się na nieznanne morze eksperymentów. Dziś rzeczy się zmieniły, dziś mamy doświadczenie, mamy powagę Wydziału krajowego, który przez swego członka wręcz oświadczył, że już ze względów zgody społecznej ustawa nie jest do utrzymania, mamy więc powody do postarania się o nową odpowiedniejszą naszym stosunkom ustawę. Witam więc projekt większości. Cieszę się, że raz na to morze dyskusji wypłynął statek poważny, zbrojny w należyte zasady, poważny, bo opierający się na podwalinach gruntowej znajomości rzeczy. Ale niestety za tym statkiem, jak to zawsze bywa na morzu, płynie przyczepiona do niego łódź wątlej budowy, mojem najniższym zdaniem wątlej, mówią wprawdzie, że jasna i przezroczysta jak szkło, ale jeżeli mi poezja dodać pozwoli, „i jak szkło krucho“ projekt mniejszości.

Chcąc się rozprawić z projektem mniejszości muszę podobno pamiętać o tem, że to jest ogólna rozprawa, w której tylko o głównych zasadach

mowa być może, a nie o szczegółowych postanowieniach, bo przecież wiadomo, że zawsze jest specjalna dyskusja i potem czas, aby stawiać poprawki do pojedynczych artykułów.

Pytam się najprzód, jaka jest główna zasada tego projektu mniejszości, który tak wymownych znalazł obrońców. Pytając się o owe zasady spotykam się z wyliczeniem tychże w motywach mniejszości (czyta): „Mniejszość komisji kierowała się albo raczej przejęła się następującymi zasadami:

1) że kraj potrzebuje znacznego rozwinięcia dróg komunikacyjnych i ułatwienia zbycia płodów,

2) że rozwinięcie to nastąpić powinno bez nałożenia nowych ciężarów,

3) że nowa ustawa opierać się winna na słusznym wymiarze ponoszenia ciężarów.

Jeżeli tylko takimi zasadami dała się kierować mniejszość komisji, a tak powiada, to nie wiem dla czego odstąpiła od zasad większości, bo myślałem, że wszyscy do tego dążą, żeby wymiar ciężarów nie był niesłuszny i niesprawiedliwy. Wszyscy chcielibyśmy, żeby było jak najwięcej dróg, a jak najmniej ciężarów.

Z tych zasad przez wszystkich uznanych trudno dociec, dla czego mniejszość komisji niezgadza się z większością.

Większość stanowczo wypowiada, że pozostała przy zasadzie projektu przeszłorocznego, mniejszość, zaś, jak to z sprawozdania większości wynika, na trzech wręcz sobie przeciwnych zasadach odbywała swe gimnastyczne ćwiczenia w sztuce prawodawczej.

Główna zasada, około której, jak około osi swej, obraca się tak projekt Wydziału krajowego jak i większości komisji jest ta, że mamy się na przyszłość przyczynić się do budowy i utrzymania dróg w części kwotami pieniężnymi a w znacznej części pracą. Dlaczego się na tę zasadę nie zgadza mniejszość, tego mojem zdaniem otwarcie i gruntownie w motywach swych nie powiedziała. Większość w zagadkowej uprzejmości nazywa projekt mniejszości prostszym i łatwiejszym do wykonania. Otoż jeżeli się w czem nie zgadzam z projektem większości to z tem pobłażliwym osądzeniem projektu mniejszości.

Nikt ani ze zwolenników ani z przeciwników większości nie wystąpił przeciw zasadzie równego rozdziału ciężarów na wszystkich; tu tylko zachodzi

pytanie, w jakiej formie i w jaki sposób ma być ten ciężar ponoszony. Otóż mniejszość utrzymuje: Najprostszym sposobem jest nałożenie dodatków do podatków.

Gdyby to życie nasze było tak proste, jak się maluje w niektórych umysłach, to dziwiłoby się należało, dlaczego trawimy często lata, nim przyjdziemy do jakiego stanowczego i dodatniego rezultatu. Nic łatwiejszego, bo tego uczy nas arytmetyka, jeżeli potrzeba 1,600,000 zł., powiedzieć, że to znaczy tyle a tyle centów dodatku do podatków. Gdyby to jeszcze w kraju, który obfituje w pieniądze, w którym przemysł i handel kwitnie, w którym łatwo o sprzedaż produktów i spieniężanie każdej pracy, gdyby to żądanie płacenia wszystkiego pieniędzmi wyszło od posłów, którzy trudnią się handlem i przemysłem, to posądziłbym ich o jednostronność, ale gdy taki wniosek wychodzi od rolników, którzy mają tyle trudności do pokonania przy sprzedaży płodów, dla których głównym targiem jest zagranica, jeżeli wniosek taki czynią przedstawiciele tej części gałęzi gospodarstwa krajowego, która raczej wszystko inne dać może, niż pieniądze, to nie widzę, co myśleć o takiej ekonomice, o takich pojęciach gospodarstwa.

Jeżeli skarb państwa od nas nie żąda podatków in natura, chyba w wypadkach nadzwyczajnych, to dla tego, że my nie możemy posyłać prestacyi do Wiednia, ale gdy idzie o drogi, które się mają w naszym sąsiedztwie budować, to jest jasna rzecz, że cóż łatwiej ludności dać, czy prestacye in natura, czy pieniądze? Zdaje mi się, jeżeli się nie mylę, a znam dość znaczną część kraju, że przeważnej części łatwiej szafować pracą, tem, co ma, niż tem, czego nie ma, t. j. pieniędzmi, i źle jest pozostawić im w rękach to, co mają, co możemy mieć w każdej chwili, a odbierać to, czego brak wszelki, t. j. gotówkę. Jeśli to jest gospodarstwem, to w istocie nie wiem, co jest brakiem gospodarstwa.

W kraju, który słynie z bogactwa, który do dziś dnia produkuje gospodarstwu europejskiemu, a przynajmniej Europy kontynentalnej, w kraju, który mimo ogromnych nieszczęść, niesłychaną sumę pięciu miliardów w krótkim czasie zapłacił, w kraju tak bogatym, gdy podczas rozprawy o tym przedmiocie ktoś, że tak powiem, półgębkiem podniósł możliwość ponoszenia ciężarów drogowych w gotówce, odrzekł referent tej sprawy w Izbie francuskiej: „Jeżeli będziemy drogi wyłącznie składkami pieniędzmi budować, to niewątpliwie drogi będą nadzwyczajnie kosztowne, bo pieniądze wspólnych we-

dług znanego przysłowia nikt nie szanuje. Jeżeli będziemy budować drogi wyłącznie prestacyą, to będziemy mieli drogi złe.“ Tu nie ma wyjścia, tu trzeba złączyć i jedno i drugie, trzeba korzystać z tego, co nam łatwiej dać mogą, a że łatwiej dadzą nam oczywiście pracę, nie mówię tu o pewnej warstwie, ale, o większości, — to nie ulega wątpliwości.

Nie mówię tu o cyfrach, których bardzo wiele znalazłem w sprawozdaniu mniejszości komisji. Chciałem je dokładnie zrozumieć, chciałem wykryć związek, jaki istnieje między temi cyframi, nie sprawdzając nawet, czy one są prawdziwe, czy nie, chciałem wreszcie wykryć związek, jaki zachodzi między temi cyframi a zasadami tej ustawy. Może być, że to moja wina, ale chociaż dosyć zajmuję się cyframi, — nie mogłem dojść tego związku. Niemiecki mędrzec twierdzi: „Cyfry mówią, bo one nam pokazują, jak się światem rządzi.“ Prawda! mówią, ale mówią do tego, który ich mowę rozumie. Trzeba z nimi długo obcować, porównywać, zestawiać, i to nie tylko cyfry z jednej części kraju, jednego państwa, ale z różnych państw, żeby umieć zrozumieć tę mowę cyfr. Kilka tygodni temu rzeczywiście przestraszyłem się, czytając wówczas właśnie w dziennikach niemieckich, że tak ~~zrządza~~ <sup>zrządza</sup> nasz ~~państwo~~ <sup>państwo</sup> drogami, iż pod rękami zarządu znika kilka milionów. Wykazał nam dopiero co członek Wydziału krajowego, całą bezzasadność i lekkomyślność podobnych twierdzeń opartych na niezrozumianych liczbach. Mniejszość komisji to powiada, ależ przypuśćmy, że dajemy 15 procent, — przypuśćmy to, co jest nieprawdą (śmiech).

Ostatni mój poprzednik<sup>3)</sup> w przemówieniu swoim, o ilem go mógł zrozumieć, podniósł zarzut przeciwko projektowi przez większość przedłożonemu. Mianowicie, że jest nieekonomiczny, bo marnuje kapitał pracy. Nie chcę się spierać o terminy naukowe, bo co innego kapitał, a co innego praca. Mniejsza o to, — ustawa nie chce marnować, lecz marnować możemy my, jeżeli będziemy źle pracować (brawo), a przeciw złej pracy nie podoła ustawa, ale wpływ klas wykształconych, zwłaszcza duchownych, którzy niech w ludność wpajają poczucie obowiązków (żywe oklaski) dla interesu kraju, a i materialny interes kraju zyska niewątpliwie nad podniesieniem moralności. Więc ustawa ta, a raczej ten projekt większości wcale nie marnuje pracy, — owszem jest on bardzo oszczędnym.

Mojem zdaniem, którego przecież szanownemu

2) *Dr. Baseni Medyka*

3) *P. H. Krasicki*



przeciwnikowi nie narzucam, ustawa ta jest oszczędna, bo żąda od nas tego, co mamy, co najłatwiej dać możemy, a nie pieniędzy w naszym ubogim kraju.

Proszę nie zapominać, coby to było, że już pomnę ekonomię, coby to była za administracja, i na jaką onaby nazwę zasługiwała, w kraju takim jak nasz, gdybyśmy nie zaspokoiwszy się dzisiejszymi trudnościami i pracą, chcieli zająć się tem, żeby ściągać od tej ludności — według projektu mniejszości — półtora do dwóch milionów dodatków. Jakaż trudność zbierania tego ogromnego kapitału w kwotach krajcarów, trzymać ten kapitał w kasach powiatowych lub gminnych, strzedz lub narażić go na utratę, złą wolę ludzi, a przynajmniej na utratę znacznego procentu ze stratą całego kraju. Taka administracja sprzeciwia się pierwszym zasadom ekonomiki i oszczędności.

Według Przewielebnego przeciwnika<sup>31</sup> jest dalej projekt większości anarchicznym, — o ilem go mógł zrozumieć, bo przyznaje, że mogę go nie zrozumiał. A anarchię upatruje on w tem postanowieniu szczegółowem, według którego dwór i gmina mogą się porozumieć co do alternatywy, w jakim stosunku pieniądze, a w jakim praca ma być dawana. Najpierw muszę zaprotestować uroczystie przeciw zarzutowi anarchii tam, gdzie ustawa wzywa do porozumienia się dworu i gromady, owszem pragnąłbym, by się one jak najczęściej porozumiewały, bo mielibyśmy o wiele mniej trudów i czynności administracyjnych.

Ustawa, która daje wybór, alternatywę w dwóch kierunkach, bynajmniej nie jest ustawą anarchiczną; jest to ustawa, która szanuje, o ile wypada, rozumną wolę obywateli. N. p. ustawą, czyli regulamin Izby, który nas obowiązuje, pozwala każdemu mówić czy po polsku, czy po rusku, — czy to jest anarchia? Mamy wolny wybór, — jeden mówi po rusku, drugi po polsku, — w tem nie widzę anarchii, widzę tylko zgodę i pragnąłbym, by dalej istniała między dwoma plemionami jednej i tej samej ziemi (brawo). Zarzucił mój poprzednik tej ustawie, że jest niekonstytucyjną, a to dla tego, że Wydział krajowy ma być ostatnią instancją do załatwiania spraw drogowych. Gdzież to szanowny przeciwnik wyczytał, że niewolno stanowić, kto ma być ostatnią instancją? Wszystko na świecie musi mieć raz koniec, na to nie masz rady, i czy 7, czy 50 instancji będzie, zawsze jedna musi być ostatnią. To są sprawy drobiazgowy, a czem mniej instancji, tem

lepiej dla tych spraw, a czem więcej instancji, tem większa krzywda dla stron w sprawach drobiazgowych, niż gdyby był wyrok w istocie niesprawiedliwy. Przeciwnik mój powołał się na ustawę o sądzie administracyjnym we Wiedniu. Najprzód ustawy takiej nie ma, jest tylko uchwała obu Izb Rady Państwa. Ponieważ zaś jako poseł był na posiedzeniu obecnym, więc powinien był wiedzieć, że jest to tylko sąd kasacyjny, który tylko ma znosić orzeczenia, ale sam nie orzeka. Zarzut więc niekonstytucyjności nie ma żadnej wagi.

Jeżeli szanowny mówca grozi, — może żartem, — że, gdybyśmy projekt ten uchwalili, to pewnie członkowie Rad powiatowych, a nawet Sejmu uciekają, to jabym myślał, że to tylko zarzut przeciw tym, którzy uciekają (śmiech), a nie przeciw tym, którzy ustoją na miejscu i bronią spraw według sumienia, a komu się podoba uciekać, niech pomni na przysłowie, którego nie wymieniam, bo lękam się Ekscelencyi Marszałka (wesołość, oklaski).

Zwracając się jeszcze raz do mniejszości, nie wątpię i jestem tego przekonania, że miała najlepsze chęci, bo sprawozdawca jest znany z zapobiegliwości, niezwykłej ruchliwości i gorliwości w sprawach tutaj rozbieranych. Posunął on się w motywach do projektu aż do tych idealnych wyżyn, z których widzi stan kraju nie w dzisiejszej chwili, ale takim, jakim może w odległej przyszłości leżdzie.

Jest tam powiedziano, że tak (czyta) koleje przecinają kraj nasz wzdłuż i wszerz, iż drogi krajowe utracą swoją dotychczasową cechę. A proszę wziąć kartę kolei żelaznych r. 1875, — porównać Czechy i Morawę, a nie mówię o wielu innych zagranicznych krajach, jak wiele jeszcze u nas brakuje kolei na przerznięcie kraju wzdłuż i wszerz nie ma mowy. Gdybyśmy nie mieli dróg tylko do kolei, to  $\frac{2}{3}$  części z nas musiałoby siedzieć w domu, bo niepodobna byłoby wyjechać. Gdyby cokolwiek było w stanie, — a wiem, że sprawozdawcy mniejszości mało na tem zależy pociągnąć mnie ku projektowi mniejszości, to jeden ustęp w motywach, który widocznie już nie jest w bezpośrednim związku z ustawą drogową. Ale jak się to często wydarza, sięga o wiele wyżej do ogólnej kwestyi. Czytamy bowiem w jednym z ustępów:

„Łącząc dziś na polu komunikacji wspólny interes gminy i obszaru dworskiego, mniejszość komisji sejmowej ożywioną jest tem przeświadcze-

4). Ustawa ta nie była wprawdzie samodzielną nowelizacją. N. p. Franciszek był także posłem do Rady Państwa.

*Handwritten notes:*  
4. m. b. p.  
Handwritten notes in the right margin.

*Handwritten notes:*  
Handwritten notes in the right margin.

*Handwritten notes:*  
Handwritten notes in the right margin.

*Handwritten notes:*  
1 - 10 for  
cizak  
5 - to  
tem na

*Handwritten notes:*  
V -  
I byłby  
w stanie  
bie

niem, że przyczynia się do zrobienia ważnego kroku naprzód ku zespoleniu i innych interesów wspólnych, tych najważniejszych czynników naszej organizacji społecznej, obszaru dworskiego i gminy, i to na drodze dobrowolnej a nie przymusowej.

Z początku olśniony byłem tą obietnicą, że może ziszczą się moje życzenia, które może mylne, ale pochodzą z głębokiego przekonania i długoletnich studjów; nastąpiłaby silna administracja jednocząca to, co nazywamy dzisiaj, a na co by się starzy Polacy w grobie obrócili, obszar dworski, z gromadą czyli gminą wiejską. Jednak zastanawiając się bliżej nad doniosłością tego ustępu, jakoś nie mogę podzielać tej nadziei. Naprzód mają się tu łączyć, ale gdzie i przy jakiej sposobności? Mnie się rzecz tak przedstawia, a pytałem się moich przyjaciół osobistych i politycznych i ci potwierdzili, że, gdybyśmy przyjęli ten projekt ten i najwyższą uzyskał sankcyę, to oczywiście alternatywa byłaby ta, że albobymy ściągali te pieniądze z gmin albo nie. W ostatnim wypadku, o wiele prawdopodobniejszym bo w czem się ludzie zgadzają, oto w tem: Ja nie dam i ty nie nie dasz, a wtedy ta ustawa nie łączyłaby nikogo, tylko miałaby to następstwo, żeby dróg nie było. Ustawa drogowa na to, ażeby dróg nie było, jest coś niezwykłego (śmiech). Jeżeli przypuścimy, że się mylę, że przyjdzie przeciwny wypadek, że ściągną siłami egzekucyi administracyjnej znacznie wyższe sumy, to włóścianie oczywiście zrażeni ciężarem i bardzo słusznie, bo będą znaczne, powiedzą sobie: potrzeba się policzyć jakoś z kasą drogową, aby odebrać z procentem, co nam odebrali. Dałem 30 centów za dzień pracy, a jak mi będzie potrzeba, to będę wołał; dajcie mi 60 cent. Co Panowie zrobicie? Czy będziecie srowadzać robotników o 15—20 mil. Czy nie wiedzą ci panowie, którzy mają gospodarstwa, jak dalece są zależni od robotników w czasie żniwa, że nieraz muszą płacić większe sumy robotnikowi, a nie mają prawa przymuszać go do roboty, czy ta komisya drogowa, czy rada powiatowa będą miały prawo przymuszać kogo do pracy in natura? Zapłacą, a nie będzie dróg. Ale nie zapłacą, bo nie będą w stanie z braku prestacyi, które mniejszość wykreśla w swym projekcie, a dla braku pieniędzy, któremu mniejszość komisyi nie zaradzi, powstanie zaniedbanie dróg, zwłaszcza gminnych, a na zaniedbanych drogach, jak wiemy, powstają wyboje i kałuże, — czy to jest ten punkt, do którego sprawozdawca mniejszości zmierza, gdzie myśli, że się spotka i złączy dwór z gminą (wesołość — brawo).

Przepraszam wysoką Izbę, że i ja sobie pozwolę zrobić uwagę, która nie bezpośrednio, ale pośrednio stoi z tą sprawą w stanowczym związku.

Pięć lat dobiega, jak radzimy nad ustawą drogową, nie mówiąc o propinacyi. Pojmuję bardzo, że są zadania trudne, wymagające czasu i rozbiur, że poważny mąż stanu długo i grntownie się zastanawia i rozbiera, na szali swoich uwag jedną i drugą wątpliwość waży, nim ureszcie postanowi w swoim umyśle i sumieniu, że tego a nie czego innego wymaga dobro kraju. W obec przykładu z zagranicy i doświadczenia innych państw, w obec doświadczenia własnego kraju, czas już wielki, by ten namysł i rozważyć doprowadzić do pewnego praktycznego rezultatu. Cytaty z innych krajów nie podobały się wprawdzie szanownemu poprzednikowi, chociaż nie tylko z zachodnich krajów były przytoczone data. Pamiętam dobrze, że poseł z obwodu tarnowskiego cytował także królestwo polskie, które się tą samą zasadą kieruje.

Czyż my tylko w Galicyi jesteśmy tak szczególniejszymi ludźmi, że, co wszędzie dotąd okazało się możebnem i pożytecznem, u nas tylko ma być niemożebnem? Czas jest zadecydować cokolwiek, czego poważna opinja w kraju od nas wymaga. Pojmuję bardzo, że ktoś stoi na tem stanowisku, że dotychczasowa ustawa jest dobrą; ale w takim razie jakaż zachodziła potrzeba wybierać co roku komisję drogową, przeważnie z tychże samych osób się składającą, z osób, których zdanie o konieczności reformy było znanem; w. Izba wybierając tych mężów tem samem w kraju ustaliła opinję, iż zgadza się na myśl zasadniczej reformy! Jeżeli się godzi w tak szanownem zgromadzeniu podnieść i ten osobisty interes, to zdaje mi się, że czas dla nas wielki abyśmy w obec kraju, który domaga się naszej opinji w tak ważnych kwestyach, każdy z nas złożył świadectwo tego, jakie są nasze przekonania i dążności. Nie w innym więc celu, tylko w tym wyłącznie, abyśmy złożyli wobec wyborców naszych dowód naszych przekonań i ażeby mój głos skromny nie ttonął w masie zwykłego głosowania, upraszam W. Ex., ażeby przy głosowaniu za przejściem do porządku dziennego, raczył zarządzić imienne głosowanie (głośne brawo).

J. E. hr. Marszałek. Poseł Lisiewicz ma głos.

P. ks. Lisiewicz. Szczom mał skazaty protiw projektowy bilszosty komisyi, to uże skazał mij poperednyk pocztennyj p. Krasicki. Tu jeszcze

pozwolu sobi dodaty, szczo projekt toji ustawy je zhubny takoz dla chowu chodoby dla gospodarstwa selskoho. Jeslybysmo wprowadzaly toj projekt w zytie, to menszyi vlastyeli budut sia pozbuwaty chodoby, aby tilko ne widrablaty szarwarku.

Robotyzna w naszym kraju tak stala sia ne nawystnoju, ze kazdyj wolilyby zistaty w najbilszym ubozestwi jak pryniaty toj tiahar. Dlatoho mylne je mniuje nekotorych peredbesidnykow, ktorji kazut, szczo interes i zylanje najbilszoy czasty zytelji lezyt w tim, aby widbywaty prestacyju w naturi.

Hde sia tilko zwernu w naszym kraju, hde tilku zasiahnu besidy mezy narodom, wsi kazut, ze widstraszajuczu je ta prestacja, skoro skorsze pozbywaly sia chodoby, nyzby obowiazki podobnyi na sebe pryjmayu. Potim zhubnyj je toj projekt takoz i dla gospodarstwa krajewoho. Bo jesly ne bude chodoby w kraju, to ne bude czym gruntiw obrablaty, jesly budemo sia trudnyly robotyznoju pry dorohach, ne bude czasu pylnowaty gospodarstwa tim bilsze, szczo takaja prestacya w robotyzni je welykiem marnowaniem czasu. Projekt bo do ustawy drohowej bilszosty mowyt, ze pry dorohach powitowych majet buty objem 12 kilometriw dla robotyzny opridelenyj. Otzez kazdyj robotnyk udajuczy sia na robotu, jesly poczyslyby sobi 4 kilometriw dorohy na odnu hodynu, jeslyby widlehlyst wynosyla tilko 8, a nawet tilko 4 kilometriw to musilyby dwi lub try hodyny ijtj na robotu i tak i takoho samoho czasu potrebowaly do powrotu. Otzez w liti zaczynalyby swoju robotu o 10. hodyni rano a kinczilyby o 5 popoludney, w zymi rozpoczynalyby tjuze robotu o 11 hodyni, a kinczilyby o druhyj hodyni po poludne. Samym chodom stratylyby tilko czasu przyznaczenoho do roboty. Teper wożmim na uwahu poludniowyj widpoczynki i widpoczynki pry posylkach, to zaledwe lyszut sia kilka hodyn do pracy. Najze teper kto skaze, ze to ne je marnowanie czasu.

Potim jeszcz neprawedlywy rozmir w prestacjach ne tilko w tom wzhladi, jak uze p. Krasicki nawel, szczo ne rownyj rozdil na wsich tych ktorji toj tiahar dolznyby ponosyly, ale i w tom iz ne je stosunek tak dokladnyj, jak toho domahaje sia sluszniost i sprawedlywost. Bo preci ne mozna zapereczyty, szczo, jesly kto maje w kraju korysty i wyhodnosty, toj powynen takoz dla kraju bilszyj ponosyly tiahary. Pidneseno tu zamit, ze projekt do ustawy dorohowyj, predlozenyj czerez menszost komisji obtiazaje grunta nadmirnymy tia-

haramy; odnakoż ne można sobi żadnoho konkurenta pomyslyty bez gruntu, bo i zarobnyk maje chatu, na hrunti i z neho korystajet. Otzez kto maje bilszyj korysty i wyhody, powynen takoz bilszyj tiahary ponosyly. No ta ustawa tak jakby naumyslne zawzjala sia na bidnijszyj klasy. To wze z toho odnoho wypadku wydymo, ze parokonujj zapriach daje odnoho robotnyka, tak jak i odnokouny odnoho robotnyka. Otoz stosunek ne je sprawedlywyj.

Potom moji panowe, osmielaju sia zapytaty bilszosty komisji, jakim sposobom chce pereprowadyty konskrypcyju. W jej projekti do ustawy je skazane, szczo taja konskrypcyja maje sia rozpoczynaty 15 lystopada, to tak, jakby na umyslne, vlasne maje sia widbuwaty oia tohda, koly po wsiakich polnych robotach kazdyj moze prodaty swoju chodobu pered 15 lystopada, a czerez toje jeho chodoba w konskrypcyju ne bude wpyzana, tohda ne bude i reklamacyi, ozez vlastytel moze sia uwilnyty wid wsiakoji prestacyji, bo kupyty sobi w lutym abo marti chodobu, i bez welykoho tiaharu prowadyty gospodarstwo.

Jeszcz dywnijske je postanowlenje bilszosty komisji; znachodyt sia w §. 13. jej projektu, szczo taja konskrypcyja maje sia pereprowadzaty szczo try roki; bo treba tilko pered 15. lystopada koldo tretioho roku zmenyly swoju chodobu a moze za dwa try misiacy abo nawet za dwa tyzdnj pryjty do nowoho inwentara, aby maty dorohu i ny-czym sia do nej ne pryczyniaty.

Dalsze mozem tych ktorji ne majut zadnoj chodoby, ktorji ne prowadzut zadnoho gospodarstwa, tolko majut lisnyi obszary, ozez takoz budut uwilneuj wid takich prestacyji. A odnakoż statystyka pokazuje, ze takich majetkiw je bilsze jak 800. Otzez wsi tiji, ktorji majut tylko opasownju chodobu, abo molodnyk ne budut sia pryczyniaty do dorohy. Dlatoho z ciloho kraju dawaly sia czuty hołosy, aby takych w jenszyj sposib prytiachnuty do prestacyi, aby wid odnoi myli kwadratowej placzeno, abo jensze sredztwa wynajty, szczo by w takich storonach horskych, hde z resztow najbilsze doroch mozna pryjty do ladu.

Najbilsze narykajut na projekt po toj pryczynie menszosty, poneze kazut, ze czerez dodatki do podatkiw nakladaje welykij tiahar na hrunta. Pytaju sia paniw, czyz czerez prestacyje ne obtiahaje sia hruntiw, jesly wożmymo odlehlit 12 kilome-

triu i robotnykiw z hruntu i kažemo im darmo-  
waty i jichaty o 12 kilometriw, czyż sia ne tyraje  
tim gospodarstwo, czyż taki gospodar ne radsze  
zapłatyby, chotiajby tak nawet jak Wydił krajowy  
obrahował, to jest szczoś sorok krajcariw wid reń-  
skoho, aby tilko buty swobodnym w gospodarstwi.  
Toj projekt wymirenyj je na samych tych, koto-  
ryji najbilsze chtilyby goshodarstwa pilnowaty, bo  
u neroba ne ma chudoby, a takoho ne można pry-  
muszaty do roboty. Takij dnes ide w świt, zautra  
jeho nykto ne znajde, a chotiajby sia chtil kto ta-  
koho prysyłowaty, to toje nyszczu ne pomoże i til-  
ko toj, kotoryj maje paru woliw, ot jak zwykłyj  
sередnyj gospodar musilby ponosyty ciłyj tiahar.

Potim proszu zastanowyty sia, jaka to roz-  
mirnist tych prestacyji. Wozmim odnesenje obszaru  
dworskoho do hromady. Ne oden obszar dworski  
maje kika majetkiw, w odnym mistiu maje swij  
folwarok, swij inwentar, w druhem mistcu maje til-  
ko swoje lany. Otoż tam, hde inwentar tam hro-  
mada potiachne toj obszar dworski do prestacyji,  
a w druhym mistcu, hde ne ma inwentara, tam  
hromada musyt sama sobi pomahaty i własnymi  
sredstwamy sia pryczyniaty do prestacyji. Toż ne  
bude romiru należytoho a ne w jednom mistey bu-  
de tak jak do teper, że za nadto musyt hromada  
pryczyniaty sia, w druchym znouw za nadto obszar  
dworski.

Otoż z tych wsiakich wzhladiw, poklykaju sia  
na słowo mojeho popereduyka posła p. Krasicko-  
ho, kotoryj wychodyt z toho, szczo projekt bilszo-  
stej je zhubnyj dla naszoho kraju i meży naszym  
narodom nepopularnyj, że jesly choczemo buty spra-  
wedlywymi, to powynnyemo uchwałyty tilko do-  
datki do podatkiw na koszta doroh, czy to powito-  
wych, czy to hromadzki.

Szczu do druhoho punktu, dziś słyszały-  
śmo obawy, że ne można znaty, kto tiji do-  
rohy bude budował i dozyrał jak i szczo do toho,  
że projekt mienzosty ne opredilaje wyraźno, jakij  
procent najwyższyj na dorohy hromadzki opłaczaty  
sia maje? Moi panowe! czy doroha hromadzka bude  
sia budowaty czy nie, i jak maje sia budowaty to  
oprydilaje rada hromadzka z obszarom dworskim.  
Jesly bude treba dorohy, to oba musiat daty tilko  
kilko koszta toji dorohy wynosiat.

Jeslyby ale czerez nedbalstwo komunikacyja  
uterpiła, to ustawa daje sredztwa na toje. Do toho  
je Wydił krajowyj, wydił powitowy, kotoryji majut

nad ustrojstwem doroh czuwaty. Dlatoho jeslyby  
jakie nedbalstwo zachodyło, tomu można zaradyty.  
Aby że hromady zanadto wylykiji procenta na se-  
be nakładaly na koszta doroh hromadzki, o toje  
any ze storony hromad any obszariw dworskich  
obawlaty sia ne treba.

Stoju pry wnesenju mienzosty i wnoszu aby  
wys. Sojm nad wnesenjem bilszosty perejszoł do  
poriadku dennoho (kilka oklasków ze strony posłów  
ruskich).

J. E. hr. Marszałek. P. Wężyk ma głos.

P. Wężyk. Wobec tak spóźnionej już pory  
bardzo chętnie zrzekłbym się głosu, jeśliby nie ta  
okoliczność, że mam potawić wniosek, od którego  
przyjęcia lub odrzucenia zależec będzie przyszłe  
moje głosowanie. Zapisalem się za wnioskiem  
większości komisji z tego powodu, że w zupełności  
podzielam zapatrywanie większości komisji odnośnie  
do repartycji kosztów drogowych. Uważam sposób  
tej repartycji oparty na prestacyi odnośnie do ilości  
bydła i ludności za zupełnie zdrowy i zupełnie od-  
powiadający stosunkom naszego kraju.

Albowiem wiadomo jest tam, iż grunta i domy  
obecnie niestosunkowo do innych przedsiębiorstw  
są opodatkowane i niestosunkowo do innych wię-  
ksze ponoszą ciężary, tak wiadomo jest panom, że  
na czysty dochód, z domów i gruntów wypada po-  
datek równający się 23% a podatek dochodowy od  
przedsiębiorstw zaledwie wynosi 10%. Jeślibyśmy  
zatem oparli ciężar i koszta dróg na podatku, to  
wtedy najniezawodniej grunta i domy byłyby dale-  
ko wyżej obciążone i daleko większe ciężary pono-  
siłyby jak przedsiębiorstwa, a następnie i to przy-  
toczyć muszę, że nie grunta podatek i nie domy,  
ale ludzie i zaprzęgi jeżdżą po drogach. Słusznie  
i sprawiedliwie jest zatem, aby ci, którzy z drogi  
użytkują bezpośrednio, ciężary, które na nich przy-  
padną stosunkowo do odniesionych korzyści po-  
nosili.

Moi panowie! System ten opierania kosztów  
na drogi i rozkład tychże wedle ilości roboczego  
bydła i ludności znany jest już w całej Europie  
i praktykowany jest we wszystkich prawie krajach  
jak we Francji i innych. W Austrii nie przyszedł  
jeszcze do powszechnego zastosowania ale czy jest  
dobre lub czy złe to, co istnieje tylko w Austrii  
to jeszcze wielkiej kwestyi podlega. Najwymowniej-  
sze argumenta przytoczone przez panów, którzy

są innego zapatrywania, są te, że nie wypada nam powoływać się na obce kraje, albowiem u nas zachodzą inne stosunki. Jestem przeciwnego zdania. Chciałbym, abyśmy się zapatrywali na obce kraje dobrze administrowane, abyśmy urządzenia, którym obce kraje zawdzięczają swój dobrobyt, do naszego kraju za- sto stosowali. Ale projekt, który nam proponuje większość komisji nie tylko we Francji jest znany ale i w naszym kraju, w Królestwie polskiem.

Przed ostaniem powstaniem w r. 1863 roz- kładano tam ciężar utrzymania i budowy dróg wedle ilości dymów czyli domów w ten sposób iż właścicieli domów posiadający bydło robocze winni byli do dróg konkurencyjnych, które odpowiadały naszym drogom powiatowym odrabiać rocznie dwa dni ciągle a właściciele nie posiadający takowego dwa dni piesze. Nietylko więc w obcych krajach sposób ten był znany ale także w Królestwie Pol- skiem, kiedy ten kraj był wzorowo administrowany.

Drugim argumentem, który tu podniesiono jest ten, iż opis bydła bardzo wielu podlega trudnościom i bardzo łatwo pod tym względem będą się mogły dziać nadużycia t. j. że nastąpić może utajenie bydła. To jest możebnem moi Panowie, ale w bardzo małych rozmiarach, albowiem to się sprzeciwia dobrze zrozumianemu interesowi posiada- cz; bydła, gdyż to wyszłoby na ich szkodę a nie na pożytek, bo gdyby właściciel bydła roboczego chwycił się tego środka i dlatego w dniu konkskrypcji tego bydła niebyłoby w tej ilości, jakiej przez cały rok używał, wystawił by się przedewszystkiem na karę. I tak wiemy to dobrze, że posiadacze na wsi bydła robocz go nie są liczni a ilość tego by- dła jest wszystkim wiadomą w całej wsi, gdyby zatem właściciele chcieli się w jakiej okolicy pozbyć bydła, w ten czas musiałoby to bydło stanieć, więc właściciel miałby ztąd szkodę, że za tanio sprzedał. Następnie musiałby to bydło robocze sprze- dać daleko pierwej, przed terminem oznaczonym na konkskrypcją, bo inaczej, gdyby sprzedał na jeden lub dwa dni pierwej, to popadłby karze jaka z po- wodu utajenia ma być płaconą i musiałby zamiast 2 dni 3 razy taką ilość prestacyi odrobić, jak to prawo przepisuje. Nareszcie posiadacz bydła robo- czego potrzebuje do robót polnych, zatem musi go po terminie konkskrypcji na nowo nabyć ale musiałby go już daleko drożej nabyć jak sprzedane zostało przez to zatem i przez ubytek w gospodarstwie daleko większą by stratę poniósł jakby wynosiła wysokość należytości obliczona od bydła. — Przy podatku dochodowym zdarzają się nadużycia ale

dla tego nikt nie myśli skasować ten podatek do- chodowy, więc w ogóle przy spisaniu ilości bydła roboczego o uchyleniu takowego i mowy być nie może, bo to byłoby przeciwnem własnemu intere- sowi właściciela.

Mimo jednak tej wyższości, tej słusznej i spra- wiedliwej zasady, jaką nam projekt większości ko- misji przedstawia, to jednak znajdują się w tym projekcie pewne uchybienia i mankamenta, które muszą być z eliminowane, jeżeli rzeczywiście ten projekt ma odpowiedzieć swemu zadaniu.

Przedewszystkiem według mego najsilniejszego przekonania mają być uchylone kategorye dróg krajowych, które według mego zdania egzystują na papierze ale nie w rzeczywistości.

Dawniej moi Panowie jeszcze przed czasami autonomicznemi istniały 3 kategorye dróg publi- cznych w kraju: Drogi eraryalne, budowane kosztem kraju, które zupełnie miały charakter dróg krajo- wych, bo różniły się tem, że drogi krajowe są bu- dowane kosztem kraju a eraryalne kosztem pań- stwa; dalej drogi konkurencyjne a nareszcie drogi gminne. Po zaprowadzeniu autonomii w kraju na- stąpiła 4 kategorya dróg, t. j. drogi krajowe, budo- wane kosztem kraju. Podług mnie drogi krajowe są tylko te, które naszym ułatwiają wywóz do tar- gów europejskich. Takimi targami europejskiemi dla zboża są Szczecin i Hamburg, dla wódki Tryest a dla bydła Wiedeń. Po zaprowadzeniu kole- i żelaznych w kraju, które jak Panowie wiecie przerzynają wzdłuż wąski nasz kraj, dawne drogi eraryalne straciły zupełnie swoją wagę i są teraz tylko drogami drugorzędnymi, drogami, że tak powiem powiatowemi, bo nikomu się nie śni, aby produkta swoje drogami eraryalnemi i krajowemi dowoził do targów europejskich, mając do tego kole- je żelazne. Wszystkie zaś inne drogi, jak drogi łączące jedną miejscowość jakiegoś powiatu z drugą, drogi łączące ze sobą Królestwo Polskie, Węgry i Galicyę, drogi, które łączą stacye kolei żelaznej z najbliższymi miastami, wszystkie te drogi są dro- gami drugorzędnymi a chociaż mają wielki interes, to interes więcej lokalny, powiatowy jak krajowy a to z tej prostej przyczyny, że tak Węgry jak i Kró- lestwo Polskie produkta swoje t. j. zboże, wódkę i woły transportują kolejami żelaznemi do targów europejskich, a zaś znów Królestwo Polskie, Węgry i Galicya mają ten sam interes otworzenia sobie komunikacyi do europejskich targów, ale nie mają żadnego interesu, aby produkta z Węgier do Ga-

licy i odwrotnie sprowadzać, chyba tylko w czasie głodu. Zatem wszystkie drogi, czy to eraryalne, czy krajowe, czy też komunikacje między jedną drogą bitą a drugą mogą być nader potrzebne ale mają tylko po prostu interes powiatu, interes lokalny a nie interes kraju.

Na ndowodnienie tego moi panowie przytaczam to, że w żadnym jeszcze projekcie, który tu był przedłożony nie udało się zdefiniować tych dróg krajowych tak, aby je na pierwszy rzut oka rozróżnić od dróg powiatowych i tylko powiedziane jest w wszystkich projektach: „drogi krajowe są te drogi, które Sejm za takowe uzna“, gdy tymczasem co do dróg powiatowych, to są niemi te, które łączą pojedyncze miejsca handlowe, lub też które łączą miasta ze stacyami kolei żelaznych, O drogach krajowych zaś nic więcej nie powiedziano; uznanie ich zatem zależy tylko od dobrej woli Sejmu.

Otóż moi panowie, jak przychodzi się do tego że niektóre drogi powiatowe uznawane bywają jako krajowe. Najniezawodniej, że jeżeli które ciało w świecie, to Sejm żadnym sposobem nie jest w możebności oceniać, czy przedłożona mu droga rzeczywiście na to uwzględnienie zasługuje, aby była drogą krajową lub nie. Ale w obec uchwały, że droga krajowa jest ta, którą Sejm za krajową uzna, w obec tego, każdemu służy prawo domagać się, aby jego droga powiatowa, czy zła, czy dobra przeszła na fundusz krajowy. Z tąd pochodzi, że w niektórych powiatach wszystkie drogi powiatowe przechodzą na fundusz krajowy, gdy przeciwnie w innych powiatach żadna droga powiatowa nie przechodzi na fundusz krajowy i to, że my często bez świadomości o użyteczności drogi wotujemy o przyjęcie jej na fundusz krajowy in verba magistris. Tego najlepszy dowód mamy w budżecie, gdzie widzimy, że na utrzymanie dróg zwyczajne wydatki wynoszą 600,000 zlr. myta zaś i dochody przynoszą 145,000 zlr. czyli  $\frac{1}{4}$  część a zatem do utrzymania tych dróg kraj potrzebuje dokładać  $\frac{3}{4}$  części a tylko  $\frac{1}{4}$  część się rentuje.

To jest dowodem, że wielka ilość tych dróg nietylko, że nie jest dobrymi drogami powiatowymi ale nawet niektóre z nich zupełnie na to miano dróg powiatowych nie zasługują. Otóż moi panowie — ja mimo tego, że się zgadzam z tem zdaniem, iż Wydział krajowy jak najlepiej drogami administruje a one mimo tego tak bardzo mały dochód przynoszą i dlatego dają najlepszy dowód,

że drogami krajowemi nie są i być nie mogą. I dlatego mam to najsilniejsze przokonanie, że gdyby połowa tego co na drogi krajowe się wydaje, była użytą na subwencye dla dróg powiatowych, to daleko prędzej przyslibyśmy do dobrych dróg w kraju jak przy obecnym systemie. Jestem więc za tem, aby drogi krajowe, które według mego przekonania istnieją tylko na papierze a nie w rzeczywistości, były usunięte z ustawy drogowej a natomiast oznaczone były normy, jakimi drogi powiatowe mają być subwencyonowane z funduszków krajowych.

Następnie drugi mankament, który tu widzę jest ten, że nie jest oznaczona szerokość dróg. Ta okoliczność nie jest stanowczą w drogach powiatowych, bo te będą budowane pod nadzorem inżynierów, ludzi, którzy się na tem znają, ale szerokość dróg jest bardzo ważną przy drogach gminnych, bo te drogi w skutek przeorywania, do takiej wązkosci przyszły, że często na nich nie dwa wozy ale duże taczki rozminąć się nie może. Temu jednak można bardzo łatwo zaradzić wnioskiem. Ostatecznie jestem tego zdania, żeśmy innymi funduszami powinni naprawiać drogi gminne a innymi funduszami budować drogi powiatowe. Że o budowie dróg gminnych nie może być mowy, t. j. rzeczą niezawodną, bo wszystkie gminy są połączone drogami gminnymi. Zatem fałszywie w projekcie jest powiedziane: „do budowy dróg“ ponieważ one nigdy nie będą budowane a tylko mogą być naprawiane. Co się zaś tyczy utrzymania dróg gminnych, to jestem tego zdania, aby pozostać przy przepisach istniejącej dotychczas ustawy, ponieważ uważam ją za najwięcej odpowiednią naturze rzeczy, bo rzeczywiście drogi gminne nie mogą być tak budowane jak drogi powiatowe a wypływa to z ich konstrukcyi. I tak drogi gminne nie mogą być jeszcze szutrowane, ponieważ jeżelibyśmy przypuścili, że drogi gminne mają być szutrowane, to rzeczywiście, czy weźmiemy prestacę za podstawę, czy dodatek do podatków to zawsze koszta będą tak wysokie, że ani dwór ani gminia kosztów tych nie będzie mogła ponosić, więc natura tych dróg wymaga innego traktowania i dlatego sądzę, że właściwszem będzie, zachować jeszcze ten zwyczaj, który się od tylu lat, od wieków prawie u nas praktykował.

Podniesiono tu zarzut, że tym sposobem robi się krzywdę jednej lub drugiej stronie. Najpierw co się tyczy krzywdy dla gminy, to u nas, gdzie pieniądz tak drogi a praca jest tania, gminie żadna

krzywda się nie dzieje. Jeżeli tak jak dotychczas, jest to zwyczajem na wiosnę i w jesieni, wychodzić będą całe gromady i naprawiać drogę, wybierając rowy i t. d. to zdaje mi się, że u nas nie jest jeszcze czas tak drogim, aby te dwa dni, z każdego domu jak dotąd, użyte na naprawę drogi wyrzędziły gminie tak wielką krzywdę. Daleko większą będzie krzywdą, jeżeli będą musieli płacić grube podatki.

Weźmy teraz na uwagę, jak będzie wyglądać droga, jeżeli tę drogę będziemy wykonywać tak podług projektu większości jak i według projektu mniejszości komisji drogowej. Oto przychodzi wiosna i jest to najstosowniejszy czas do zajęcia się drogami, czas, w którym się roboty w polu jeszcze nie rozpoczęły, zamiast zużytkować ten czas na roboty przy drogach, musi przedewszystkiem tak obszar dworski jak i gmina ułożyć budżet tych dróg.

Budżety te układają osoby, nie mające do tego najmniejszej kwalifikacji. Wiem, że trzeba znakomitego inżyniera do robót ziemnych a często się dzieje, że nawet znakomity inżynier myli się często w obliczeniach swoich. Ale przypuśćmy, że rzeczywiście budżet ten będzie dobrze zrobiony, to następuje drugi peryod t. j. peryod reklamacji, która każdemu przysługuje. Zanim ta reklamacja w gminie ze strony Wydziału powiatowego będzie skończona, przeminie czas stosowny do naprawy drogi i co najmniej nastąpi to, że tę drogę, którą z początku łatwo kilku łopatami można było naprawić, będzie musiała jak czas przeminie przez gromadę i dwór wielkim kosztem być wykonana. Jeżeli zaś chodzi o przeciążenie dworu to przyznacie mi Panowie, że rzadko się trafiają miejscowości, w których dwór w obec gromady jest przeciążony. Tu jednak nie trzeba zapomnieć, że właściciele tych obszarów dworskich nabyli te majątki z ciężarami. Uwolnienie więc od tych ciężarów na nie nałożonych, byłoby to samo, co odebranie kapitału jednemu a nadanie go drugiemu.

Z tych powodów ośmielam się postawić wniosek następującej treści (czyta):

Wysoka Izba zechce uchwalić:

Zwraca się niniejszy projekt ustawy drogowej do komisji w tym celu:

a) aby kategorie dróg krajowych pominięte zostały;

b) aby oznaczone były warunki, pod którymi subwencja z funduszu krajowego dla dróg powiatowych udzieloną być winna.

P. Kamiński. Proszę o głos.

J. E. hr. Marszałek. P. Kamiński ma głos.

P. Kamiński. Ponieważ jesteśmy wszyscy znuzeni, przeto wnoszę odroczenie rozpraw do dnia jutrzejszego.

J. E. hr. Marszałek. Panowie pozwolicie, że jeszcze do trzeciej poczekamy. Podam wniosek p. Wężyka do poparcia.

Sekretarz p. Jasiński (czyta wniosek p. Wężyka).

J. E. hr. Marszałek. Kto popiera ten wniosek zechce wstać (wstaje dostateczna liczba). Jest poparty.

P. Waygart ma głos.

P. Waygart. Komisja drogowa przedłożyła wysokiej Izbie dwa projekta, a to projekt większości i projekt mniejszości. Jakkolwiek mam zaszczyt być członkiem tej komisji, nie brałem jednak udziału w jej obradach, ponieważ wybór mój nastąpił dopiero po ustąpieniu p. Grossa na wczorajszym posiedzeniu. W tym składzie rzeczy poczuwam się do obowiązku wyswiecić, jak się na tę sprawę zapatruję, ażeby wysoka Izba poznała, po czyjej stronie w obecnej komisji jest większość. Rozpatrzywszy się w obu projektach, widzę że w niektórych przedmiotach zgadzają się one ze sobą. Zgadzają się naprzód w tem, że ustawa z r. 1866., która dotychczas obowiązuje, jest wadliwą i niesprawiedliwą, zgadzają się dalej w tem, że drogi krajowe powinny być budowane i utrzymywane z funduszy krajowych, zgadzają się także w tem, że uznają potrzebę trzech kategorii dróg, mianowicie, krajowych, powiatowych i gminnych. Otóż z tym ustępem obu projektów do ustawy, że ustawa z r. 1866 jest wadliwą i usunięta być powinna, jakoteż z tym, że drogi krajowe winny być budowane i utrzymywane z funduszy krajowych, ja zgadzam się w zupełności. Co się tyczy trzeciego ustępu to muszę przyznać, żebym walki nie podjął, gdyby kto się temu sprzeciwił i powiedział, że ma być tylko jeden rodzaj dróg, czy to miałyby być drogi krajowe, powiatowe czy gminne, albo

wiem mnie idzie o to, ażeby potrzeba była zaspokojona i ażeby było po czem jeździć. W ogóle co do dróg to ja zapatruję się ze stanowiska nie potrzeby miejscowości ale potrzeby krajowej — która też funduszami krajowemi zaspokojoną być powinna — bo jestem przekonania, że drogi w pewnej miejscowości lub nawet powiecie, gdyby nawet były najdoskonalsze nie podniosą handlu i przemysłu i dobrobytu tej miejscowości lub powiatu, jeżeli w kraju nie będą istnieć stosowne środki komunikacyjne. W obec istniejącego stanu rzeczy oświadczyłbym się za dwoma rodzajami dróg, a to za drogami krajowemi dla tego, że już są i że są ujęte w pewne prawidła i za drogami nazwijmy je jak bądź, za drogami drugorzędnymi, które nam są koniecznie potrzebne. Obojętną jest to rzeczą jak by się one nazywały czy drogi krajowe, powiatowe czy gminne, idzie tylko o to, aby były, bo to jest kwestja piekąca i ważna, jak mało która w kraju naszym. Dla tego jak powiedziałem, nie podjąłbym w tej mierze walki żadnej i zgodziłbym się na to, aby były trzy kategorie dróg.

Zastanawiając się jednak nad temi obydwoma projektami znajduję w nich różnice kardynalne, rażące. Główną różnicą tych projektów jest ta, że większość komisji w §-fie 11 przedstawia jako fundusz budowania i utrzymania dróg powiatowych i gminnych prestatje, a w §-fie 12 orzeka, że od każdej sztuki bydła mają być uiszczane dwa dni ciągłej robocizny na potrzeby dróg. Mniejszość komisji w §-fie 7. pomija ten fundusz projektowany przez większość zupełnie i wszystko składa na opłaty czyli dodatki do podatków. W sprawozdaniu swem powiada, że na utrzymanie dróg krajowych nie trzeba więcej jak 6 ct. a ponieważ z ogólnych dodatków krajowych płacimy obecnie na cele drogowe 15 ct. więc mniej więcej 9 ct. zostaje na utrzymanie innych dróg, z tego więc widzę, że przyjęcie w §-fie 7 opłaty 10 ct. dodatku na drogi powiatowe i gminne nie będzie nałożeniem nowego dodatku, albowiem oprócz tego, co teraz opłacamy nie będziemy potrzebowali jeszcze 10 ct. dopłacać. Mniejszość jest przekonania, że ta opłata wystarczy aby utrzymać i budować drogi drugorzędne i stwarzać komunikacje. Ja tego samego jestem przekonania i dla tego nie mogę zgodzić się z zasadami przez większość proponowanemi, aby te wszystkie potrzeby na roboty i utrzymanie dróg były przez prestatje załatwione.

Są jeszcze powody główne, które mnie do tego

skłaniają, by się oświadczyć przeciw wnioskowi większości komisji, a mianowicie niesprawiedliwość jakaby przez przyjęcie takiej zasady w ustawie się wywiązała. Aby to udowodnić nie potrzebuję daleko szukać, tylko odwołać się do tego, że tą zasadą kieruje się stara ustawa drogowa, z 1866 r., i dodać, że tę ustawę w ogóle potępiono.

Praktyka okazuje nam, że są miejscowości które tak są szczęśliwe, że je przerzyna bądź droga rządowa, bądź krajowa i oprócz dróg polnych innych dróg u siebie nie mają. Otóż w tych prestatycy do utrzymania dróg jest żadna, a gdy przeciwnie są miejscowości składające się z kilkunastu, kilkudziesięciu chałup, gdzie mają  $\frac{1}{2}$  albo  $1\frac{1}{2}$  mili drogi i to nieraz tak ciężkiej, że trzeba tysiące złr. na ich utrzymanie. Przypatrzmy się panowie nie daleko nawet ale li w okolicy Lwowa, a przekonamy się, że rzeczywiście tak jest. Ustawa z r. 1866. jest niesprawiedliwą a została głównie na tej zasadzie opartą, na której opiera się zasada większości komisji. Niesprawiedliwą wciąż będzie ta ustawa, jeżeliby wys. Izba projekt większości komisji przyjęła. Już uznaje to poniekąd sama większość komisji, a uznaje to w tem, bo powiada, jak mnie się zdaje, w następnym paragrafie, że ta prestatycy będzie obliczoną i w części użytą na drogi powiatowe a w części na gminne i że może być użytą nie tylko na budowę dróg miejscowych ale także i w sąsiednich miejscowościach, jeżeli w niewielkiej znajdują się odległości. Uznaje więc sama większość komisji tę niesprawiedliwość, ale jej ustawa projektowana nie zaradzi. Nie zaradzi, bo proszę wys. Izby, jakim sposobem się to stanie, jeżeli n. p. miejscowość jaka na granicy powiatu położona potrzebuje gwałtownej roboty, a jest tak odległą, że nie może jej przyjść pomoc żadna w robociznie, od przyległych gmin, których robocizna w moc projektowanej ustawy do tego użytą by być mogła — przyznaje przeto, że w takim razie uciechy się należało do innych środków. Tu robocizną nie zbuduje dróg, a jaką ona jest, to poprzedni mowcy już wyjaśnili, i każdy gospodarz z doświadczenia wie o tem, dla tego nie myślę nad tem czasu tracić.

§. 15 projektu większości wkłada obowiązek i uznaje bezwzględnie to, że wszystkie miasta podlegają również temu prawidłowi uiszczania prestatycy w naturze i każe je obrachować i pozwala owym jedynie wykupić się pieniędzmi. Panowie, kto w miastach większych, nie koniecznie takich jak Lwów mieszka, ten będzie wiedział, co to zna-



czy taka konskrypcya, jakiej pracy wymaga i jakie to koszta pociągnie za sobą. Przyznacie panowie, że są miasta, które mają wybitny charakter, iż do tego obowiązku pociągnięte być nie powinny, albowiem są miasta, które mają po kilka mil dróg własnych, a takie miasta podciągnąć pod jeden strychulec z wsiami jest niestosownem, szczególnie miasta te, które już uznano, że więcej uiszczają do dróg, jak obecna ustawa od nich wymaga, w szczególności miasta, którym dla tego, aby miały fundusz na urządzenie dróg przyznała wys. Izba prawnicza do poboru kopytkowego.

Tak więc w miastach niewątpliwie niestosownem jest wprowadzać w życie zasady, że prestacya ma być tą skalą, według której mają się fundusze mierzyć tak dla dróg gminnych, jak powiatowych, bo ta zawila spowoduje manipulacyę, a może jeszcze niestosowniejszą rzeczą by było w gminach wiejskich wprowadzać te zasady a to dla tego, że trudno tam będzie znaleźć ludzi, którzyby z dokładnością potrzebną mogli się zająć sporządzeniem spisów do uporządkowania prestacyi potrzebnych. Już poseł z Kamionki Strumiłowej wytknął tę niedogodność więc ja powtarzać ich nie myślę, ale muszę także dotknąć to, że większość komisji sama czuje to głęboko, że podobnego rodzaju konskrypcya, czyli spisywanie tego bydła roboczego i podzielenie potem robocizny dla dróg powiatowych gminnych a między temi własnych i sąsiednich spowoduje dużo pracy i mozolów. Czują to sama większość, bo powiedziała w §. 13., że taka konskrypcya będzie się odbywała co lat 3; jednak pomimo tego nie wytrwała w swoim zapatrywaniu. bo widzi, że być tak nie może i powiada następnie w tym samym §., że przeciw spisowi temu reklamacyę co roku ponawiać i wnieść można. W skutek czego raz na lat trzy będzie zestawiona ta konskrypcya i na podstawie onej będzie orzeczone, że taka a taka prestacya ma być z tej miejscowości uiszczaną a potem co roku w skutek reklamacyi musi to orzeczenie być zmienionem. W skutek takiej manipulacji będziemy mieli nieskończone spory, rekursa, które zajmą rady powiatowe i Wydział krajowy, mogące coś pożyteczniejszego zdziałać. Idzie mi także o to, co większość komisji w §§. 30 i 31 powiada, że przy spisywaniu tego roboczego bydła, przy podziale robót i przy wykonywaniu robót nawet, obszar dworski nadzorować ma gminę a przeciwnie gmina obszar dworski. Nie pojmuje, jak takie dwa ciała samoistne i odrębne wzajemnie nadzorować się mogą, z których każde

z osobna jest władzą niezawisłą, nie ma zwierzchnika nad drugim. Chyba obszar dworski powie, wójt ty to zrobisz, a wójt to samo poleci obszarowi dworskiemu do załatwienia, a gdy między sobą się nie porozumieją, cóż z tego wyniknie — to chyba to, że drogi nie będzie.

Ja tedy, panowie, dla tych trudności, jakie przedstawia projekt większości, nie mogę się z nim zgodzić i raczejbym się zgodził z projektem mniejszości. Jednak jak powiadam, że tutaj są niektóre usterki, któreby usunąć należało. I tak w §. 7 i §. 10 zalicza projekt komisji mniejszości, równie jak to i większość czyni do funduszków na potrzeby dróg gminnych i powiatowych, także datki fabryk i przedsiębiorstw przemysłowych, których wysokość ma być obliczoną i opłaconą według tego jak zużywają te fabryki i przedsiębiorstwa drogi. Otóż tu bym chciał jakąś skalę do tego obliczenia wynaleść; ale mnie się zdaje, że to jest niepodobieństwo, bo to się obliczyć nie da, a że tego rodzaju fabryki i przedsiębiorstwa już podatek opłacają, nie widzę dla czegożby więc osobno miały być pociągnięte do opłaty na potrzeby drogowe. Zdaje mi się przeto że ten ustęp projektu ustawy mógłby być opuszczony. Co §. 7 stanowi o 10 ct. rocznie opłacanych jest rzeczą zbyteczną, bo w tym samym §. powiedziano obok tego, że funduszem na budowę i utrzymanie dróg są subwencye z funduszków krajowych. Otóż już te 10 krajcarów tam są złączone, więc właściwie są niepotrzebne. Mniejszość w §. 19.

P. Höppen (przerywa). Ależ to należy do dyskusyi specjalnej.

P. Waygart. Ja sobie zastrzegam poprawki, a tu wytykam, jakie błędy znajduję i dla czego się zgodzić nie mogę z całością projektu. Zresztą zaraz skończę.

Mniejszość w §. 19. powiada, że dla dróg gminnych formuje się komitet drogowy złożony z przełożonego obszaru dworskiego i naczelnika gminy i trzeciego którego oni obaj z pośród Rady gminnej wybiorą, a gdyby się na tego trzeciego członka zgodzić nie mogli, z tego którego przeznaczy Rada powiatowa, z pośród członków Rady gminnej. Otóż w skład komitetu takiego drogowego wejdzie zawsze dwóch członków z Rady gminnej a jeden z obszaru dworskiego. To jest nieprawiedliwe, bo równie interes ma gmina jak i obszar dworski. Ja wtedy byłbym innego zdania i to tego, ażeby Rada powiatowa, gdyby nie było zgody przy wyborze trzeciego członka do komitetu, kogo zechce zamia-

nowała takowym. Brakuje nareszcie w tym projekcie tego, co według mego zdania jest najważniejsza, a co przecież doświadczenie pouczyć było powinno, że jest potrzebnem, mianowicie tego, że nie ma nadzoru nad drogami gminnymi. Ustanowienie zaś ustawą dróżników stałych przy drogach gminnych mogłoby się przyczynić do utrzymania w dobrym stanie dróg i niewątpliwie by się do tego przyczyniło.

Wobec tego co powiedziałem, wprawdzie zgadzam się z wnioskiem mniejszości, jednak poruszyłem niektóre usterki, które w ciągu dyskusji specjalnej jako poprawki stawiać sobie zastrzegam. Skończyłem.

J. E. hr. Marszałek. Dla spożnionego czasu odraczam dalszą dyskusję na dzień jutrzejszy. Do wiadomości podaje, że jest jeszcze 16 mowców do głosu zapisanych.

Posiedzenie komisji terytoryalnej odbędzie się dzisiaj o godzinie w pół do 7, komisji budżetowej o godz. 7, zaś komisji edukacyjnej o godz. w pół do 7.

Następne posiedzenie jutro o godz. 10. z rana.

Na porządku dziennym będzie.

Sprawozdanie komisji drogowej o wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie reformy ustawy drogowej.

Sprawozdawca wniosku większości poseł Jaworski Apolinary.

Sprawozdawca wniosku mniejszości poseł Erazm Wolański.

Posiedzenie zamknięte.

Koniec posiedzenia o godz. 3. po południu.