

Aleg. 220.

## Sprawozdanie

komisji drogowej o wnioskach posła Stanisława Jędrzejowicza w sprawie reformy ustawy drogowej.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 24. października 1889 przekazał Wysoki Sejm wniosek posła Stanisława Jędrzejowicza w sprawie reformy ustawy drogowej komisji drogowej z poleceniem przedłożenia sprawozdania w ciągu bieżącej sesji.

Komisja drogowa wywiązując się z poleconego jej zadania, musiała najpierw przystąpić do ścisłego oceny motywów, których wynikiem jest postawiony wniosek dążący do reformy ustawy drogowej.

W pierwszym punkcie uzasadnienia wypowiada sprawozdawca bardzo stanowczo, że ustawa drogowa nie zadawalnia kraju i administrację dróg gminnych utrudnia. Jest to wyraźne i jasne potępienie istniejącej ustawy drogowej. Do tak stanowczego twierdzenia potrzeba jednak niezbitych dowodów, usuwających wszelką wątpliwość, potrzeba dokładnej i wszechstronnej znajomości kraju. Wydział krajowy powołany w pierwszym rządzie do oceny następstw ustaw krajowych a mający możność najdokładniejszego oceny istniejących w kraju stosunków, wypowiada wręcz odmienne zapatrywanie, wyrażone w sprawozdaniu z czynności Wydziału krajowego na str. 114, które w dosłownym przytaczamy brzmieniu.

„Zaznaczamy już teraz, że ustawa drogowa z 1885 roku pomimo trudności napotykanych przy jej wykonywaniu zyskuje coraz to szersze koło zwolenników, nawet w tych warstwach społeczeństwa naszego, które przyjęły ją na początku z niedowierzaniem, i że korzyści, wpływające z zastosowania tej ustawy pod względem poprawy dróg gminnych są w wielu powiatach zbyt widoczne, iżby bez rozpoznania rezultatów osiągniętych na całym obszarze kraju w dłuższym okresie czasu oraz bez głębokiego zastanowienia się nad następstwami całego systemu, na którym opiera się nowela z 1885 r. można było już w niedalekiej przyszłości przystępować do radykalnej reformy ustawy drogowej.“

Różnica między zapatrywaniem wnioskodawcy a zdaniem Wydziału krajowego polegającym na gruntownym badaniu stosunków krajowych, a opartem na licznych relacjach Rad powiatowych, jest jaskrawą.

Komisya drogowa musi w pierwszym rzędzie polegać na poważnem zdaniu Wydziału krajowego, które daleko odbiega od zapatrywania wnioskodawcy.

Drugi ustęp motywów wniosku wypowiada twierdzenie: „że ludność wiejska w prze-ważnej części kraju zniesienia prestacyj drogowych się domaga“.

Tu najpierw nasuwa się pytanie, jakie prestacye miał wnioskodawca na myśli? Pre-stacye drogowe mogą być w robociźnie, materyale drewnianym albo w pieniądzech uiszczane. §. 16 noweli z 1885 r. mowi wyraźnie: „Każdy do prestacyi obowiązany (§.12) może się od niej wykupić spłatą jej wartości.“

Łatwo zrozumieć, że nie tylko ludność wiejska, ale wszyscy, którzy ponosić mają ciężary drogowe pragnęliby zniesienia lub obniżenia tych ciężarów a utrzymania jednak komunika-cyj w dobrym stanie.

Ale ażeby ludność wiejska domagała się przymusu płacenia zamiast istniejącej dziś wolności odrabiania, albo płacenia uzasadniać trudno.

Trzeci ustęp przytoczonych motywów wypowiada „że prestacye drogowe w wykonaniu nie odpowiadają swej rzeczywistej wartości, a niezmiernie utrudniają preliminarz i gospodarkę w powiecie.

Prestacye drogowe muszą mieć jakąś wartość faktyczną, a choćby ta wartość była minimalną, pozostaje ona zawsze wartością rzeczywiście istniejącą, a więc wartością rzeczywistą.

Jeżeli między wartością rzeczywistą odrabianych prestacyj drogowych, a wartością dnia roboczego w ogóle zachodzi różnica, to wypływa ona ze złego wykonania ustawy drogowej.

Ustawa drogowa zawiera postanowienia zapewniające odpowiednią wartość robocizny drogowej. Niezmieniony §. 15 ustawy z 1866go roku wymaga przy wykonaniu prestacyi pieszej i ciągłej roboty wymiarowej, a §. 16 noweli z 1885go roku zawiera postanowienia o uzdolnieniu osób powołanych do odbywania powinności drogowych.

Tylko w ten sposób odrobione dni prestacyi pieszej i ciągłej mogą być uważane za uiszczone zgodnie z postanowieniami ustawy drogowej, w przeciwnym razie mają być one spłacone według cen wykupna do dni 30 po ukończonym roku.

Na tych motywach opierają się wnioski posła Stanisława Jędrzejowicza, dążące do eformy istniejącej ustawy drogowej.

Komisya drogowa z tem uzasadnieniem zgodzić się nie może i przystępuje do ocenienia postawionych wniosków do reformy istniejącej ustawy drogowej.

W pierwszym ustępie projektu domaga się wnioskodawca zmienienia zarządów drogowych, a oddania całej organizacyi radom powiatowym.

Komisya drogowa zastanawiała się już przed 12 laty przy projekcie Wydziału krajo-wego z 14. lutego 1877 roku nad zniesieniem zarządów drogowych, a wytworzeniem komitetów drogowych ale po długiej i bardzo wyczerpującej dyskusyi okazało się, że zastąpienie zarządów drogowych przez komitety drogowe byłoby pogorszeniem istniejących stosunków. Obowiązki dro-gowe, odnoszące się zarówno do obszaru dworskiego jak do gminy wymagają przy wykonaniu udziału zwierzchności gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, zwłaszcza że policya drogowa należy na mocy §. 27 ustawy gminnej do zwierzchności gminnej, i że zwierzchność gminna ma w ustawie gminnej zastrzeżoną władzę wykonawczą, która wydziałom powiatowym nie jest przyznana.

Komisya drogowa sądzi, że oddanie całej administracji dróg gminnych Radom powiatowym byłoby nałożeniem na nie ciężaru obowiązków, które przechodziłyby ich siły.

Rady powiatowe musiałyby mieć organa miejscowe do załatwiania spraw drogowych odnosząc się do istniejących władz lokalnych a mianowicie do zwierzchności gminnych i przeznaczonych obszarów dworskich stanowiących dziś zarządy drogowe.

Gdyby jednak Rady powiatowe chciały wytworzyć własne organa do wykonania ustawy drogowej, to koszta administracji powiatowej musiałyby wzrosnąć bardzo znacznie. — Działalność funkcyjaryuszów rady powiatowej nie mających żadnej egzekutywy musiałaby pozostać wątpliwą a utrudniłaby z pewnością administrację powiatową.

Drugi ustęp wniosków dąży do wprowadzenia systemu pieniężnego, opartego na opłatach od każdego numeru domowego położonego w gminie lub na obszarze dworskim i od każdego pełnoletniego konia. Opłaty mają wynosić od numeru domu po 50 ct. od konia pełnoletniego po 25 ct. Numera domowe w gminach wynoszą 959 852, na obszarach dworskich 30.787. Pojęcie konia pełnoletniego nie jest dosyć określone, ażeby mogło służyć za podstawę do wymiaru opłat drogowych.

Ilość koni użytkowych wykazana na podstawie dat zebranych przez biuro statystyczne wynosi w gminach 550.363, na obszarach dworskich 97.514. Na powyższej podstawie byłyby gminy obowiązane do opłat przymusowych wynoszących od domów 479.926 zł., od koni do użytku zdolnych 137.591 zł., łącznie 617.517 zł.

Obszary dworskie opłacałyby od numerów domowych 15.393 zł., od koni zdolnych do użytku 24.378 zł., łącznie 39.771 zł. Podatki bezpośrednio opłacane przez gminy wiejskie i miasteczka wynoszą 5.312.399 zł. Obszary dworskie opłacają podatków bezpośrednich 2,543.508 zł. Komisya drogowa sądzi, że na tych podstawach oparty przymusowy system pieniężny, wykluczający wolność uiszczania prestacyi drogowej w naturze nietylko uzasadnić się nie da, ale jest gorszym, bo mniej sprawiedliwym od systemu podatkowego. Komisya drogowa nie może pominąć milezieniem, że w powtarzających się często u nas latach niedostatku albo głodu, podobnie jak w roku bieżącym, jest bardzo ważnem zadaniem Sejmu wytworzenie możności pracy i zarobku dla wyżywienia biednej ludności. Tem bardziej zdaje się komisyi drogowej niewłaściwem zniesienie wolności odrabiania albo spłacenia powinności drogowych, a wprowadzenie opłat przymusowych.

Trzeci ustęp wniosków dążących do reformy istniejącej ustawy drogowej pozostawia i podwyższa obowiązek obszarów dworskich do wydawania materiału do budowy i utrzymania mostów na drogach gminnych. Bez względu na istniejącą lokalną potrzebę miałby obszar dworski uiszczać w materiale drewnianym albo pieniądzech 5%, opłacanego podatku gruntowego.

Nowela z 7. lipca 1885 roku opiera się na dawnym zwyczaju i na ustawie z 18. sierpnia 1866 roku.

Końcowy ustęp §. 12. ustawy z 18. sierpnia 1866 r. opiewa dosłownie „Obszar dworski wolnym jest od udziału w robocie a natomiast winien dostarczyć potrzebny do budowy i utrzymania dróg gminnych materiał drewniany“.

Nowela z 7. lipca 1885 roku zrównała obowiązki gmin i obszarów dworskich pod względem prestacyi w robociźnie, od której przedtem były obszary dworskie wolne, a obniżając prestacye w robociźnie z 6 dni, których można było wymagać na mocy §. 12 ustawy z 1866 r. na cztery dni obowiązkowe, dążyła zarazem do zniesienia rażących nierówności i unormowania obowiązku obszarów dworskich pod względem wydawania materiału drewnianego, opierając się na ustawie z 1866 r. mogła nowela do ustawy jedynie dążyć do uregulowania stosunków pod względem potrzebnego do budowy i utrzymania dróg gminnych materiału drewnianego.

Projekt do noweli z roku 1885 został pod względem obowiązku obszarów dworskich odnoszącego się do wydawania materiału drewnianego, potrzebnego do budowy i utrzymania

dróg gminnych zmieniony uchwałą sejmową, mianowicie co do przeciętnej wartości i po tego materiału.

Zamiast obowiązku wpływającego z projektu do noweli z 1884 roku postanowiono uchwałą sejmową ocenienie tylko jednorocznej potrzeby i wartości materiału drewnianego. Różnica między pierwotną myślą projektu, a zmianą przeprowadzoną w Wysokim Sejmie jest bardzo znaczącą.

Przy pozostawieniu wolności odrabiania albo spłacenia prestacyj, drogowych nie da się zrozumieć obowiązek obszarów dworskich do wydawania w pewnej mierze materiału drewnianego, bo pozostaje w analogii z dawnym zwyczajem i z przyłączonym §. 12 ustawy drogowej z dnia 18. sierpnia 1866 roku, ale przy wprowadzeniu przymusowego systemu pieniężnego niczem już usprawiedliwić się nie da. Obowiązek ten przy zupełnej zmianie systemu drogowego byłby resztą z lat ubiegłych, pozostałością ustawy z roku 1866, nie mającą przy przymusowym systemie pieniężnym żadnego uzasadnienia.

Komisya drogowa nie podziela zapatrywań wnioskodawcy, sądzi jednak, że projekt do reformy ustawy zmieniający zupełnie istniejącą ustawę drogową pod względem dróg gminnych powinien być przedmiotem najściślejszego zbadania i ocenienia, i z tego powodu wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Wnioski posła Stanisława Jędrzejowicza w sprawie reformy obowiązującej ustawy drogowej przekazuje się Wydziałowi krajowemu do bliższego zbadania.

Lwów, 20. listopada 1889.

Przewodniczący:

**J. Męciński** w. r.

Sprawozdawca:

**Alfons Czaykowski** w. r.