

Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego.

20. posiedzenie 2. sesji IV. peryodu Sejmu galicyjskiego z dnia 15. października 1878.

Treść: Spis petycyj. — Wniosek posła Pławickiego o wydanie ustawy dla rybołówstwa w pierwszém czytaniu przekazany Wydziałowi krajowemu. — Drugie czytanie projektu do ustawy drogowej. Rozprawa jeneralna. Mowy za projektem: pp. Badeniego, Torosiewicza, Polanowskiego, Dzeduszyckiego Wojciecha, Stadnickiego Jana, Grossa, Czajkowskiego Alfonsa, Popiela Michała, Hausnera i Jaworskiego; przeciwko projektowi: pp. Bauma, Maxa, Wolańskiego Erazma, ks. Sawy, Tyszkowskiego, Russockiego, Wolańskiego Władysława, Splawińskiego, Wodzińskiego, Krukowieckiego i Grocholskiego. Trzykrotne odrzucenie zamknięcia dyskusji. — Porządek dzienny 21. posiedzenia.

Początek posiedzenia o godzinie 10. m. 15. przed południem.

Przewodniczący: Marszałek krajowy JE. hr. Ludwik Wodzicki.

Sekretarze: Czajkowski Alfons, Jasiński Józef, Kulczycki i Jan hr. Stadnicki.

Obecnych posłów: 116.

Ze strony Rządu: Radca dworu p. Filip Załeski.

JE. hr. Marszałek. Ponieważ dostateczna liczba panów posłów jest zebrana, otwieram posiedzenie. Podaję do wiadomości wys. Izby, że protokół z 18. tj. wczorajszego podwójnego posiedzenia został złożony w biurze sejmowém, gdzie przez 24 godzin służyć będzie do przejrzenia.

Proszę p. sekretarza o odczytanie spisu petycji.

Sekretarz p. Kulczycki (czyta):

„Spis petycyj
po dzień 14. października 1878 do Sejmu krajowego
wniesionych.

„426. Reprezentacya miasta Pilzna przez p. Garbaczyńskiego, w przedmiocie uregulowania obowiązku zwrotu kosztów żywienia aresztantów policyjnych przez czas dochodzenia ich przynależności“ — do komisji petycyjnej.

„427. Aleksander Poradowski, przez p. Władysława hr. Koziembrodzkiego o veniam aetatis“ — przydzielono do komisji petycyjnej.

„428. Antonina Nowosiadłowska, wdowa po księdzu obrządku gr. kat. przez posła Korzyńskiego o zapomogę“ — przydzielono do komisji petycyjnej.

„429. Niektóre gminy, przynależne do staro-

stwa w Łańcucie, przez p. Wodzińskiego o utworzenie starostwa w Leżajsku" — do komisji prawniczej.

P. Wodziński. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Wodziński ma głos.

P. Wodziński. Proszę, by petycją tę przydzielić Wydziałowi krajowemu do zbadania i zdania sprawy na przyszłej sesji sejmowej.

JE. hr. Marszałek. Tego wniosku nie mogę poddać pod głosowanie, gdyż to może być tylko uchwałą sejmową Wydziałowi krajowemu poleconem. Mogę jedynie poddać pod głosowanie pierwszą część wniosku, by tę petycją odesłać do Wydziału krajowego, jako do komisji.

P. Wodziński. Więc proszę o odesłanie do Wydziału krajowego, jako do komisji.

JE. hr. Marszałek. Ci panowie, którzy się z tém zgadzają, by tę petycją odesłać do Wydziału krajowego, jako do komisji, zechcą rękę podnieść (większość). Przyjęto.

Sekretarz p. Kulczycki (czyta):

„430. Gmina miasta Leżajska, przez p. Wodzińskiego o utworzenie starostwa w Leżajsku" — przydzielono do komisji prawniczej.

P. Wodziński. Proszę i tę petycją odstąpić Wydziałowi.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, by tę petycją odstąpić Wydziałowi krajowemu. Ci panowie, którzy się z tém zgadzają, zechcą rękę podnieść, (większość). Jest Przyjęty. Przystępujemy do porządku dziennego. Pierwszym przedmiotem jest (czyta):

Pierwsze czytanie wniosku posła Pławickiego w przedmiocie wypracowania projektu ustawy o rybołówstwie.

P. Pławicki. Proszę o głos.

JE. hr. Marszałek. P. Pławicki ma głos.

P. Pławicki. Ponieważ, choć krótkimi słowy, już uzasadniłem mój wniosek w drukowaniu przeto nie pozostaje mi nic innego, jak tylko prosić wysoką Izbę, by raczyła przychylić się do tego wniosku, témbardziej, że jeśli mieć będziemy ustawę o rybołówstwie, to będzie to niezawodnie większą

zachętą dla gospodarzy wiejskich, aby ten upadający dział gospodarstwa podnieść. Ostatecznie idzie tu najbardziej o policyą nad rybołówstwem. Kto mieszka nad rzeką, jak ja, ten wie i w ogóle prawie każdemu w kraju, gdzie tyle rzek mamy, musi być wiadomem, jakim sposobem wyniszczają się najszlachetniejsze gatunki ryb naszych; tak, że słuszną jest obawa, iż wkrótce zobaczymy ryby szlachetniejsze tylko w muzeach. Muszę poprzec ten wniosek i tém, że okazuje się gwałtowna potrzeba przynajmniej to, co nam Opatrzność sama udziela w naszych rzekach, utrzymać. Teraz mianowicie podczas tarła wykupują handlarze pstrągi i łososie od rybaków, a co nawet już z samych względów sanitarnych nie powinno być dopuszczone, gdyż mięso ryb wylawianych w tym czasie jest arcszkodliwe. Pomimo to ale, dla taniości nabywają i wprowadzają takowe kupcy do handlu delikatesów w miastach, i tam można widzieć z jak wielkim smakiem bywają one zjadane, mimo ich szkodliwości dla zdrowia.

Prosiłbym więc panów, byście spowodowali ułożenie ustawy, któraby rybołówstwo — tak wielkie niegdyś bogactwo kraju naszego stanowiące — ochroniła, a tém samem i podniosła. Co do formalnego traktowania proszę, by ten wniosek odesłać do Wydziału krajowego, celem złożenia ankiety i sprawozdania na przyszłej sesji.

JE. hr. Marszałek. Takiego wniosku nie mogę poddawać pod głosowanie. P. wnioskodawca zgodzi się może na proste odesłanie wniosku do Wydziału krajowego, jako do komisji.

P. Pławicki. Więc proszę tylko odstąpić Wydziałowi krajowemu.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, by sprawę tę odesłać do Wydziału krajowego. Ci panowie, którzy się z tém zgadzają, zechcą rękę podnieść, (większość). Jest przyjęty.

Z kolei porządku dziennego przypada (czyta):

Drugie czytanie przedłożenia Wydziału krajowego z projektem do ustawy drogowej.

Sprawozdawca komisji drogowej p. Męciniński ma głos.

Głos. Proszę uwolnić p. sprawozdawcę od czytania sprawozdania.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek, by uwolnić sprawozdawcę od czytania, ci panowie, którzy się z tém zgadzają, zechcą rękę podnieść (większość). Proszę o odczytanie uchwały.

Ob. Al.
122.

P. Męciński. Panowie zechcą poprawić niektóre usterki druku, które mimowoli komisji, do tej ustawy się zakradły, a mianowicie w §. 21. w ustępie 1. po wyrazach „datki kolei żelaznych“, powinien być w nawiasie (§. 22.). w §. 31. w 2. ustępie jest powołanie się na (§. 13) a powinno być (§. 14). W §. 34. tytuł zamiast „Skład komitetu“, ma być „Skład, wybór i rozwiązanie komitetu“, wskutek czego tytuł paragrafu 35. odpada. Na końcu zaś pierwszego ustępu powinno być: „Członkowie komitetu będą mieli zastępców w ten sam sposób powołanych“; w §. 39, ustęp drugi wiersz 5ty po wyrazach „nadto może Wydział powiatowy członka komitetu“ powinien być przecinek (,). Komisja wnosi: I). Wysoki Sejm raczy załączony projekt ustawy uchwalić.

II. Powyższą uchwałą załatwione zostają petycje pod l. 122, 226, 257, 307, 390.

JE. hr. Marszałek. Zagajam rozprawę ogólną. Do głosu są zapisani.

„Za ustawą“:

Posłowie: Badeni, Torosiewicz, Polanowski, Dzieduszycki Wojciech, Jaworski, Stadnicki Jan, Gross, Czajkowski Alfons. Popiel Paweł, Koziebrodzki Władysław, Popiel Michał.

„Przeciw ustawie“:

Baum, Max, Wolański Erazm, Sawa, Waygart, Rusocki, Wolański Władysław, Splawiński, Wodzyński, Tyszkowski, Krukowiecki, Grocholski, Golejewski i Korytowski.

P. Badeni ma głos.

P. Badeni. Sprawa reformy ustawy drogowej, poruszana w wysokim Sejmie od lat 10ciu, zatem od czasu niemal, w którym zaledwie w życie wchodziła obecnie obowiązująca ustawa, dobiega do kresu swego. Sprawa ta bowiem znajduje się dziś już w stadium, w którym wysoki Sejm wyrzec może już o niej słowo stanowcze. W tak ważnej dla tej sprawy chwili niech mi wolno będzie zabrać głos, dla wykazania imieniem Wydziału krajowego tej myśli kierującej, jaka przewodniczyła wypracowaniu projektu, którego część przeważna stanowi tło rozpoczynającej się właśnie obrady.

Reforma ustawy drogowej ma znaczenie podwójne, podwójny też i cel: ekonomiczny i społeczny. Zadaniem więc nowej ustawy musi być pogodzenie dwóch tych celów, tj.: rozwiązanie kwestyi takie, aby skutek reformy odpowiadał kardynalnym zasadom ekonomii społecznej, a zatem, aby

z jednej strony kraj przyszedł do poprawy swych komunikacji — i to w sposób stosunkom swoim i właściwościom najodpowiedniejszy — z drugiej znów strony, aby ciężar drogowy rozłożony został na wszystkie warstwy społeczne, na podstawie słusznej i sprawiedliwej, wykluczającej możliwość obciążania jednych kosztem drugich, lub odwrotnie ulżenia jednym ze szkodą drugim. To podwójne zadanie usiłował Wydział krajowy rozwiązać w przedłożonym przez siebie projekcie, mając stale przed oczyma te skutki, jakie przyniosło dziesięcioletnie istnienie obecnie obowiązującej ustawy.

Pod względem ekonomicznym: w dziesięcioletnim okresie tym, co do rozwoju dróg powiatowych: na 74 powiatów, 41 z nich wcale żadnego udziału w budowie dróg powiatowych nie wzięło. Z pozostałych zaś 33 powiatów tylko 10 wzięło w nich udział nieco znaczniejszy, tj. przewyższający 20 kilometrów, w których przeto przybyło — przeciętnie co roku po $\frac{1}{4}$ mili drogi. Jeśliby rozwój dróg powiatowych i nadal w tym samym stosunku miał postępować, to na wybudowanie tej sieci dróg, która już obecnie uznana być musi za niezbędnie potrzebną, potrzebaby co najmniej 150 lat czasu! A gdy nadto mały ten stosunkowo procent rezultatów dodatnich jasno dowodzi, że nie obowiązującą ustawie zawdzięczać go należy, lecz dobrej chęci pojedynczych Wydziałów powiatowych, a raczej może sprężystości, wytrwałej pracy i poświęceniu pojedynczych prezesów Rad powiatowych — to nie trudno będzie przewidzieć, że na podstawie dotychczasowych warunków kraj nigdyby nie przyszedł do zaspokojenia jednej z najżywotniejszych swych potrzeb ekonomicznych.

Jeszcze smutniejszy widok przedstawia bilans dróg gminnych. Na 30.000 kilometrów dróg tych w kraju, większa ich połowa znajduje się jeszcze w stanie pierwiastkowym, przypominającym kraje pozbawione wszelkiej kultury. Nie podobna twierdzić, że taka znaczna część dróg gminnych w okresie autonomicznym na jakości cokolwiekbyż zyskała i nie zyska też ona nic niewątpliwie i w latach następnych, jeżeli podstawa wymiaru i sposób uiszczania powinności drogowych nie ulegną kardynalnej zmianie. Następstwem takiego stanu dróg powiatowych i gminnych byłaby niemożność, aby kraj mimo najdzielniejszej nawet pracy ekonomicznej, zdołał dźwignąć się ekonomicznie, albowiem zwiększone koszty utrudnionego przewozu produktów pochłoną zawsze znaczną część ich wartości. Kraje bogate oszczędzają corocznie miliony

na t \acute{e} m, że mają dostateczną si \acute{e} c dr \acute{o} g bitych; my tracimy miliony corocznie na t \acute{e} m, że odpowiedniej si \acute{e} ci dr \acute{o} g bitych nie mamy. (Brawo).

T \acute{a} to mysl \acute{a} przejęty, Wydział krajowy wypracował projekt do ustawy, d \acute{a} żący pod wzgl \acute{e} dem ekonomicznym do pozyskania obfitszych i stalszych zasob \acute{o} w na pokrycie potrzeb drogowych i do wł \acute{a} sciwego ich zużytkowania, a t \acute{e} m sam \acute{e} m do utworzenia w niedalekim czasie organicznej si \acute{e} ci dr \acute{o} g powiatowych i do poprawy dr \acute{o} g gminnych. Przy oznaczeniu niezbędnego tego zasobu zwiększonego, nie zapomniał Wydział krajowy bynajmniej o materalnym połozeniu, w jakim kraj si \acute{e} znajduje.

Wydziałowi krajowemu nie było i nie jest tajnym, że ze wszystkich sposob \acute{o} w uzyskania zasob \acute{o} w drogowych, najwygodniejszym i najłatwiejszym, a rzecz dziwna, u niektórych rolnik \acute{o} w i dość popularnym sposobem, byłoby powiększenie podatk \acute{o} w, czyli nał \acute{o} zenie odpowiednich dodatk \acute{o} w do podatk \acute{o} w; lecz wobec faktu, że z całej sumy dzisiaj faktycznie opłacanych w kraju podatk \acute{o} w bezpośrednich, 60% ci \acute{a} ży na samym gruncie, wobec dal \acute{e} j faktu, że wł \acute{a} ściciele tych grunt \acute{o} w, to jest gminy i obszary dworskie, opr \acute{o} cz podatku gruntowego opłacać musz \acute{a} podatek domowy, domowo-klasyczny, zarobkowy, tak, że suma og $\acute{o$ lna podatku bezpośredniego opłacanego przez nich wynosi 73%, całej sumy podatkowej. Wobec dal \acute{e} j przyjętej przez stały kataster nadzwyczaj wysokiej stopy procentowej od czystego przychodu z gruntu, a to w stosunku do wszystkich przychod \acute{o} w innych, która to stopa procentowa wedł \acute{u} g stałego katastru od czystego dochodu z gruntu, wynosi obecnie przeszł \acute{o} 20%, podczas gdy przy podatku zarobkowym wynosi ona niekiedy tylko 5%, a 10% nigdy nie przenosi.

Wobec takich danych, musieliśmy cofn \acute{a} ć si \acute{e} przed ogromem ci \acute{e} żar \acute{o} w, którymi, przy bezwarunkowym zastosowaniu t \acute{e} j zasady, niechybnie zgnielibyśmy ziemi \acute{e} nasz \acute{a} , ziemi \acute{e} tak r $\acute{o$ żnymi ci \acute{e} żarami obarczon \acute{a} , że przy ka \acute{z} d \acute{e} m dal \acute{e} szym j \acute{e} y obci \acute{a} żaniu, tylko z największ \acute{a} ogł \acute{e} dnośc \acute{i} ą postępować nale $\acute{z$ y i wolno (brawo).

Wydział krajowy jest w pełnej świadomości grożącego st \acute{a} d niebezpiecz \acute{e} stwa, na kt $\acute{o$ re uwag \acute{e} wysokiego Sejmu niejednokrotnie zwracał i obecnie zwraca, a jakkol \acute{w} iek z zasady dodatku do podatku sam skorzystał, uczynił to jednak z niezbędn \acute{a} i wymagan \acute{a} ogł \acute{e} dnośc \acute{i} ą, kład \acute{a} c zawsze gł $\acute{o$ wny nacisk i największ \acute{a} uwag \acute{e} na prestacy \acute{e} w naturze. Szczeg $\acute{o$ łowe powody, dla których Wydział krajowy przywi \acute{a} zuje tak wielk \acute{a} wag \acute{e} do prestacyi w na-

turze, zawarte s \acute{a} w rozlicznych sprawozdaniach naszych wysokiemu Sejmowi przedkładanych.

Tutaj tylko powt \acute{o} r \acute{z} ę jeden z tych powod \acute{o} w, a powt \acute{o} r \acute{z} ę go z naciskiem dla tego, że z pewnej strony został publicznie zaprzeczony. Powt \acute{o} r \acute{z} ę, że byłoby grz \acute{e} chem ekonomicznym, ż \acute{a} dać gotowego grosza od tych, o których wiemy wszyscy, że go nie mają i tylko na lichw \acute{e} go po \acute{z} yczają, mają za \acute{s} dostatecznie r \acute{a} k — niestety zbyt cz \acute{e} sto opuszczanych i bezczynnych (brawo), którymi z obowi \acute{a} zk \acute{o} w swoich drogowych, bez żadnej szkody ekonomicznej, wywi \acute{a} zać si \acute{e} mog \acute{a} .

Wprawdzie w najpi \acute{e} rwszych dniach bieżącego roku pojawił si \acute{e} ekonomista, który w \acute{r} o \acute{d} tak wielu powa \acute{z} nych i swiatłych rozbi \acute{o} r \acute{o} w projektu naszego sam jeden jedyny, nie wahał si \acute{e} nazwać systemu naszego i na nim opartego projektu Wydziału krajowego: najpotworniejsz \acute{e} m rozszerzeniem za bytk \acute{o} w pa \acute{n} szczyzny. Reformator ten poucza wł \acute{o} ściańskich swoich wyborc \acute{o} w, że system ten nasz pa \acute{n} szczyzniany miał znaleść og $\acute{o$ lne pot \acute{e} pienie tak w Europie jak w Ameryce; przepowiada, że ustawa nie mogłaby być wprowadzon \acute{a} , cho \acute{c} by Sejm krajowy ją uchwalił, a Najjaśniejszy Pan zasankejonował, bo musiałyby natrafic na op \acute{o} r og $\acute{o$ lny.

Przy prestacyi w naturze razi go robota wymiarowa, dlatego, że jest uci \acute{a} żliwsz \acute{a} . W og $\acute{o$ le utyskuje on na słabość wł \acute{o} ścian galicyjskich do tych, których zdaniem jego zbyt wielu do Sejmu wybrali, a których nazywa panami i pankami.

A c \acute{o} ż panowie, w rzeczywistości dzieje si \acute{e} w Europie wł \acute{a} śnie na pocz \acute{a} tku tego roku pa \acute{n} skiego 1878, a zat \acute{e} m wł \acute{a} śnie w czasie, w którym krytyk nasz te i tym podobne doktryny wł \acute{o} ścianom naszym wygłasza? co w szczeg $\acute{o$ lności dzieje si \acute{e} w kraju, kt $\acute{o$ rego o brak pieni \acute{e} dzy pomawiać nie można, i kt $\acute{o$ rego brak pieni \acute{e} dzy zastraszyć nie mógł, bo wł \acute{a} ściciele cała Europa nad ogromem bogactw jego i niewyczerpanych miliard \acute{o} w jego si \acute{e} zdumiała? Co widzimy w kraju bezwzgl \acute{e} dnej wolności i przodującej cywilizacyi? M \acute{o} wi \acute{e} tu o Rzeczypospolitej francuskiej.

We Francji miano wybudowanych w ostatnich latach tysi \acute{e} c kilometr \acute{o} w dr \acute{o} g bitych, wyższej kategorii, zwanych „chemins de grande communication,“ i „chemins d'inter \acute{e} t commun,“ zamierzono jeszcze istniejące tam drogi niższej kategorii, zwane „chemins vicina ux ordinaires“ przeistoczyć w drogi bite, i a \acute{z} eby d \acute{o} jsz do tego celu, podniesiono mysl \acute{a} , czy nie należałoby prestacyj w natu-

rze, istniejących i obowiązujących po dzień dzisiejszy tak we Francyi, jak w sąsiednich Węgrzech, w Belgii, w Holandyi i w innych krajach, zamienić na dodatek do podatków bezpośrednich. Dlatego zapytywano w tej mierze wszystkie ogólne rady departamentowe. Otóż z przedłożonego w pierwszych miesiącach bieżącego roku raportu ministra spraw wewnętrznych prezydentowi Rzeczypospolitej okazuje się, że na zapytanych rad 87, odpowiedziało 74 rad, zaś 13 rad nie odpowiedziało wcale. Z tych tedy rad 74 oświadczyło się 61 rad przeciw zamianie prestacyi w naturze na dodatki do podatków. Tak panowie, w wolnej, inteligentnej i bogatej Francyi ogromna większość obywateli zażądała zatrzymania dla siebie tego właśnie systemu, którego zastosowanie Wydział krajowy proponuje. Fakt ten autentyczny niechaj sam jeden krytykowi naszemu będzie odpowiedzią i niechaj mu wskaże, ile w poczeniach włościan przez niego było prawdy.

To wszakże wobec rozpoczynającej się debaty wypowiedzieć muszę, że bronienie sprawy nie argumentami, lecz sianiem niezgody pomiędzy pojedynczymi warstwami społeczeństwa, że wskazywanie braci niewykształconej na opór ogólny przeciw niesympatycznej jej ustawie, jakoby na możliwy środek zaradczy, że wywoływanie bez żadnego powodu widma zgasłej na zawsze pańszczyzny, odnawianie ran społecznych, które tak widocznie już się zablizniają, obalanie zaufania, które dzięki wytrwałej pracy i tyłu ludzi poświęcenia, niezaprzeczenie już istnieje, do tej warstwy społeczeństwa, w której rdzeń i bądź cobądź, na której przyszłość tego kraju spoczywa, oto jest, co mnie wydaje się być potwornym (oklaski).

Tyle o ekonomicznym znaczeniu projektu.

Pozwólcie mi panowie tylko jeszcze słów kilka o jego znaczeniu społecznym powiedzieć. Obecnie obowiązująca ustawa nakłada inne obowiązki na gminę, a inne na obszar dworski, a nie określając cyframi stosunku jednej prestacyi do drugiej, nie daje tym samym podstawy do jawnego rozkładu ciężaru drogowego między gminy i między obszar dworski. Taki stan rzeczy był od pierwszej chwili kością niezgody i dostarczał pretekstu do waśni społecznej. I oto rdzeń zamierzonej reformy pod względem społecznym. Tu należy także szukać powodu, dla którego sprawa drogowa tak bardzo zainteresowała wszystkich, dość powiedzieć, że od pojawienia się projektu naszego w roku zeszłym, wszystkie pisma publiczne i to nie same tylko galicyjskie umieściły obszernie rozbiory projektu na-

szego, zgadzając się prawie bez wyjątku na zapartywania i wnioski nasze. Rozwój ekonomiczny bowiem, jakkolwiek pożądanym przez wszystkich, dotyczy głównie bezpośrednio interesowanych, stroną zaś społeczną sprawy interesują się wszyscy. To zajęcie się ogólne nie jest przypadkowe, jest ono nieomylną wskazówką, że opinia ogółu domaga się ostatecznego rozwiązania tej kwestyi.

Reforma ustawy drogowej, znosząc różnicę między gminą a obszarem dworskim, co do powinności drogowej, a przyjmując jednostajną podstawę dla wszystkich, co do rozkładu ciężaru drogowego, usuwa tym samym ostatnią trudność w osiągnięciu zupełnej zgody społecznej. Jeżeli do osiągnięcia tego rezultatu w kraju naszym projekt nasz, za Twoją wysoki Sejmie wołą, przyczynić się może, będzie to dla Wydziału krajowego najpiękniejszą nagrodą sumienną jego, rozważną i na wielorakich badaniach opartą pracę (oklaski).

JE. hr. Marszałek. P. Baum ma głos.

P. bar. Baum. Chociaż przyznać muszę pewien postęp i dodatnią stronę projektowi ustawy drogowej, który komisya wysokiej Izbie przedkłada, zapisałem się jednak do głosu, aby przemawiać przeciwko tym ustępom, które uważam za nieodpowiednie potrzebom i stosunkom społecznym naszym, i które według mego przekonania raczej będą utrudniać, jak ułatwiać główne zadanie każdej ustawy drogowej, to jest, zużycia prestacyi jak najkorzystniejsze na cele drogowe.

Zdaje mi się, iż dowodzić nie potrzebuję, że dobre drogi i komunikacye są nie tylko miarą postępu oświaty i cywilizacyi, lecz oraz tym najważniejszym czynnikiem do podniesienia dobrobytu w kraju, tak jak nasz przeważnie rolniczym.

Gdyby można wszystkie, a wielkie korzyści, które są następstwem dobrych dróg i komunikacyj ująć, w pewną cyfrę, suma tych korzyści okazałaby się tak wielką i poważną, żeby nas zadziwiła, a może zachęciła do wielkich ofiar na cele drogowe. Również zdaje mi się zbyt łatwym udowodnić, że z powodu złych dróg ponosimy ogromne straty i tracimy rocznie tysiące, li tylko z powodu zniszczenia żywych i niezwytych inwentarzy. Z tych wszystkich powodów, powinniśmy się starać usilnie doprowadzić drogi i komunikacye, o ile można najprędzej — nie mówię już do zupełnie dobrego i doskonałego stanu — bo na to z powodu ubóstwa i z powodu skromnych środków, którymi kraj nasz rozporządza, jeszcze długie lata czekać będziemy musieli, lecz przynaj-

mniej doprowadzić do takiego stanu, który odpowiada potrzebom naszym i daje możność bezpiecznej i łatwej komunikacji o każdej porze roku, a jeden z najskuteczniejszych środków, który nas może doprowadzić do tego, przez nas wszystkich upragnionego celu, jest dobra ustawa drogowa. Lecz pomimo, iż wszyscy uznajemy ważność sprawy drogowej, że jesteśmy głęboko przekonani, iż pomyślnie rozwiązanie tej sprawy oddziaływać będzie żywotnie na podniesienie dobrobytu naszego i dobro ogółu, pomimo, iż tą kwestyą cały kraj się zajmuje i że ona od wielu lat stoi na porządku dziennym wysokiej Izby, sprawa ta nie jest tak łatwą do rozwiązania i gdybyśmy chcieli uchwalić dobrą ustawę drogową, odpowiadającą potrzebom i stosunkom naszego kraju, musielibyśmy prawie dla każdego powiatu osobną ustawę uchwalać, tak bowiem różne i odrębne są stosunki między pojedynczemi miejscowościami naszego kraju. Dowodem trudności rozwiązania tej sprawy jest to, że od wielu lat liczne komisye przedstawiają wysokiej Izbie różne projekta ustawy drogowej, oparte na wzorach ustawodawstwa krajów i państw, wyszczególniających się doskonałością i dobrocią dróg i komunikacji.

Były projekta różne, jedne opierające rozmiar ciężarów na prestacyi pieszej, od numerów domu, od rodziny, od pojedynczych ludzi zdolnych do pracy; inne projekta, oparte na prestacyi pieszej i pociągowej z dodatkiem małej prestacyi pieniężnej i wreszcie projekta oparte na dodatkach do podatków. Mimo to żaden z tych projektów ustawy drogowej nie potrafił uzyskać większości w wysokiej Izbie, bądź dlatego, że nakładał zbyt wielkie ciężary na ludność, którym nie potrafiłaby podoleć; bądź dlatego, że te projekta nie odpowiadały potrzebom naszym i odrębnym stosunkom naszego kraju. Budowa i dobre utrzymanie dróg, jest to niezawodnie rzecz bardzo kosztowna, nie da się jednak zaprzeczyć, że zapomocą pieniędzy moglibyśmy najprędzej przyjść do dobrych dróg i komunikacji. Lecz kraj nasz jest ubogim i nie posiada takiego bogactwa jak np. Francya, która li tylko na wykończenie dróg wycynałnych czyli gminnych poświęciła 200 milionów. Takich ofiar kraj nasz nie jest w stanie ponosić. Ale w kraju mamy inne, a obfite zasoby, na podstawie których, jeżeli nie tak prędko, to przynajmniej zczasem można doprowadzić drogi i komunikacje do odpowiedniego stanu, a tym zasobem jest wielka ilość zdolnych rąk do pracy. Najlepsza ustawa, panowie, nie zbuduje nam dróg, jeżeli nie będzie wykonaną na-

leżycie i jeżeli pozostanie tak jak wiele innych ustaw pożytecznych na papierze, a bądźcie panowie przekonani, że każda ustawa, która nie będzie uwzględniała potrzeb naszych i stosunków odrębnych, zostanie tylko na papierze, i nie będzie wykonaną. Wobec tego, że od lat kilku pojawiają się i przedkładają się różne projekty do ustawy drogowej wysokiej Izbie do uchwalenia, wobec projektu, który nam dzisiaj komisya drogowa przedkłada, przypuszczaćby trzeba, iż dzisiaj obowiązująca ustawa jest tak niesprawiedliwą, tak niesłuszną, wadliwą i złą, że nietylko nie można marzyć, aby za pomocą tej, dziś obowiązującej ustawy drogowej, drogi do odpowiedniego przywieść stanu, lecz że już obecnie grozi niebezpieczeństwo, że wszystkie nasze drogi podupadną i zniszczą, a nawet może być taka zmiana ustawy potrzebna, z powodu, że w istocie w kraju naszym od czasu, jak obowiązuje ta ustawa, drogi i komunikacja znacznie podupadły.

Ale proszę panów, tak nie jest. My się sami rozgorączkowali; każdy bezstronny musi przyznać, że od 12 lat stan dróg znacznie się polepszył w naszym kraju (brawo!), a nawet tak dalece, że drogi w niektórych okolicach, któremi się przed kilkunastu laty przejeżdżało — trudno dzisiaj poznać, tak się na korzyść zmieniły. Stan dróg i komunikacji nie wymaga tak gwałtownej i radykalnej zmiany, i temu nikt nie zaprzeczy. Nie jestem gorącym zwolennikiem dzisiejszej ustawy drogowej z powodu, iż uważam ją za niesłuszną i niesprawiedliwą, co do ustanowienia prestacyi i sposobu jej rozkładu. Lecz nie upatruję tej niesprawiedliwości tak jak szanowny p. referent w swoim przyłączonem sprawozdaniu nam to wykazuje w §. 12. ustawy, co do niesprawiedliwości w stosunku dawanej prestacyi obszarów dworskich i gmin. Uważam tę niesłusznosc właśnie w rozkładaniu prestacji między pojedynczych członków gminy. Któż może zaprzeczyć, że nie jest niesłusznie i niesprawiedliwie żądać od biednego chałupnika, który nie ma piędzi ziemi, tej samej prestacyi, czego się żąda od właściciela, mającego kilkadziesiąt morgów ziemi (brawo)? Tu jest niesprawiedliwość prestacji, ale nie stosunek prestacyi obszarów dworskich do prestacyi gmin. Nie przeczę, że zdarzają się wypadki w niektórych powiatach mniej, w niektórych więcej liczne, że ten stosunek prestacyi obszaru dworskiego do gminy, okazuje się dla jednej lub drugiej strony niesłusznym i uciążliwym, jednak według mego przekonania, jeżeli zdrowo i bez namiętności na tę sprawę zapatrywać się będziemy, przyznać

musimy, że w wielkiej całości kraju ta nierówność, ta uciążliwość z powodu stosunku tej prestacyi obszaru dworskiego do gminy się wyrównywa.

A chociażby się w pojedynczych wypadkach wydarzyło, że stosunek prestacyi obszaru dworskiego do gminy jest nieusprawiedliwiony i że gminy uważać można za zbyt obciążone, to przecież nie byłoby zbyt trudno wadliwości tej ustawy usunąć i ustawę tę w ten sposób poprawić, iżby w razach nadzwyczajnych, w razach rażącej uciążliwości, mógł przyjść z pomocą fundusz powiatowy, a następnie fundusz krajowy. Nie zdaje mi się więc, aby ten główny argument, przytoczony przeciwko niestosowności dziś obowiązującej ustawy, mógł wystarczyć za powód do przedkładania wysokiej Izbie nowego projektu, który według mego przekonania nie odpowiada swemu zadaniu. Jako zaletę, którą ma ustawa obowiązująca, muszę uważać to, że jest opartą na wiekowej tradycji i zwyczaju, bo od dawien dawna obszar dworski dostarczał materiału a gmina robotnika. Drugą wielką zaletę ma dziś obowiązująca ustawa, że już przez 12. lat niejako się ludność w nią wdrożyła i przyzwyczaiła i to nietylko w tych okolicach, gdzie nie jest wykonywaną — bo tam ludność do każdej ustawy się przyzwyczai, skoro nie będzie jej wykonywać — ale i w tych okolicach, gdzie ustawa dotychczas obowiązująca bywa ściśle wykonywaną. Ale, jeżeli jest jaka zaleta tej dziś obowiązującej ustawy, to pewnie ta, że według mego, może mylnego przekonania, na mocy prestacyi dzisiaj obowiązującej ustawy, daleko skuteczniej, daleko prędzej dojdziemy do celu, do którego dojsć chcemy, to jest, do poprawienia naszych dróg i komunikacyj, jak na mocy przedłożonej nam nowój ustawy drogowej.

Nim przystąpię do krytycznego, chociaż może mylnego rozbioru tego projektu, poczuwam się do obowiązku wypowiedzenia z méj strony wysokiego uznania dla komisji drogowej, która z całą gorliwością i wytrwałością pracowała i starała się rozwiązać tak trudną sprawę, jaką jest sprawa drogowa, przedkładając nam nową ustawę, celem ostatecznego załatwienia tej sprawy. Przyznaję otwarcie, że daleko jest łatwiej krytykować, jak coś dodatniego postawić, a chociaż nie byłbym w możności coś dodatniego obmyśleć i postawić, jednak poczuwam się do obowiązku, wypowiedzieć moje zapatrywanie w sprawie tak ważnej, która nas wszystkich tak żywo obchodzi.

Przeczytanie tego projektu do nowój ustawy drogowej, który szanowna komisya wys. Izbie

przedłożyła, robi to wrażenie, osobiście na mnie, że wprawdzie komisya drogowa stara się ze ścisłą sumiennością i skrupulatnością wynaleźć sprawiedliwy sposób i podstawę prestacyi, lecz w ten kierunek zanadto swoje uwagę zwraca, a w skutek tego może nie tak ściśle miała na uwadze główny cel każdej ustawy drogowej, t. j. aby uzyskaną prestacyą, zużytkować najskuteczniej i nasłuszniej na cele drogowe. Dodatnią stroną i postęp tej nowój ustawy ja widzę przedewszystkiém w sprawiedliwém rozkładaniu prestacyi, które nie tylko ograniczają się na dotychczasowych prestacyach według numeru, lub jak dziś od rodziny, lecz przyjąwszy drugi sposób prestacyi od podatków, nakłada pewne ciężary na tych, którzy więcej posiadają, a według mego przekonania czyni to słusznie i sprawiedliwie. Drugi postęp tej ustawy nam przedłożonej jest w tém, że pociąga ta ustawa tych, którzy drogi najwięcej niszczą do pewnych ofiar, t. j. właścicieli kamieniołomów, właścicieli fabryk, przedsiębiorców, słusznie i sprawiedliwie, bo ci dotychczas największe korzyści z dobrych dróg odnosili, a nie przyczyniali się najmniej do utrzymania tych dróg. Trzecią dodatnią stroną tej nowój ustawy widzę w zaprowadzeniu konkurencyi do dróg głównych. Mogą one się nazywać, jak się podoba, ja nazywam je głównymi z powodu ważności i pożyteczności dla handlu, a które ustawa nazywa powiatowemi. Widzę dodatnią stroną tej ustawy i w tém, że stara się prestacye opierać na zasobach, którymi kraj nasz rozporządza, na wielkiej ilości zdolnych rąk do pracy.

Przystępuję teraz do ujemnych stron tej ustawy, które według mego przekonania mnie się przedstawily. Pierwszą jest dążność do centralizacyi, która się nie waha, naruszać autonomii gmin i powiatów. Nie jestem purystą, abym się chętnie nie przychylił do zmian ustaw dziś istniejących, jeśli mam to przekonanie, że zmiana tych ustaw potrzebną jest dla dobra i pomyślności ogółu; ale niestety tu mam to przekonanie, że naruszenie tej autonomii powiatom, nietylko nie przyniesie najmniejszych korzyści, lecz będzie wydawać następstwa niepomyślne dla kraju. Ustawa powinna być napisana nie dla wyjątków, ale dla całości, nie powinna przypuszczać, że znajdują się wyjątki między władzami, które obowiązki, jakie na nich ustawa wkłada, nie wykonują. Ustawa ta robi na mnie takie wrażenie, jakoby wszystkie, a przynajmniej większa część rad powiatowych uznawała za małoletnie i za niedołężne i niedbałe w wykonywaniu

swych obowiązków. Takie przypuszczenie musi wywołać między władzami autonomicznymi największe rozdrażnienie i zniechęcenie, a że takie usposobienie pomyślnie nie wpłynie na wykonanie żadnej ustawy, a tém mniej ustawy drogowej, tego dowodzić nie potrzebuje. Zdarzają się wyjątki wszędzie i u rządowych władz, gdzie pojedyncze indywidua nie wykonują swoich obowiązków, ale nie potrzeba ustawy pisać z góry w takiem przypuszczeniu, że władze autonomiczne nie będą czuwać nad tém, do czego powołane zostały, to jest, nad dobrem i pomyślnością wszystkich mieszkańców powiatu, że nie będą wykonywać obowiązków w tym kierunku sumiennie i gorliwie, bo przecież dobre drogi i komunikacje głównie oddziaływają na dobro i pomyślność mieszkańców. Dla czego ustawa ma z góry nieposzanowanie jęj przypuszczać, i nakładać pewne presye na rady powiatowe, ażeby one, jeżeli swoich obowiązków wykonywać nie będą wiedziały, że kraj ich przymusi do tego? Jeżeli samorząd dostanie się do rąk ludzi, którzy przejęci egoizmem zapomną o tém, iż jako obywatele kraju obowiązani są do pewnych ofiar, pracy, czasu a nawet ofiar materyalnych, to w takim razie byłoby to bardzo smutném zjawiskiem, ale z góry temu zapobiegać żadnym sposobem nie wypada. Zczasem przez podniesienie oświaty i podniesienie moralności ogółu, ten smutny stan zmienić się może. (brawo, brawo). Są to smutne następstwa samorządu, który ma swoje dodatnie, ale i ujemne strony. Z tym rachować się musimy.

Rada powiatowa jest niezawodnie najlepiej obeznana z wszystkimi stosunkami powiatu, rada powiatowa zna najlepiej środki i siły, jakimi rozporządzać może i zna te granice, których nie można przekroczyć w nakładaniu ciężarów. Bo jeżeli te granice przekroczy, skutki okażą się bardzo smutne. Nie wolno tęg granicy przekroczyć, nawet dla takich wielkich i pożytecznych celów, jakimi są dobre drogi. Stare przysłowie powiada: „według stawu grobla“ i nie uważałbym gospodarza za nierozsądnego, za nieroztropnego, który objawszy zaniedbane i zniszczone pomieszkanie, stara się choćby pomału, odpowiednio do swoich zasobów, do dobrego stanu doprowadzić, ale uważałbym go za nierozsądnego i lekkomyślnego, gdyby chciał to zaniedbane mieszkanie, chociaż pod presyą nie licząc się z środkami, doprowadzić do dobrego stanu.

Ustawa drogowa powinna być tak napisana, ażeby mogła w każdym wypadku być wykonaną, bo inaczej wywoła szkodliwe skutki i przyczyni się do

demoralizacyi. Otóż panowie ja mam to przekonanie, że gdyby ustawa była uchwaloną, nie mogłaby być nawet wykonaną. To nałożenie dodatków, które Wydział krajowy w pewnych wypadkach sobie zastrzega, a może je nakładać w razie, gdyby rady powiatowe tych dodatków nie uchwałyły, nie w każdym wypadku jest wykonalne.

Przypuśmy panowie, że nastąpi szereg lat nieurodzajnych, jak to już mieliśmy, że pewne powiaty mogą być zniszczone przez gradobicia i wypadki elementarne. Rada powiatowa w takim razie pożyczka kilkanaście tysięcy złotych na pożyczkę głodową, aby zapobiec biedzie i nędzy, aby wyratować od głodowej śmierci. Czy mógłby kto sumiennie doradzać, aby rada powiatowa obciążała w takich wypadkach powiaty dodatkami, choćby na tak pożyteczne cele, jak są drogi i komunikacje. Mam zaszczyt przewodniczyć raźnie powiatowej przez lat 12, należę do najgorliwszych zwolenników dobrych dróg i komunikacyi i nie wahałbym się przed wielkimi ofiarami, jednakowoż, gdyby wypadek taki zaszedł, nie mógłbym doradzać reprezentacyi powiatu, ażeby to wykonała, co ustawa wymaga od niej. Musiałbym zostawić wszelką odpowiedzialność za krok taki Wydziałowi krajowemu.

Drugą stroną ujemną, tęg nam przedłożonąj ustawy drogowej, widzę w zaprowadzeniu nowych jakichś władz do zarządu dróg gminnych. Dotychczas moi panowie, byli przełożeni obszarów dworskich wspólnie z naczelnikiem gminy odpowiedzialnymi za dobry stan dróg i komunikacyi w obrębie ich gminy. I wydziały powiatowe czuwały nad wykonywaniem tych obowiązków. Dziś proponuje nam komisya zaprowadzenie komitetów, które mają się składać z naczelnika gminy i przełożonego obszaru dworskiego i delegata rady powiatowej. Przyznając, że taki naczelnik gminy lub przełożony obszar dworskiego, dotychczas nie zbyt gorliwie czuwali nad dobrym stanem dróg, że częstokroć wydziały powiatowe musiały nakłaniać do ścisłego wykonywania obowiązków swoich i groźbami i karami, chociaż dobry stan dróg i komunikacyi w gminie, w pierwszym rzędzie był dla dobra tego naczelnika gminy i obszaru dworskiego, nie mogą jednak pojąc, jak komisya powołując tych samych ludzi, którzy dotychczas nie poczuli się do wykonywania swych obowiązków, do tak zwanych komitetów, drogowych, wzbudzać chce w tych ludziach poczucie do sumienniejszego wykonywania obowiązków jak dotychczas bywało, tém mniej, że nakłada dziś na nich obowiązki trudniejsze do wykonania, których oni wykonać nie będą mogli lub chcieli.

Zważcie panowie, czém ten komitet będzie się zajmować. Przedewszystkiém konskrybowaniem prestacyi drogi, ewidencją zrobionych prestacyi, wydatków, kosztów na cele drogi gminnej, a narzeczcie utrzymywać wykazy wszystkich gmin. To są obowiązki, które, nie tajmy przed sobą, nie wykonają ani naczelnicy gmin, którzy ani czytać, ani pisać nie umieją, ani przełożeni obszaru dworskiego, którzy wprawdzie posiadają te wiadomości, lecz nie chcą się tćm zajmować, bo to sprzeciwia się ich usposobieniu, a wykonanie tych obowiązków będzie im wstrętne. Do wykonywania tych czynności specjalnych trzeba sił, a nie tych sił, które szanowna komisya do tych komitetów drogowych powołuje.

Ja mam to przekonanie, że w krótkim czasie nastąpiłby tak wielki chaos i zamieszanie w prowadzeniu rachunkowości w tak zwanych komitetach drogowych, że Wydział krajowy będzie musiał osobnych urzędników utrzymywać i wysyłać, aby jaki taki ład i porządek w tych komitetach drogowych zaprowadzić. Jeżeli dalej zważymy, na słabość natury ludzkiej, która przedewszystkiém ogląda się na swój własny i prywatny interes i na skład tych komitetów, to ja przynajmniej nie mogę przyjść do tego przekonania, że rozkład prestacyi to znaczy, w jakim porządku one mają być w gminie odrobione, a które to prestacye mają przyjść do wykupna, nie będzie zupełnie odpowiadała bezparcyalności i sprawiedliwości. Trzecią ujemną stroną, jaką w tćj ustawie drogowćj, w tćm tu przedłożeniu upatruję, jest to, że wprawdzie ta ustawa tworzy mniej lub więcej liczne prestacye — przyznaje, że sprawiedliwsze — ale, spuszcza z uwagi główny cel każdćj ustawy drogowćj, jak i prestacyi drogowćj. Prestacya ta stworzona, w jaki sposób, w to nie wchodzę — użytą jak najlepiej dla dróg i komunikacyi być powinna.

Według mego przekonania sumiennego prestacya ta, stworzona na mocy dzisiejszćj ustawy, nie będzie skutecznie na cele drogowe użytą. Pozwolę sobie to w krótkości udowodnić.

Dzisiaj już, zdaje się, nie może nikt marzyć, aby oprócz pojedynczych dróg krajowych jeszcze była potrzeba budowy nowych dróg powiatowych i gminnych. Mamy tych dróg podostatkiem i potrzebujemy tylko te drogi do lepszego stanu doprowadzić. Każdy z panów zgodzi się z zapatrywaniem mojem, że doprowadzenie dróg bez szutrowania do lepszego stanu jest niemożliwym. Najważniejszą i najkosztowniejszą czynnością drogową

jest szutrowanie. Otóż prestacye, które dzisiaj są rozporządzalne według dzisiejszćj ustawy drogowćj, nie będą mogły być na cele drogowe, tj. na szutrowanie odpowiednio użyte. Wierzcie panowie, że prestacya ta ma głównie na celu, aby przez wykupienie tćj prestacyi z góry i przez wykupienie nieodrobionych dni w końcu roku stworzyć pewien fundusz i zdaje się, komisya drogowa miała to przekonanie, że za pomocą tego funduszu uzyskanego z prestacyi, będzie mogła nie tylko wszystkie wydatki drogowe pokryć, ale nawet i drogi szutrować.

Ja pragnąłbym, aby nadzieje komisyi się ziściły, ale ja mam to przekonanie, że fundusz z tego wykupna dni pieszych nieodrobionych, i z wykupna z góry dozwolonego, będzie bardzo mały, bo każdy będzie się starał odrobić prestacye. Ja mogę zaręczyć, że przeważna część właścicieli będzie się starała robić prestacye w naturze. Skądże weźmie się potrzebny fundusz na szutrowanie dróg, bo szuter musi być zwieziony, jeżeli chcemy, aby większa ilość dróg była wyszutrowaną. Mam przekonanie, że ten nieszczęśliwy komitet drogowy, którego naprzód już żałuję, będzie często w tćm przykrćm położeniu, że nie będzie, pomimo opłaty 5%, miał tyle funduszu, aby materyał potrzebny na mosty zakupić. Łatwćm się to wydaje moi panowie, ale jak przyjdzie kupić materyał, potrzeba dość dużo zapłacić, a z powodu tego będą często wypadki, że z niemożności zakupienia materyálu, w razie zepsucia mostow, będzie przerwana komunikacya. Według obecnie obowiązującćj ustawy drogowćj, ta najważniejsza czynność, tj. szutrowanie, da się skuteczniej przeprowadzić, gdzie tylko ta ustawa bywa ściśle wykonywana. Za pomocą tćj ustawy znaczne przestrzenie dróg w powiatach zostały wyszutrowane i do odpowiedniego stanu przyprowadzone. Ja nie wiem, jak w innych powiatach się dzieje, ale w niektórych powiatach, których znam kilkanaście, okazuje się, że po 30. do 40. mil dróg gminnych jest wyszutrowanych bez wszelkićj uciążliwości dla ludu i bez wszelkich skarg, jakie zwykle z tego powodu bywają wnoszone. Czy można na mocy dzisiejszćj ustawy przyjść do tak pożądaných rezultatów, to pozwolę sobie wątpić. Jest, jak panom wiadomo, prestacya wobec ustawy drogowćj dzisiaj obowiązującćj, 6. dni od chałupnika. W razie potrzeby można tę prestacyą niewyrobioną przemienić na konną, t. j. dwa dni piesze na jeden konny. Przystąpię do praktycznego przykładu i muszę wziąć na przykład mój powiat. Stosunki tego powiatu znam jak najdokładniej. Zaraz

przy rozpoczęciu urzędowania rady powiatowej w pierwszym roku, rada powiatowa, uznając ważność dróg i komunikacyj, przedewszystkiem tym przedmiotem się zajęła i uchwaliła podział powiatu na 13. sekcji czyli okręgów. Uchwalono w tym okręgu jedną główną drogę komunikacyjną i uchwalono, aby ta droga była szutrowaną, jak ma być szeroka, jak głębokie mają być rowy i tak dalej. Dla każdej z tych 13tu dróg rada powiatowa mianowała jednego inspektora drogowego, który się zajmować miał zarządem tej drogi. Oprócz tego rada powiatowa uchwaliła 13 delegatów, dla każdego okręgu po jednym delegacie i po jednym zastępcy. Obowiązkiem ich było w imieniu rady powiatowej czuwać nad bezpieczeństwem majątku i dobra funduszu powiatowego, nad wykonywaniem miejscowej policji, utrzymywaniem w dobrym stanie dróg i komunikacji i wykonywaniem rozporządzeń rady powiatowej i wydziału powiatowego. Cóż było pierwszą czynnością takich delegatów? Na mocy mandatu delegat udał się w pierwszym roku do gmin w obrębie sekcji pierwszej i wspólnie z naczelnikiem gminy spisał prestacje, które gmina miała odrobić. Następnie wspólnie z nim, i to wszystko na mocy ustawy obowiązującej, wyrachował długość rowów we wszystkich drogach się znajdujących, wyznaczył nareszcie wspólnie z naczelnikiem gminy potrzebną ilość dni do wyczyszczenia rowów, do wykonania robót ziemnych, z dodatkiem pewnych procentów na nadzwyczajne roboty, spowodowane wskutek wypadków elementarnych. To wykonawszy, pozostała reszta dni z nieodrobionych pieszych na mocy prestacji po prostu zamienioną została na konną, w stosunku dni dwu do jednego. Otóż weźmy np. gminę, mającą 200 dni prestacji, tj. 30 numerów, t. j. jedną z najmniejszych gmin. W takiej gminie, jak w ogóle w praktyce się okazało, największa była potrzeba przyjęcia stosunku 100 dni na wyczyszczenie rowów i wykonanie robót ziemnych; dodawszy na elementarne wypadki 20%, resztę dni na 40 dni konnych zamieniono.

Następnie naczelnik gminy wspólnie z delegatem oznaczył najbliższy kamieniołom i oznaczył, ile razy można z furą kamienia lub szutru obrócić w obrębie gminy. Ten stosunek jest różny. Jeżeli kamieniołom jest bliżej, to 6 razy obróci, jeżeli dalej to 3, 2 lub raz tylko. Przyjąwszy 4 fury kamienia lub szutru potrzebnego na jedną przymę, okazało się, że gdyby z tej gminy 4 razy na dzień można obrócić, w takim razie 40tu dniami konnymi możnaby przywieść 160 fur szutru na drogę w obrębie gminy, a wskutek tego mogłaby gmina

przywieść 40 przym szutru.— Na tém się kończyła czynność delegatów wydziałów powiatowych, a reszta, jak ma być rozłożona ta prestacja szutrowa, która powstała na podstawie zamiany prestacji, na mocy ustawy, na dni konne, pozostawiało się w zupełności autonomii gminnej ustawy. Mogę za ręczyć panom, że przy tym rozkładzie naprawiła gmina niesprawiedliwość pierwotnej prestacji, która nakładała zarówno 6 dni pieszych tak na biednego chałupnika, jak na zamożnego gospodarza, gmina bowiem rozkładała ten dowóz szutru według ilości morgów; weźmy na przykład, że gmina, która miała dostawić 20. przym szutru, posiadała 400 morgów, to właściciel 20 morgów obowiązany był przywieść jedną przymę, zaś właściciel jednego morga $\frac{1}{2}$ części przymy szutru, a to był tak nieznaczny, tak mały ciężar dla tego, który posiadał jeden morg ziemi, że nawet o tém mówić nie warto, a tych, którzy nie posiadali żadnej ziemi (tak zwanych chałupników), według tego rozkładu, ten ciężar nie dotykał. Z tego powodu widzicie panowie, że na mocy dzisiejszej ustawy można było uzyskać taką prestacją, za pomocą której można było wielkie przestrzenie drogi w całym powiecie co roku szutrować, i na mocy ścisłego wykonania tej ustawy przyszedł powiat do tak znacznych przestrzeni dróg szutrowanych, a że są takie drogi gminne szutrowane, to mogę się odwołać do szanownego referenta spraw drogowych, który temi drogami jeździł, widział, jak i jakimi zasobami są te drogi w dobrym stanie utrzymywane. A mimo to, proszę panów, nie zdarzył się ani jeden wypadek, iżby z powodu rozkładu tej prestacji na pojedynczych członków gminy, wniesiono zażalenie lub skargę od ludności, która bardzo często jest skłonną do wnoszenia skarg i zażaleń, tak do władz autonomicznych, jak i rządowych w razie, jeżeliby się sądziła być pokrzywdzoną przez zwierzchność lub radę gminną. Dowodem to jest, że taka prestacja odpowiada nietylko naszym stosunkom społecznym, ale że jest także dla ludu nieuciążliwą i okazała się w rezultacie dla dróg najkorzystniejszą.

Mógłby ktoś zarzucić, że to niesłusznie i niesprawiedliwie wymagać dowozu szutru od tych, którzy koni nie posiadają. Gdybym nie chciał innych argumentów przytoczyć, to powiedziałbym tylko tyle, że ustawa dziś obowiązująca mi to dozwoliła, dwa dni piesze zamieniać na jeden dzień ciągly. Ale panowie! czyż sprawiedliwszém jest zamiana prestacji pieszej, którą dziś ustawa nakłada, na pieniądze? Czy panowie sądzicie, że łatwo będzie zapłacić pieniądze, których nie mamy,

jak to szanowny p. referent tak wymownie udowodnił, jak przemienić prestacyą pieszą na ciąglą.

Jednak udowodnię panom, że można bezpiecznie było te piesze prestacye przemieniać na konne, i to z tego powodu, że dowóz szutru na drogi odbywa się zwykle tylko w zimie, albo po skończonych robotach w polu, jeżeli nie ma być dla ludności uciążliwym i jeżeli ma być jak najtaniej ten dowóz wykonany. Otóż w takich chwilach posiacze koni, którzy nie mają żadnego zarobku i muszą swoje konie bezpożytecznie w stajni utrzymywać, są bardzo zadowoleni, jeżeli się im wydarzy jakikolwiek zarobek i cena dnia roboczego, która w zwykłych roboczych dniach dochodzi od 4—5 złt. i wyżej, w takich porach roku spada na 1 złt. 20 ct., 1 złt. i mniej. Poświadczyć to mogą szanowni obecni tutaj panowie gospodarze, bo tak jest w istocie i tak wszystkie dwory w tych porach konie gminne najmują.

Otóż w takim wypadku, taki posiadacz koni chętnie się podejmuje wywozu prestacyi szutru, jako przypadającej nie tylko na niego, ale i na tego, który koni nie posiada, a czyni on to dla swego własnego interesu — a najczęściej — co najdziwniejsza — czyni to bez zapłaty pieniężnej, bo następuje pomiędzy tym, co koni nie ma, a tym, co je ma pewna ugoda. Ten, co konie ma, potrzebuje nająć robotnika do roboty nagłej w czasie okopywania ziemniaków albo do żniwa i każdy przyzna, że cena najmu dni pieszych do na głych robót, nawet między włościanami między sobą, dochodzi do 50 ct. i więcej, a nawet trzy razy dziennie jedzenie. Czyż się tu nie wyrównuje zupełnie wartość prestacyi dni konnych odrobionych w czasie, gdzie nie ma żadnego zarobku, z tą prestacyą pieszą, którą się odrabia temu, kto ma konie, w czasie pilnej roboty? Z tych ugód jest ludność zawsze zadowolona, a najlepszym tego, jak powiedziałem, jest dowodem, że nigdy przeciw takiemu rozkładowi prestacyj dotąd nie wniesiono zażalenia, ani do rad powiatowych ani do starostwa.

Widzicie więc panowie, że ta okrzyczana, zła, niedołączna, niesprawiedliwa ustawa drogowa, dziś obowiązująca, buduje drogi bez wszelkich pieniędzy, i buduje w znacznych przestrzeniach, a utrzymywać nie można, aby zapomocą dziś proponowanej ustawy drogowej dójść będzie można za długie lata do takich rezultatów.

Dalsze wady dzisiejszej ustawy upatruję w tym, że w §. 14. poleca komitetowi drogowemu, aby ścigał w przeciągu dni 30. nieodrobione pre-

stacye przemieniał na pieniądze. Według mojego przekonania, już ten sam §. jest tak niesłuszny i niesprawiedliwy, że pod żadnym warunkiem na niego zgodzić się nie mogę. Jak ten człowiek, który ma odrobić prestacyą pieszą, który czeka na powołanie go do odrabiania jej, a w końcu nikt go się nie zapyta — w końcu roku dostaje powołanie, aby całą prestacyą wykupił pieniędzmi.

(Głosy: Za to, że go nie wołają).

- Czyż panowie sędzicie, że to nie da powodu do największych niezadowoleń, wzburzeń między ludnością; bu lud ma takie pojęcie, że jeżeli jakiś ciężar na wszystkich zarówno rozłożono, to chociażby był uciążliwy, chętnie go przyjmuje. Jeżeli się robi pewne wyjątki, jeżeli Paweł może odrobić 6 dni, a Jan 6 dni musi wykupić bez racjonalnego powodu, czy sędzicie panowie, że to jest do przeprowadzenia, że który z komitetu, składającego się z naczelnika gminy i przełożonego obszaru dworskiego, weźmie na siebie obowiązek przeprowadzenia tego? Nastąpi to, czego się najwięcej obawiamy, to jest, aby się uchroniło siebie i gminy od niepotrzebnych wydatków i kosztów pieniężnych; będą tak manipulowali tą prestacyą, że w ciągu roku wyekspensują wszystko, zmarnotrawią tak, że na cele drogowe nie pozostanie nic (Brawo!) i w tém leży najsłabsza strona tej ustawy.

Pozwolę sobie jeszcze nadużyć cierpliwości Wysokiej Izby, z powodu, że szanowna komisya postanowiła w pewnych paragrafach, że do datków i ofiar na drogi, właściciele kopalń, kamieniołomów, fabryk i przedsiębiorcy, będą pociągnięci.

Ależ Panowie! Dziwna rzecz! Zaraz w następnym §. 23. już o przedsiębiorcach nie ma mowy, tylko o fabrycznych przedsiębiorcach. Do czegoż to dąży? Oto do tego, aby to, co uznała komisya w paragrafie poprzednim za korzystne, w drugim zniszczyć. Otóż muszę powiedzieć, i to muszę powiedzieć z doświadczenia, że nikt tak wielce dróg nie niszczy, jak ci, którzy zakupują wielką ilość lasów (kilkaset lub kilkadziesiąt morgów), (Brawo) a niszczą krwawą pracą gminną tak dalece, że nikt drogi poznać nie może. Z tego powodu zdarzyło się kilka wypadków niezadowolenia, bo gmina powiedziała: nasze siły już nie wystarczają, aby drogi naprawiać przez lat 8, 10, jak długo trwa wywóz kilkuset tysięcy tramów; — ażebyśmy nie mieli bezowocną pracę robić, uważałbym za słuszną, aby nie było powiedziane „przedsiębiorców fabrycznych“, tylko „przedsiębiorcy“, bo pod nazwiskiem fabrycznych nie można rozumieć, że to są kupcy drzewa leśnego.

Nie będę już dalej wymieniał drobniejszych usterek i nie będę to samo czynił wniosku przejścia do porządku dziennego nad tą całą ustawą, a to z tych powodów, ponieważ są pewne postępy i wiele dodatnych stron w tej ustawie, ponieważ mamy dalej nadzieję, że przy specjalnej dyskusji przynajmniej, te największe usterki dałyby się usunąć, i ponieważ chciałbym raz, aby można jakim sposobem tę sprawę załatwić, która kraj tak niepokoi, chociaż mam to przekonanie, i będziecie panowie widzieli, że nie długo to się potwierdzi, iż życzymy sobie częstokroć zmiany ustaw, a szczególnie podatkowych, które się nam zdają być niedogodne i uciążliwe, ale nie słyszałem jeszcze żadnego wypadku, aby, gdy taka zmiana nastąpi, uzyskała zadowolenie, okaże się w następstwie zawsze dla nas jeszcze szkodliwszą. (Brawo! Brawo!)

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

P. Torosiewicz. Od lat 12tu istnieje ustawa drogowa. Nie słyszałem, aby w Sejmie, w pismach publicznych, lub gdziekolwiek indziej przemawiano za istniejącą ustawą drogową. Przeciwnie, wszystkie prawie rady powiatowe, wiele rad gminnych, wносиły petycje do wysokiego Sejmu, żądając zmiany ustawy drogowej z powodu, że jest wadliwą, że nie jest wykonalną i że prestacya jest niesprawiedliwie rozłożoną. Wskutek tego Wydział krajowy prawie co roku wnosił projekta do nowych ustaw, komisye projekta te wypracowywały, ale żaden z tych projektów nie przyszedł do specjalnej debaty, a przyczynę tego znajduję w tém, że wszystkie te projekta były nie na podstawie istniejącej ustawy, ale na zupełnie innych zasadach wypracowane. Projektowano bowiem prestacye w naturze zamienić na opłaty w gotówce, projektowano także od bydła prestacye obliczać. Wszystkie te projekta zaledwie wyszły na świat, już były pochowane. Dopiero teraz Wydział krajowy przedłożył projekt, starannie wypracowany, na podstawie ustawy istniejącej, obiecującej lepszą przyszłość w tej gałęzi administracyjnej, tak mocno kraj obchodzącej. Rozszerzył bowiem sieć dróg powiatowych, uznając drogi ważne, dla handlowego i przemysłowego ruchu, łączące miasteczka między sobą i ze stacyami kolei żelaznych, za drogi powiatowe. Następnie Wydział krajowy w projekcie swoim rozszerzył atrybucye rady powiatowej nad drogami gminnymi, a atrybucye Wydziału krajowego nad wszystkimi drogami w ogóle, i przy innych zaleczeniach tego projektu, o których później będę mówił,

zatrzymuje prestacyą w naturze i sprawiedliwie ją rozkłada. Słuszne bowiem są w kraju narzekania, że prestacya w naturze jest niesprawiedliwie rozłożoną, szczególnie między pojedynczemi miejscowościami i gminami w powiecie, oraz między gminą i obszarem dworskim. Poucza nas bowiem doświadczenie, że przez liczebnie małą gminę, przechodzi droga do miasteczka. Wskutek tego bywa więcej używana, a na jej utrzymanie nie przyczyniają się w niczem sąsiednie gminy, zarówno z tej drogi korzystające, a cały ciężar utrzymania tej drogi spada na jedną małą gminę, która podołać nie jest w stanie. Z drugiej strony zaś, gminy obszerne, z znaczną ludnością na uboczu położone, nie mają więcej nad jedną drogę do utrzymania, której sami używają. Ten stosunek, w większych lub mniejszych rozmiarach, powtarza się od gminy do gminy w całym kraju, stąd wynika niesprawiedliwy rozkład prestacyi, rozdzielonych na pojedyncze gminy w utrzymaniu dróg komunikacyjnych, a oparty na liczbie ludności w pojedynczych gminach, w utrzymaniu dróg komunikacyjnych między jedną a drugą miejscowością. Rozkład prestacyi między gminą a obszarem dworskim, podług §. 12. ustawy drogowej, jest także niesprawiedliwy; wysokość jego zależy od czystomiejskowych stosunków, bez żadnej racjonalnej podstawy. Tam gdzie dwór żadnego, albo daleko las posiada, w górzystych lub niskich okolicach, dwory są obciążone; szczególnie w tych okolicach, gdzie wylewy wód mosty zabiierają. Gdzie jest mniej mostów, a więcej rowów potrzeba, gdzie woda wymuła i drogi przerywa, tam gminy ponoszą większy ciężar od dworów przy utrzymaniu dróg gminnych. To są rażące niesprawiedliwości, dla których kraj domaga się zmiany ustawy drogowej. Wydział krajowy temu zaradza w przedłożonym projekcie, rozkłada obowiązki do dróg zarówno na obszary dworskie, jakoteż i na gminy w stosunku do majątku.

Słyszałem zarzuty, że ustawa proponowana zwiększa nakład ciężarów na kontrybuentów. Zarzuty te mojem zdaniem są mylne, albowiem przez sprawiedliwy rozkład prestacyi na wszystkie klasy społeczeństwa, obowiązki uiszczają się mające, zmniejszyły się, i to jest łatwo dowieść. Podług istniejącej ustawy, każdy chałupnik, jak powiedział szanowny mowca poprzedni, baron Baum, nie posiadający ani piędzi ziemi, jest obowiązany robić 6 dni, a podług projektu tego będzie odrabiał 3 dni. Następnie potrzeba rzeczywiście bardzo zamoznego włościanina, posiadającego przynajmniej kilkadziesiąt morgów ziemi, opłacającego około 20 złt. stałego podatku, ażeby był przymuszonym 6

dni szarwarku robić przy drogach, to jest tyle, ile teraz robi każdy chałupnik. Następnie prestacya nałożona na właścicieli większych posiadłości, nie jest tak uciążliwą, i najczęściej mniej wynosi, jak w ustawie istniejącej. Jednemu z moich przyjaciół osobistych, który posiada około 400.000 złt. majątku w ziemi, który narzekał na projektowaną ustawę, obliczyłem, że podług projektowanej ustawy, nie będzie opłacać więcej jak 90 kilka reńskich rocznie na drogi gminne i to w ten sposób: Od majątku, wartości 400.000 złt. opłaca podatku bezpośredniego 1000 złt. i ma na swym obszarze dworskim 50 rodzin. Od podatku więc 1000 złt. wynosi prestacya 160 kilka dni, licząc pół dnia od trzech guldenów. Od rodzin 50, zamieszkałych na obszarze dworskim, wykonywać będzie 150 dni, a zatem od majątku 400.000 złt. wynoszącego, opłacać będzie na drogi gminne i konkurencyjne wszystkiego 300 kilkanaście dni, licząc dzień roboczy po 30 centów najwięcej, cały więc ciężar w utrzymaniu dróg gminnych na obywatela, posiadającego majątek w wartości 400.000 złt. nie wyniesie więcej jak 90 kilka złt. w. a. Nie jest to tak uciążliwe.

Następnie ustawa proponowana zaradza i innym brakom istniejącej ustawy. Dopuszcza roboty przy drogach w obcych gminach do pół mili odległych. Słyszeliśmy wiele zarzutów przeciw temu, że to jest wstrętnem dla gmin, że takie konkurencyjne drogi natrafiają na wielkie trudności, i przytaczają jeszcze, że za czasów absolutyzmu drogi takie budowano i na wielkie trudności napotymano. Ja się z tém zapatrywaniem zgodzić nie mogę. Za absolutnych czasów nadużycia były niesłychane; spędzano włościan o 2—3 mil, kazano im robić bez zapłaty przy drogach o kilka mil od gminy odległych, z których nigdy nie korzystali. Tu zaś ogranicza się konkurencya do pół mili i przy tych drogach konkurencyjnych gmina i obszar dworski nie będą więcej robić, jak to, co jest przepisane ustawą, nie więcej, jak tych kilka dni, które ustawa projektuje.

Mówiono także, że zwyczaj jest robić w gminie, a zatem należy ten zwyczaj szanować. Ja myślę, że nie jest zadaniem naszym, abyśmy ustawę do złych zwyczajów zastosowywali, przeciwnie, powinniśmy złe zwyczaje wytepić.

Poprzedni mówca wystąpił przeciwko komitetom drogowym, że nie są odpowiednie, że takie komitety będą nieczynne. Jaby się z tém zapatrywaniem nie zgodził. Komitet taki, który się będzie

składał z 3 ludzi to jest, z delegata rady powiatowej, naczelnika obszaru dworskiego i następnie z wójta, takiemu komitetowi prędzej powierzyć można atrybucyą nad drogami gminnymi, jak zostawić wójtowi, bo wójt dlatego, aby sobie nie naraził gminę, woli aby przy drogach nie robiła. Zresztą wszelkie kary na wójta, nic nie pomagają, bo gmina z chęcią karę za wójta zapłaci, byle się tylko uwolniła od roboty, zanim przyjdzie pomoc od rządu pora mija do naprawy dróg, więc zdaje mi się daleko odpowiedniej będzie, jeżeli administracya nad drogami gminnymi powierzona będzie komitetowi jak jednemu wójtowi.

Ustawa proponowana jest bardzo zbliżoną do ustawy obecnej, ale jak już wypowiedziałem, jest sprawiedliwsza i w tém szczególną widzę zaletę ustawy proponowanej, że będzie wykonaną, bo każdy, jeżeli nie odrobi prestacyą, będzie przymuszony w gotówce złożyć.

Przedewszystkiem wypowiedziałem moje zapatrywanie pod względem ustawy proponowanej. Nie będę dalej mówić nad szczegółami, bo wypadnie mi zwłaszcza jako członkowi komisji drogowej zabrać głos w specjalnej dyskusji nad pojedynczymi paragrafami, a teraz proszę pauzów, abyście przystąpili do specjalnej dyskusji

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

P. Max. Przedłożony przez komisją projekt ustawy drogowej, nie da się zaprzeczyć, jest na szlacheckich tendencyach oparty, jednakże z mojej strony, nazwałbym go projektem więcej teoretycznym niż praktycznym, nie uwzględnia on bowiem faktycznych stosunków na teraz istniejących, ani stosunków prawnych ani zwyczajowych. Poseł Baum mówił już z ogólnego stanowiska, co do tendencji i praktycznej strony projektu ustawy, czuję się zatem uwolniony od obowiązku do przemówienia dalszego w tym kierunku i przystępuję do wykazania, że zasady, na których się projekt ustawy opiera, są po części niepraktyczne, po części zaś przeciwnie dotychczasowym stosunkom prawnym i zwyczajowym. Projekt ustawy przyjmuję co do dróg gminnych, a ograniczam się do tej najniższej kategorii, zasadą okręgów drogowych. Następnie, tworzy nową władzę zarządzającą drogami gminnymi, to jest komitet, a nakoniec zmienia dotychczasowy sposób utrzymywania dróg gminnych, czyli odmienia dotychczasowe postanowienia o prestacyach.

Określi drogi, przez projektowaną ustawę proponowane, zmieniają radykalnie prawne i zwy-

czajowe pojęcia gminie. Pod gminą rozumię ustawa gminna, tak zwaną katastralną gminę, a i lud nasz zżył się od wieków z tém pojęciem gminy i gromady, która była podstawą, do rozwoju wszystkich organizmów społecznych. Według projektu do ustawy, mają być utworzone okręgi gminne, obejmujące w sobie nietylko jedną gminę z obszarem dworskim, lecz łącząc nadto i gminy ościenne w jedną całość. Przechodząc następnie do prestacyi, postanawia, że prestacye w naturze, oparte na podstawie rodzin, mają być uiszczane nie tylko we własnej gminie, ale w całym właściwym okręgu drogowym, a zatém i w gminie ościennój, na odległość 4 kilometrów od granicy. Otóż zdaje mi się, że postanowienie takie znajdzie silny opór, silną niechęć u ludności naszej wiejskiej, która poniesie najdotkliwszą ofiarę na rzecz swój własnej gminy, ale będzie się opierać wszelkiemi siłami, gdyby miała pracować na terytoryum gminy obcej, co sprzeciwia się jej dotychczasowym tradycjom i obowiązkom. Następnie zdaje mi się, że takie połączenie gmin w gminę zbiorową w celu prestacyi do dróg gminnych, jest rzeczą niesprawiedliwą, albowiem często zdarzać się będą wypadki, że jedna gmina w skutek swego topograficznego położenia, n. p. na terytoryum piaszczystém (Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki zajmuje krzesło inarszałkowskie) lub kamienistém, już z natury rzeczy miałyby daleko mniejsze ciężary do ponoszenia na utrzymywanie swój drogi, niż gmina sąsiednia, która nie ma tak korzystnej sytuacji, a z tą pierwszą, od natury uprzywilejowaną gminą, połączoną zostanie. Otóż zaszedłby podobny wypadek, jak gdyby gospodarz posiadający własny dom dobry, bywał zmuszony naprawiać liche obejście swego sąsiada! Lud nasz byłby przeciwny temu obowiązkowi i wypadłoby używać środków przymusowych, aby przełamać jego opór. Otóż jestem zdania, że projekt takich okręgów gminnych, oparty jest na zasadzie niewłaściwej i niesprawiedliwej. Druga nowa zasada w projektowanej ustawie, jest to owa władza mająca zarząd spraw drogowych w okręgach, komitetem nazwana. Postanowienie to czyni szeroki wyłom w dotychczasowej autonomii, podkopuje bowiem kardynalną zasadę samorządu gminnego. Paragraf 27. ustawy gminnej, wyliczając sprawy należące do własnego zakresu działania, obejmuje w ustępie trzecim zakładanie i utrzymanie dróg gminnych, ulic i placów. Te sprawy ważne, zostałyby gminom odebrane i przeniesione na komitet, a to zarówno w gminach wiejskich jak i miejskich. Muszę tutaj zwrócić uwagę na to, że nawet miasta większe,

wydające po kilkanaście tysięcy na utrzymanie swoich dróg i komunikacyi, nie są wyłączone od tych komitetów drogowych, że administracya majątkiem gminnym, zostaje nawet w takich miastach gminom odebrana i na korporacyą, po za gminą stojącą przeniesiona, co jak powiadam, sprzeciwia się nie tylko samorządowi, ale nawet wszelkim zasadom sprawiedliwości. Według projektu ustawy bowiem, komitet ten ma czuwać nad robotami wykonać się mającemi, układa porządek przeprowadzać się mających robót, trudni się całą administracyą, i ma organa pomocnicze mianować, układa budżet drogowy, a zatém wkracza w sprawy najważniejsze, bo w sprawy budżetowe, wkracza w samorząd gmin. Można mi uczynić zarzut, że prestacya jest już z góry oznaczona. Jednak tak nie jest, bo postanowioném jest wyraźnie, że komitet ma prawo oprócz 5% do podatku stałego, nałożyć także dodatki wyższe, zostawia mu się zatém władzę dyskrecyonalną do nakładania ciężarów na gminę.

Któż będzie zasiadał w owym komitecie, mającym tak obszerną władzę? Będzie należeć do niego najpiérw delegat Rady powiatowej, następnie właściciel obszaru dworskiego lub przez niego mianowany zastępca i jeden z członków gmin, należących do okręgu drogowego, wybierany przez gmin naczelników. Rzeczywiście nie pojmuję tego, skąd Wydział powiatowy znajdzie dostateczną ilość ukwalifikowanych osób na te posady. W okręgu powiatowym będzie takich okręgów drogowych 50 do 60, zatém będą to musiały być osobistości, stopniem wykształcenia i pojmowaniem obowiązku nie wysoko stojące. Ze strony obszaru dworskiego właściciel nie za wsze będzie sam należał, ale zapewne wydeleguje swego oficjalistę.

Komitetowi z trzech ludzi w ten sposób złożonemu, powierzać władzę tak szeroką, jak władzę nakładania dyskrecyjonalnego datków do wysokości nieograniczonej, byłoby oczywiście niebezpiecznie i ja w żaden sposób nie mógłbym się zgodzić na to.

Zcentralizowanie władzy wykonawczej w okręgu drogowym w ręku tych trzech członków komitetu, nie tylko nie osiągnie celu zamierzonego t. j. szybszego i energiczniejszego zarządu temi sprawami, lecz przeciwnie stanie się nie małą trudnością. Komitet tak złożony z trzech decyduje większością głosów. W praktyce często zdarzy się wypadek, że jeden z tych trzech członków będzie nieobecny, może być słaby, może się w interesie wywalić, a cóż się wtedy stanie, jeżeli ci dwaj członkowie obecni się nie zgodzą? W takim razie trzeba będzie udawać się dopiéro do wydziału powia-

towego, do politycznej władzy powiatowej o zainicjowanie komitetu nowego. Sprawa przez to nie tylko nie zyska na energiczniejszym kierownictwie, ale zostanie zupełnie sparaliżowaną.

Przychodzę teraz do rozkładu prestacyi, mianowicie do prestacyi w naturze na budowę dróg gminnych. Projekt ma szlachetną tendencją, że dąży do sprawiedliwszego rozkładu ciężarów między gminy a dwory, niż to czyniła dotychczasowa ustawa, jeżeliby prestacya, dotychczasową ustawą przepisana, miała być ściśle wypełnioną. Jednakże i w tym projekcie nie widzę rzeczywiście sprawiedliwego rozkładu ciężarów. Waga tego projektu spoczywa na prestacyi 3-dniowej od rodziny. Prestacya ta równo, bez względu na ilość członków rodziny, bez względu na jej zamożność, bez względu na jej stosunki, przypomina podatek pogłówny. niesprawiedliwość ta niestety nie da się w praktyce zupełnie usunąć i zatrzymaną być musi. Ale jeżeli jestem za zatrzymaniem tej prestacyi, która w zasadzie i teoretycznie jest niesprawiedliwa, to powinniśmy się przynajmniej starać ograniczyć ją o ile możliwości, t. j. z 3 dni zredukować. Zredukowawszy prestacyą osobistą z dni 3 na 2 dni, należałoby następnie od podatków nie żądać już prestacyi osobistych, lecz datków pieniężnych, ponieważ tutaj popełnilibyśmy drugą niesprawiedliwość. Jeżeli bowiem przyjmujemy prestacyą robotniczą od podatków, to chałupnik, który z tytułu ojca rodziny jest obowiązany do 3-dniowej prestacyi i opłaca, dajmy na to, kilkadziesiąt centów podatku od swego domu, musiałby odrabiać 3½ dnia. Z drugiej strony gospodarz 6- a nawet 8-morgowy, nie opłaca więcej jak 3 guldeny podatku bezpośredniego. Ten gospodarz 6- lub 8-morgowy, liczący się w gminie do zamożniejszych gospodarzy, miałby równe z tym wyrobnikiem ponosić ciężary.

Pod tym względem widzę niesprawiedliwość prestacyi, aby także i od podatków odrabiano prestacyą w naturze. Po za ową prestacyą, opartą na stosunku rodziny, powinna przychodzić prestacya wyłącznie pieniężna w stosunku od opłacanych podatków.

Jeżeli jestem za utrzymaniem prestacyi osobistej, w gminach wiejskich, to w żaden sposób nie mogę się zgodzić za utrzymaniem takiej prestacyi w gminach miejskich. Są u nas miasta większe, które przeważnie są miastami handlowymi i przemysłowymi, gdzie dzienny zarobek kupca lub rzemieślnika jest daleko większy niż wartość pracy ręcznej po gminach wiejskich. Rzemieślnik musi

zarobić na utrzymanie swej rodziny guldera lub dwa guldeny w przecięciu dziennie. Oderwanie go od pracy prestacyą osobistą, byłoby dla niego krzywdą, i ponosiłby on w porównaniu z innymi gminami nie stosunkowo wysokie ciężary. Zwracam się ze stanowiska mego, jako posła miejskiego do komitetu zarządzającego. Komitet ten jest w miastach niepotrzebny, a nawet szkodliwy, i nie można nic odpowiedniejszego wynaleźć jak ową sprawę autonomiczną pozostawić, jak dotąd organom autonomicznym, to jest zwierzchnościom i radom gminnym, które daleko łatwiej i z większą świadomością rzeczy potrafią spełniać swe obowiązki. Jeżeli w utworzeniu owych komitetów zachodziła co do okręgów wiejskich obawa, że brak inteligencji nie da im poznać potrzeb swoich i właściwych sposobów prowadzących do wykonania obowiązków swoich, to tu obawa w gminach miejskich nie ma żadnej podstawy i nie jest usprawiedliwioną.

(JE. hr. Marszałek oddaje przewodnictwo zastępcy marszałka księdzu biskupowi Stupnickiemu.)

Pomówiwszy o wszystkiém poszczególnie, pozwolę sobie poczynić następujące uwagi. Co do okręgów drogowych należałoby zatrzymać dotychczasowe gminy, aby każda gmina, tak wiejska jak też i miejska, stanowiła łącznie z dotychczasowym obszarem dworskim osobny okręg drogowy. Następnie, ażeby władza mająca zajmować się zarządem dróg gminnych, była sprawowaną, tak jak dotychczas według §. 27. ustępu C. ustawy gminnej, przez rady gminne i zwierzchności gminne w porozumieniu z obszarem dworskim, które pozostając pod nadzorem wydziału powiatowego, mogą być w razie obojętności do spełniania swych obowiązków przynaglone.

Nakoniec pozwolę sobie wyjawić pod względem prestacyi to zdanie, by prestacya osobista była zredukowaną do 2 dni od rodziny, zaś na podstawie podatków, by już nie była prestacya osobista, lecz tylko datki pieniężne, któreby równo, tak na gminy jak na obszar dworski były rozłożone.

Nie czynię wniosku przejścia do porządku dziennego, lecz natomiast wniosek następujący (czyta):

„Wysoki Sejm raczy uchwalić :

Przedłożony przez komisją drogową projekt do ustawy odsyła się do Wydziału krajowego z wezwaniem, ażeby poczynił w takowym odpowiedniej zmiany względem okręgów drogowych, władzy zarządzającej sprawami drogowymi w okręgu (komi-

tetu), oraz względem rozkładu prestacyi, i zmieniony w powyższym kierunku projekt wysokiej Izbie na najbliższej sesji sejmowej przedłożył.“

Sprawozdawca P. Męciński (odeczytuje wniosek p. Maxa).

Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki. Podam do poparcia ten wniosek. Kto go popiera, zechce rękę podnieść (dostateczna liczba). Jest po party. P. Polanowski ma głos.

P. Polanowski. Wysoka Izbo! Nadzwyczaj rzadko zabięram głos i tym razem nie długo będę mówił. Nie mniej jednak przemówić musiałem i zapisałem się do głosu, gdyż winienem tak wysokiej Izbie jak swoim wyborcom oświadczyć i oznajmić stanowisko swe w kwestyi tak ważnej, tak długie lata jak wąż przez wysoką Izbę się ciągnącój. Od lat kilkunastu jestem posłem, od lat 10 prezesem Rady powiatowój, mam więc niejakię prawo mówić, o ile dotychczasowa ustawa była praktyczna. Moi panowie! że ustawa zła może być nawet praktyczną u ludzi wyjątkowych, nie ma żadnej wątpliwości. Słyszeliśmy oświadczenie p. Bauma, który czynny i ruchliwy, wytrwały w pracy publicznej, znakomite osiągnął rezultaty w swym powiecie, nawet ze złą ustawą drogową. Nie da się zaprzeczyć, że jest zła, a nadto jest niesłuszną. Nie śmiałybym wypowiedzieć tak surowego sądu o ustawie dotąd obowiązującej jednakże zacytuję co św. p. Gołuchowski, jako namiestnik w tej sali na bardzo poważnym zebraniu powiedział: to nie ustawa to przepisy z piętnem barbarzyństwa! (brawo). Proszę panów! mówiono, że raz ta ustawa krzywdzi obszar dworski, drugi raz gminy. Ja dalej pójdę — ja z praktyki powiem, że ustawa ta krzywdzi czasem zarazem gminy i obszary dworskie. Ze swęj praktyki, jako prezes Rady powiatowój, zacytuję fakt. Miejscowość pewna tak była położona w okolicy bezleśnej, że potrzebowała drogi kosztownej prowadzonej przez błota, by skrócić o milę odległość od lasów. W tej ważnej potrzebie ze strony powiatu, w którym mam zaszczyt być prezesem, trzeba było zmusić gminę i obszar dworski do pełnienia obowiązków tam, gdzie ani jedna, ani drugi nigdy w swém życiu nie mieli żadnego interesu i mieć nigdy nie będą. Prezes rady powiatowój, jeżeli czuwa nad obowiązkami, które z jego urzędu wypływają, jeżeli Wydział powiatowy czuwa nad tém i stara się złagodzić taką niesłuszną, to i działają one dobrze pomimo, że podstawy tej ustawy są złe.

Jestem przekonany, że w tym składzie wysokiego Sejmu ustawa nowo przedłożona, zmodyfikowana i w niektórych paragrafach poprawkami ulepszona stanie się ustawą dobrą i zacznie działać na pożytek kraju.

Moi panowie! postępu w przedłożonym nam projekcie nie zaprzeczają nawet przeciwnicy. Tak pp. Baumjak i Max przyznali nam, że jest postęp. Wszyscy przyznajemy, że zbliża się do słuszności a nie da się zaprzeczyć, że bezwzględna słuszność nie da się otrzymać.

Ja w swych stosunkach, w swym powiecie działając, nie będę mógł tak wielkiego pożytku osiągnąć z tej nowej ustawy, jak inne szczęśliwsze powiaty. Działam w powiecie, gdzie nietylko brak kamieniolomów, zwiru, ale piasku brak. W takich stosunkach niepodobieństwo dużo dobrego w komunikacjach zrobić. Za ledwie da się osiągnąć tyle, że z wielkiego błota robi się mniejsze. Trzeba kopalnie zakładać, by dostać piasek i ulepszyć drogi.

Niemniej, chociażby w takich stosunkach aparat cały okazał się za kosztowny, chociażby dodatek 5% przymusowy okazał się zbyt cenny i za wielki, nie mniej będę głosował za ustawą przedłożoną w drugim i trzecim czytaniu, a zgłaszam do §. 4. 13. i 18 poprawki. Określiłem tedy moje stanowisko i opowiedziałem, że w moim powiecie podobno w wielu wypadkach i dawniejsze zwyczaje będą utrzymane. Zasiadając tutaj nie mam jednakże obowiązku zastępować powiatu, ale mam obowiązek jako poseł krajowy radzić to, co jest dla kraju pożytecznym. Widząc, że tak Wydział krajowy, jak i władze administracyjne ciągle utyskują na niesłuszną tę ustawę, bo ciągle w praktyce widzą tę niesłuszną, nie mogę przypuścić inaczej, jak że musimy za jakąś reformą ustawy drogowę oglądać się. Skończyłem.

Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki. P. Erazm Wolański ma głos.

P. Erazm Wolański. Ustawa drogową, która kraj tak mocno interesuje, ujrzała światło w tej wysokiej Izbie i stanęła na porządku dziennym. Sprawa ta, aczkolwiek ekonomicznej natury, łączy w sobie i inne interesa, jako to finansowe, społeczne — dodam nawet polityczne i to jest główny powód tak żywego zainteresowania się tą sprawą.

Wątpię, ażeby dziś ktokolwiek znalazł się tutaj w wysokiej Izbie, a nawet w całym kraju, mający jakiegokolwiek pojęcia cywilizacyi, ażeby nie

uznał potrzeby polepszenia komunikacyj. Powiem panom, że nawet właścianie, którzy posiadają drogi powiatowe, oceniają doniosłość dróg bitych, bo jest bardzo jasno, że jak ma drogę bitą weźmie więcej na wóz właściciele więksi w każdej chwili mogą być na targu handlowym i europejskim, ze swymi produktami — dalej nad tём rozwodzić się nie będą.

Liczę się do zwolenników, ażeby jak najwięcej sieci krajowych dróg było przeprowadzonych, jednakowoż, ponieważ finanse krajowe nie są w pomyslnym stanie, pragnąłbym, ażeby to stało się z jak największą oszczędnością.

Teraz dotknę, skąd ta sprawa zrobiła się sprawą krajową, a to szczególnie dla tego, bo bardzo w krótkim czasie, jak wysoki Sejm uchwalił ustawę 1866 roku, zaczęły przychodzić z początku małe i mało znaczące wnioski do Sejmu o nową ustawę. Cóż to było? Otóż zasiadając przez kilka lat w komisji drogowej, badałem starannie i sumiennie powody, zmiany ustawy, i przekonałem się, że najwięcej skarg podnieśli właściciele większych posiadłości z zachodnich okręgów, a tylko kilku wschodnich, z których jeden ma kilkanaście mostów, a drugi jeden, znacznej długości. Włóścianie nieuskarżali się ani w Sejmie, ani w kraju; a sprawa zmiany ustawy, była sztucznie wywołaną przez wyjątki dotknięte ustawą 1866. r. Jakie stadya przechodziła ta ustawa, wiadomo. Wysoki Sejm dawał kilkakrotnie dobitny wyraz, odrzucając wszelkie projekta z poleceniem polepszenia tego co jest, bo łatwo jest obalić, a trudniej jest coś nowego lepszego postawić. Ta ustawa się wzięła, ona bowiem nie datuje się od lat 10, zapominacie panowie dawniejsze szarwarki, pomimo tego nie jestem zwolennikiem tej ustawy i nieraz dawałem wyraz, jakie są moje zapatrywania w tej mierze, a to, że jestem przeciwko szarwarkom, to jest, prestacyi w naturze. Byłem zawsze i pozostanę przy tём, ażeby wymiar prestacyj od podatków był obliczony, powtóre jestem także i za zmianą tej ustawy, którą komisya przedkłada, bo jeżeli wszystko się ulepsza, tak i ustawa drogowa w inną fazę przejść musi w obec tylu kolei żelaznych i tylu komunikacyj w kraju. Dziś kraj potrzebuje dojazdowych dróg do dworców kolei żelaznych, potrzeba więc odpowiedniej ustawy, zastosowanej do dzisiejszych okoliczności. Popatrzmy się na mapę Galicyi wraz z Wielkiem księstwem Krakowskiem, a spostrzeżemy, że po wybudowaniu drogi uchwalonej lwowsko - stojanowskiej, nie ma zakątka, gdzieby typ drogi krajowej mógł być wy-

szukany. Należy budować drogi do dworców kolei, bo te są dziś nasze porty; że dzisiaj drogi się polepszają, to szanowny referent departamentu czwartego w swoich sprawozdaniach wspomniał, to było ze sprawozdania do odczytania. Nie pojmuję więc, dlaczego, jeżeli coś idzie pewnym trybem, postępuje i ulepsza się, zmieniać na gorsze, albowiem ustawa, którą komisya przedstawia, a dawniejsza, różni się tylko w niektórych punktach; tamta jest w streszczeniu, ta jest obszerniej stylizowaną, i jeżeli nie jestem za ustawą przez komisya przedłożoną, to głównie dla tego, że uważam za słuszne to, co p. Baum powiedział, że ustawa ta jest niesłuszną i niesprawiedliwą, ale znowu nie w takim stopniu, w jakim przeciwnicy tej ustawy, ją mi-é pragną. Ustawa 1866. r. nie jest tak zła, ażeby ją można gołosłownym wyrazem „niesłuszna, niesprawiedliwa“, potępić. Niesłuszność i niesprawiedliwość jest giętą jak gutaperka, którą można naciągać, jak się komu podoba, jabym powiedział właściwszy wyraz „więcej obciążająca, lub mniej obciążająca“, dla tego ustawę tę nie należy bezwzględnie potępić.

Zobaczmy panowie, jaką nowość nam ustawa komisji przedkłada. Oto wprowadza ona najpierw okręgi drogowe dla dróg gminnych. W skład okręgu drogowego wchodzić będzie jeden mianowany przez Wydział powiatowy, jednego wybierają obszary dworskie, a jednego naczelnicy gmin, do tego okręgu należących. Idźmy dalej, jaki ma zakres działania komitet okręgowy drogowy; otóż prowadzić cały techniczno-administracyjny zarząd dróg gminnych, orzeka o uwolnieniu osób w §. 18. wskazanych, od prestacyi w naturze, stanowi o sposobie użytku funduszu gminnego drogowego, mianuje do wykonania poleceń komitetu organa wykonawcze, oznacza zakres ich działania, czuwa nad należytym stanem dróg gminnych. Widzicie panowie, jak obszerny jest zakres działania, takiego okręgu drogowego.

Mieszkam na wsi i więcej mam styczności ze stosunkami wiejskimi jak miastowymi, dla tego mógłbym śmiało powiedzieć, że ta nowość jest bardzo niesłuszną i niewłaściwą z wielu względów. Otóż panowie, jeżeli te okręgi drogowe mają przynieść jaką korzyść, to nie można dwie tylko gminy łączyć w jeden okręg, muszą być większe okręgi tworzone — i zaraz panom wykażę. Centralizacya ad minimum doprowadzona, równa się zeru, toż samo by się stało z okręgami zło żonymi z dwóch gmin, bo gdzież znajdzie się człowiek obeznany z buchalteryą, z rachunkowością, a przytём, żeby był porządny, uczciwy, wierny, bo tam pieniądze będą

składane. Muszą być większe okręgi, ażeby przynajmniej choć trochę uczciwego człowieka, na tej posadzie umieścić. Dalej orzeka ustawa komisji, że te urzędy, które ustanawiamy, są bezpłatne, ja sądzę, że przynajmniej ten jeden urzędnik, który będzie prowadził rachunki, musi być płatny. Dziwię się, że tyłu pp. prezesów Rad powiatowych zasiadało w komisji, a na tę okoliczność nie zwrócili uwagi, że jest niemożliwem, ażeby pisarz gminny i to załatwiał. Gdzież jest pisarz gminny, któryby obok innych czynności, jak rekrutacje, wybieranie podatków etc. jeszcze czynności komitetu drogowego mógł w takim zakresie prowadzić? nigdzie. To są fantazje, taki urzędnik musi być zapłacony, bo tam są pieniądze i to gorzko zapracowane, musi z każdego grajcara się wyrachować, bo inaczej powiedzą włościanie, zabięra nam nasze pieniądze, nasze pieniądze się marnują. Tam musi być większa kontrola, tam szczegółowo każdy cent musi być uwidoczniiony, to pisarz gminy nie jest w stanie załatwić.

Z tém wszystkiém nie można powiedzieć, ażeby myśl ustanowienia tych okręgów drogowych nie była wielkiej doniosłości. Ma ona swoje wielką doniosłość, ale myśl ta jest ukrytą. Jak panowie widziecie. Wydział krajowy dąży do centralizacji właśnie tych najwyższych atrybucji naszej autonomii, to jest, do kieszeni, bo drogi nie mogą być bez pieniędzy budowane, tam kieszeń musi być nastawiona. Nie wyklucza to, ażebym nie był za tém, iżby Wydziałowi krajowemu dać pewne ingerencye nad czynnościami Wydziałów powiatowych; dzisiejszy stan ustroju, dwie władze autonomiczne bez związku, jest anomalią. Wydziały powiatowe i rady powiatowe, nie mają z Wydziałem krajowym, żadnego związku prócz moralnego, życzyłbym sobie bardzo, ażeby między nimi zachodził taki stosunek, jaki zachodzi między starostwem a namiestnictwem.

Ponieważ ta myśl centralizacji nie od dziś się pojawia w tej wysokiej Izbie, ona i oddawna nurtuje po pewnych dekasteryach i biurach autonomicznych, a dziś okazuje się w całej światłości, tego pominąć nie można.

Rady nie są zależne od Wydziału krajowego, Wydział krajowy wydaje rozporządzenia, rada rzuca je do kosza. Trzeba więc umieścić paragraf, któryby ten stosunek mógł uregulować n. p. że, jeżeli rada nie utrzyma drogi w porządku należytym, Wydział krajowy winien mieć pewne ingerencye i karać go grzywnami; objąć zarząd dróg krajowych, powiatowych i gminnych przez Wydział krajowy.

Cóż z tego wyniknie? oto, że taki trzeci członek komitetu okręgowego, musi być urzędnikiem. Zastanówcie się panowie, jaka to armia tych nowo kreowanych urzędników powstanie na usługi departamentu IV. Będą oni trząść wyborami w kraju, bo te drogi, to rzecz łakoma, tém bardziej z funduszów krajowych. Co do komisji, dziwném by się mogło wydawać, zwłaszcza że członkami komisji są ludzie praktyczni i po największej części gospodarze, obznajomieni z naszymi stosunkami, i wiedzą, że dziś do gospodarstwa trudno pisarza dostać, któryby umiał pisać i czytać; już nie mówię rachować, trzeba mu 150 zł. zapłacić, a komisya chce w każdym powiecie przynajmniej po 15 buchalterów czy inżynierów tworzyć.

Sądzę, że komisya doskonalie wiedziała, że to nie może być praktycznie przeprowadzonym. Jakiż powód? Oto chciał tém komitet wprowadzić zarodek do gmin zbiorowych, aby marzyciele i zwolennicy tej idei widzieli, że początek ich marzeń, już w ustawie drogowej jest wprowadzony. Nie będę się wdawał, czy ta idea ma żywotność, czy nie, przynaję, że ma, ale zwolennikom nie radzę rozpoczynać te próby w okręgach drogowych, bo te wkrótce upadną a z nimi również idea gmin zbiorowych, na wieki zostanie pogrzebaną; teraz wykażę, o ile ustawa komisji jest praktyczną.

Jeżeli ustawa istniejąca ma być zmienioną, zatem powinna ta nowa ustawa być słuszną i sprawiedliwą. Pozwólcie panowie, abym to wykazał, tém bardziej, że nasz referent Wydziału krajowego podniósł jej słusność i sprawiedliwość. W drobiazgi wdawać się nie będę, przeczytam §. 15., który powiada: „Kto opłaca podatki bezpośrednio, nie przenoszące 3 złt., odrabia pół dnia“, czy to jest sprawiedliwie. Kto opłaca 50 ct. odrabia tyle, jak ten, który płaci 3 złt. a u takiego, który płaci 50 ct. podatku, u tego znaczy jeden cent. więcej, jak u tego 5—10 złt., który płaci 1000 złt. Taki, który płaci podatku od 3 złt. 10 ct. i wyżej, musi tyle odrabiać, co od 6 złt. Czy jest to słusznem i sprawiedliwem, bynajmniej. §. 16. powiada, że spisy będą układane co lat 3, czy to słusznie? Jeżeli który w ciągu tych lat się zrujnuje, i żadnego podatku opłacać nie będzie — czy nie każą mu oddać ostatniej odzieży na drogi, na podstawie dawnego spisu! Przypniecie, że inaczej być nie może, nie mówcie więc, że to jest słusne, że jest sprawiedliwe. W §. 19. w ustępie ostatnim jest powiedziane (czyta):

„Kontrybuenci odrabiający prestacje w naturze, nie mogą być pociągani do uiszczania ta-

kowój na dalszój przestrzeni jak cztery kilometry po za obrębem gminy katastralnej, w którój zamieszkuje.“

Może się zdawać, że iść 4 kilometry do obcój gminy robić, nie jest daleko, i że gminy chętnie się na to zgodzą. Przecież należy się obeznać ze stosunkami, kraju jeżeli się je nie zna, szczególnie żądałbym to od Wydziału krajowego, jeżeli z ustawą do Sejmu przychodzi. Wićcie, co to jest dla włościanina iść pracować do innój gminy. Cztery kilometry liczą się od granicy, a ta może się ciągnąć i półtorój mili. Trzeba znać stosunki; włościanin w swojój gminie 10 dni odrobi i skarżyć się nie będzie, ale, aby dla drugich pracował, do tego możecie go doprowadzić chyba przez szkołę i nauki ekonomii społecznej, politycznej i finansowój. ale dziś on tego nie rozumie, bo on gminę pojmuje jako swą rodzinę, ojcowizną i dla niój wszystkoby zrobił — robić w innych gminach jest mu wstrętne — i to każdy wie, kto tylko cokolwiek ze stosunkami jest obznajomiony — z tego powodu ustawa, którą komisya przedkłada jest szkodliwą i bardzo szkodliwą dla kraju.

We Francji może to rozumieją, ale u nas nie. Przytoczę przykład, aby wykazać, czy ta ustawa jest słuszną i sprawiedliwą, z rozmaitych okolic naszego kraju, co do stosunku ich ludności. I tak powiat Grybów posiada na milę 3979 mieszkańców, Rawa 3129, Wieliczka 7444, Buczacz 4454, Jasło 5498, Husiatyn 4023, Bochnia 6409, Złoczów 3500, Dąbrowa 5200, Jaworów 3200, widzicie o ile jest większa ludność na zachodzie niż na wschodzie.

Podam teraz daty co do wysokości opłacanych podatków.

Brzesko płaci: 91.117. z tego większe posiadłości 26.900, mniejsze 58.000; Mielec: 54.151, większe posiadłości 17.595, mniejsze 32.000; Grybów: 84.191, większe posiadłości 60.000, włościanie 24.000. Przychodzę do wschodu: Husiatyn 66.417, na to płacą większe posiadłości 38.256, włościanie 28.359, zatem połowę; Borszczów 68.000 większe posiadłości 27.595, mniejsze 29.653. Ze stanu cyfer wynika, że ustawa jest ułożona na korzyść większych właścicieli, zachodniej części kraju przeważnie. Pomimo, że z tych wykazów wynika, że więksi właściciele wschodniej części kraju — prawie narównno z gminami opłacają podatki, w imieniu wyborców moich i czortkowskiego obwodu oświadczam, że my nie chcemy żadnych wyłącznych korzyści, pragniemy harmonii między większą a mniejszą posiadłością i utrzymania dobrych stosunków, jakie

się już ułożyły. Powiedziałem, że ustawa dotyczy także kwestyi politycznej. Widzieliśmy, jak żywo się włościanie tą ustawą interesowali, dziś nową ustawą nakładać większe ciężary na gminy, sędzę, że nie byłoby na swém miejscu. Postradaliśmy indywidualność naszą polityczną, nie z braku sił żywotnych, lecz z powodu nieodpowiedniego ich zastosowania, głównie przez nieskonsolidowanie wszelkich warstw społecznych w jedną całość — w jedno poczucie, w jeden interes. Wielkimi ofiarami staraliśmy się wprawdzie zapóźnie te błędy naprawić, zniesieniem pańszczyzny, załatwieniem spraw serwitutowych — i innych, i teraz, gdzie niedowierzanie znika, zaufanie wzrasta, wszelkie spory ustały, a my — pozwólcie, że użyję wyrazu użytego przez szanownego referenta Wydziału, którego on używał dla swojój argumentacyi — którzy z łaski Najjaś. Pana możemy się swobodnie rozwijać, a przez samorząd i ustawodawstwo skupić rozbite części w jedną całość i torować drogę ku lepszej przyszłości, bo tój niewolno nam się wyrzekać, dziś ustawą drogową, dla kilku centów mniej więcej rzucić kość niezgody, podmuchać zarzewie nieufności i utrwalać drogę do wiecznej niewoli, która się tak prędko nie zatrze, czy byłoby krokiem politycznym? Nie — byłoby to czynem niczém niesprawiedliwym — i ze wszech miar potępienia godnym. Raccie panowie sobie przypomnieć, jak ta sprawa nowój ustawy drogowój była wstrętną włościanom, nie żądali oni zwolnienia z powinności — byli przeciwni z obawy, by nowa ustawa nienałożyła na nich większych ciężarów. I my mamy się przyczynić do sprawdzenia ich przeczucia. Tak panowie, byłoby to arcydziełem starożytności.

P. referent podniósł widmo socjalizmu i komuny i tój chciał zteroryzować tych, którzy chcą zgody z ludem, nikt mnie nie może posądzić, żebym był socjalistą lub komunistą. Zawsze będę dbał o lud i o dobro jego i nie obawiam się, aby mi kto zarzucał, żebym był komunistą lub socjalistą (wesołość).

Teraz panowie pozwólcie, abym wam niektóre takie małe ujemne strony wykazał n. p. §. 15. ostatni ustęp opiewa (czyta):

„Gdyby ilość prestacyi w pewnym okręgu drogowym przewyższała potrzebę, natenczas: może Rada powiatowa, za przyzwoleniem Wydziału krajowego, zniżyć na rok jeden wymiar prestacyi, z zachowaniem wszakże stosunku prestacyi od rodziny do prestacyi od podatków“.

Zaś §. 19. mówi (czyta):

„§. 19.

Robociznę prestacyjną można wykonać w naturze, wolno też wykupić się od niej w całości, lub częściowo, przez złożenie jej wartości pieniężnej, z potrąceniem piątego procentu, a to w przeciągu sześciu tygodni od dnia ogłoszenia repartycyi.“

Zatém zdaje mi się, że to nie może być inaczey praktykowanem jak, że w pierwszych miesiącach każdego roku, muszą być preliminarze i repartycye prestacyi ułożone, gdyż roboty koło dróg mogą się odbywać w końcu maju, w czerwcu, lub później w jesieni. Otóż, jak przyjdzie taki wykaz robocizny do obszaru dworskiego w marcu, to nie jeden uści się zaraz, aby skorzystać z 5% i spłaci w gotówce, aby się wykupić. W maju zbierze się Rada powiatowa i powie: my nie potrzebujemy takiej ilości prestacyi, trzeba ją zmniejszyć. Wtedy ten, który zapłacił by się od prestacyj w naturze wykupić — będzie musiał chodzić i szukać swoich pieniędzy? To jest jedna z małych niedogodności — przytoczyłem to, abyście nie myśleli, że lada kto mógłby w komitecie drogowym zasiadać i prowadzić rachunki. Te rachunki musiałyby być dokładne i należałoby piérwój tych aspirantów posyłać do banków na praktykę i naukę, aby rachunki buchalteryjnie umieli prowadzić. Może to panów zadziwić, jednak tak jest.

Ta ustawa, przez komisją nam przedłożona ma podnieść stan dróg. Szanowny referent powiada, 150 lat będziemy czekać, nim przyjdziemy do dobrych dróg na mocy ustawy z 1866 r. Mnie się zdaje, że jeżeli szanowny referent chciałby na tój podstawie ustawy przez komisją przedłożonej budować drogi, to nie przyjdzie do tego i za 150 lat, będę się starał wykazać, że i za 250 lat nie przyszlibyśmy do ilości tych dróg, których szanowny referent może pragnie. To nie sztuka frazesem wojować lub mapę pomalować, ale większa sztuka: robić (brawo), a do tego nie każdy posiada talenta.

Otóż będę się starał przykładem wykazać że na mocy tój ustawy zaledwie te już istniejące drogi będą mogły być utrzymane; do budowy dróg trzeba pieniędzy, a według ustawy nowój pieniędzy nie będzie tyle, ile potrzeba na utrzymanie dróg, i to jest kulminacyjny punkt ustawy przez Wydział krajowy wypracowanój, a przez komisją wysokiój Izbie przedłożonój.

Biorę za przykład gminę posiadającą 700 morgów obszaru i obszar dworski, z również tym samym 700morgowym obszarem, np. podatków płaci 600 złt. gmina i 600 złt. obszar dworski. Gmina ma 100

numerów domów. Zatém rachunek okazuje prestacye i pieniądze od 100 rodzin, po 3 dni jest 300 dni, a od podatków gmina zapłaci 30, a obszar dworski także 30, czyli razem 60 złt. Pytam się, czy za 60 złt. na obszar 1400 morgów mogą być mosty wybudowane, przecież musi być choć jeden mostek, ponieważ, gdyby wody nie było, nie byłoby osady, ta gotówka wystarczy zaledwie na wybudowanie małego mostka, zakupno materyału, brusów i t. d., a czy 300 dni wystarczą? Może wystarczą, alez trudno będzie z tego co przekazać na drogi powiatowe.

Wedle dzisiejszój ustawy i ten obszar miałby od 100 numerów 600 dni, a od obszaru dworskiego materyał na mosty. I cóż dalój — oto dzisiejsze prestacye są większe, pomimo tego nikt nie narzeka, bo nie utrudniają łatwe wykonanie, potrzeba materyału, zaraz go się daje. Wedle nowój ustawy prestacye na papierze będą mniejsze, w rzeczywistości większe — bo komitet na podstawie §. 20. może dowolnie nałożyć podatek i tylko usprawiedliwić. Oto jest powód dla powodu i łatwo do pojęcia, dlaczego my z tego dobrodziejstwa, zniżenia prestacyi korzystać nie mamy ochoty. Bardzo dobrze, (wesołość) dziś ta sprawa bardzo łatwo i patryarchalnie się załatwia. Uważa się, by nie przeciążyć gminy i przecież nie słycać, żeby ktoś kark skrecił na drodze, ale jak Wydział krajowy pošle swojego urzędnika, ten nie będzie na to zważał, bo tu będzie szło o to, aby była wybudowaną droga, niech kraj runie, aby tylko ambicya była zaspokojoną. Widzicie więc panowie, że ten fundusz nie wystarczy na utrzymanie dróg. Szanowny referent powiedział przed chwilą, potrzeba jeszcze wybudować 30.000 kilometrów dróg, będziemy więc budować. Zobaczymy, gdzie są te pieniądze. Ustawa nakłada na powiat 5 centów. W moim powiecie 5 centów znaczy 3000. Powiat więc mieć będzie 3000 na cele drogowe, ale gminom trzeba będzie koniecznie przyjsc w pomoc z subwencyą, bo gminy nie utrzymają dróg prestacyą i pieniędzmi, które ustawa postanawia. Powiat więc będzie musiał subwencyonować drogi gminne, to piérwsza alternatywa; druga, że okręg drogowy nałoży podatek na gminę i obszar dworski, ile mu się spodoba i z tego tylko się usprawiedliwi.

Zestawmy piérwszą alternatywę. 5% z powiatu husiatyńskiego przynosi 3000 złt., ma 60 gmin, to przypadłoby 50 złt. na każdą gminę i byłby cały fundusz powiatu wyczerpany, na subwencye dla dróg gminnych. Cóż pozostanie na powiatowe? Nic! Otóż nie wszystko jest tak, jak się

mówi, bo nie wszystko złoto, co się świeci. Z jakiego więc funduszu trzeba będzie budować drogi powiatowe? Bo na to trzeba przecież jakiegoś funduszu. Oto podawać o subwencyą do Wydziału krajowego i Sejmu. Pytam się, na cóż ustawa taka, która mnie stawia w gorszym położeniu jak obecne? Potrzeba ustawy, któraby odpowiadała potrzebom, nie obciążała kraju, i któraby przysparzała funduszków z dobrowolnych datków. Najstuszniej, niech ci ponoszą ciężary, którzy bezpośrednio korzystają. Wtedy powiększy się fundusz budowy dróg bez przeciążenia kraju i kraj mieć będzie dobre drogi i komunikacye (wesołość).

Oto panowie nie mogą nie dotknąć nowości drugiej, to jest centralizacyi. Wydział krajowy całkiem powiada: ponieważ Wydziały powiatowe nie mają sił żywotnych, nie nie robią, jak to wykazał p. referent, że z 74 powiatów 41 żadnych dróg nie budowało, więc ja będę budował drogi. Panowie i ja również mam zaszczyt zasiadać w Radzie powiatowej i zwyczajem moim jest, obowiązki swoje w razie przyjęcia należycie wypełniać i nie ma posiedzenia, abym nie był obecnym, chyba, że nie jestem w domu. Otóż wiem, co jest do czynienia w Radzie powiatowej i Wydziale. Wydziały i Rady powiatowe mają wielkie atrybucye. Cóż z tego, kiedy nie ma tego, co atrybucye nam nadają. Szkoły mają osobną organizacyą, szpitale nie każdy powiat posiada, zakładów dobroczynnych nie ma, trzeba by pierwój to stworzyć. A na to wszystko potrzeba pieniędzy, gdzie nie ma funduszu, nie nie można robić. Cóż będzie gdy odbierzecie im drogi, które jedynie mogą tam działać taniiej i łatwiej, bo na miejscu? Jeżeli im to odbierzemy, to Rady powiatowe nie będą miały co robić. Pytam się, dlaczego Wydział krajowy nie wniósł odrazu zniesienie Wydziałów i Rad powiatowych. A to, co one kraj kosztują, t. j. 400.000 złt. użyć na fundusz budowy dróg. Z tém zgodziłbym się, gdyż te cztery kroć, które kosztują Rady i Wydziały powiatowe, są dziś zmarnowane wedle zdania p. referenta, bo powiaty nie nie robią. Logiczniej więc jest ten fundusz odpowiedniej zużytkować, ale nie zostawiać szkieletu, a duszę odebrać przez skoncentrowanie dróg gminnych i powiatowych w departamencie IV, jakby to było zobaczylibyśmy. Pozostawmy autonomię gminom, pozostawmy ją powiatom, Wydziałowi zostawmy nadzór. Urządźmy dwie kategorye dróg, bo trzy kategorye nie mają dziś podstawy, przez to zaprowadzimy oszczędność w administracyi, bo przecież kraj, powiat i gminę nie należy uważać za odrębne państwa, tylko za jedną

całość, to bardzo łatwo mogłoby być ulepszeniem w terażniejszej ustawie; po pierwsze, przez wyrównanie niesprawiedliwości, subwencyą; gminom ze strony powiatów, powiatom ze strony kraju, nałożyć 5% od podatku w powiecie na budowę dróg powiatowych, pomału, ale będą drogi. Odesłać ustawę proponowaną do komisji lub do Wydziału krajowego, będzie bezskuteczne.

Wszak wysoki Sejm nie polecał Wydziałowi krajowemu przedłożenia nam tej ustawy na tej sesyi. Wydział krajowy sam to uczynił z własnej woli, bo chciał koniecznie tę ustawę przeprowadzić. I to jest rozwiązanie zagadki. Ponieważ to nie udało się na poprzednich Sejmach, co było zamiarem Wydziału, a to z jednej strony centralizacya, a z drugiej zmniejszenie ciężarów dla większych posiadłości, szczególnie we wschodniej części kraju. Dzisiaj korzystają z pomyślnego wiatru, podniesiono pełne żagle okrętu drogowego, aby dobić do lądu, nie bacząc na to, czy brzeg nie urwie się pod nogami przy powtórnym wsiadaniu — to dopiero przyszłość okaże.

Powiedziałem na wstępie, że nie jestem zwolennikiem ustawy z 1866 roku, jednakowoż jedno z dwojga. Co do mnie, wolę ustawę, która się już wzięła — i w której wadliwości można poprawić — jak nową, która zawiera jeszcze większe wadliwości, komplikacye, trudności w przeprowadzeniu i na korzyść większej własności ułożoną. Co do mnie, jako sprawozdawca mniejszości komisji, wypowiedziałem moje zasady i przy tych stoję niezłomnie, a to:

Dwie kategorye dróg. Prestacya. Dodatki od podatków. Komitet dla dróg gminnych, składający się z reprezentanta obszaru dworskiego i reprezentantów gminy. Wyrównanie wyjątkowych obciążeń subwencyami.

Z tém wszystkiem przyznaję, że wielkie trudności przedstawia ułożenie nowej ustawy drogowej, gdyż zanadto wiele interesów jest skomplikowanych w sprawach drogowych, najodpowiedniejszą byłaby ustawa dla każdej okolicy, ale to jest niemożliwem. Dlatego czém więcej ustawa jest pojedynczą i łatwiej wykonalną, powinna mieć pierwszeństwo przed zawiłą, obciążającą kraj w nieokreślonych ciężarach, a nieprzynoszącą krajowi korzyści, jakie z takich ofiar miały prawo żądać.

Nie mogę pominąć przemówienia, które przed chwilą słyszeliście panowie z ust bardzo wiarygodnych szanownego p. Bauma, a który przykładem dla wielu w tej sprawie być winien. Szanowny p.

Baum, to nie teoretyk ale praktyk, gdyż on wybudował wiele dróg bitych w swoim powiecie na podstawie ustawy, którą tak potępiać. (P. Męciński przerywa: a pan nie). Ja buduję sobie drogi sam bez krajowych pieniędzy od folwarku do folwarku. Głos taki jak szanownego p. Bauma powinien pozyskać uwzględnienie tém bardziej, że on należąc do partii krakowskiej i we wszystkich innych sprawach, głosując solidarnie z posłami zachodniej części Galicji w tej sprawie od nich się wyłączył, i idąc w tej sprawie według wskazówek swego sumienia i tyloletniej praktyki, zdanie więc tak czcigodnego męża należy uszanować.

Przychylając się do wniosku p. Bauma przejszcia do porządku dziennego (głosy: p. Baum nie uczynił żadnego wniosku). Skoro p. Baum tego wniosku nie uczynił, to ja pozwolę sobie uczynić wniosek:

„Wysoka Izba raczy przejść nad wnioskiem komisji do porządku dziennego.“ Jeżeliby przyszło do szczegółowej rozprawy, uczynić zgłaszam poprawki do następujących paragrafów, mianowicie do §§. 2., 5., 6., 7., 8., 13., 14., 15., 16., 17., 19., 20., 22., 29., 30., 31., 32., 33., 34., 35., 36., 37., 38. i 39.“ (gwar w sali i wesołość).

Jeszcze jedno słowo (gwar), które nie mogę zostawić bez odpowiedzi. Otóż komisya w swoim sprawozdaniu podnosi, że dawna ustawa okazała się dla kontrybuentów tak niesprawiedliwą, tak niewykonalną w rzeczywistości, że istnienie swoje zawdzięcza najsmutniejszemu z kompromisów, tj. kompromisowi, aby wykonaną nie była. Otóż wiadomo, że zupełnie odrębny stosunek zachodzi między zachodnimi a wschodnimi powiatami. Pojmuję, że posłowie z zachodnich stają w obronie swych interesów, czego im za złe brać nie należy, jak również wschodnim, jeżeli stają w obronie swoich. Jednakowoż w kraju, gdzie ten stosunek zachodzi, zdaje się, że interes patriotyizmu względem kraju wskazuje tak postępować, aby wszystkie sprawy załatwione były kompromisem, to jest, nie wedle interesu wyłącznie jednych lub drugich, ale tak po środku jak mówi Rusin: po seredyni. Wtedy dopiero będą ustawy odpowiadały wyjątkowemu położeniu naszego kraju. Z tego względu dawna ustawa ma swą wartość, że te kompromisa wprowadza i daje wskazówki, jak i w innych należy postępować, jeżeli mamy kraj reformować.

Zastępca Marszałka ks. biskup Stupnicki.
P. Dzieduszycki Wojciech ma głos.

P. Wojciech hr. Dzieduszycki. Poprzedni mowca p. Wolański podniósł głos, że jeśli widzimy braki w dawniejszej ustawie, to lepiej ją poprawić, aniżeli tworzyć ustawę nową. Jestem w ogóle zwolennikiem ustaw poprawianych, wierzę w to, że lepiej rzecz starą do nowych zastosować okoliczności, poprawić ją tam, gdzie widzimy, że chroma, jak łamać się z tradycją i zaprowadzać rzeczy nowe.

W debacie o zupełnie innym przedmiocie, powiedział jeden z szanownych członków tej wysokiej Izby, że nie zawsze są książki nowe lepsze, że i stara książka bywa czasem dobra. Stara książka dziecinna może być jednak złą dla dorosłego człowieka, stare ustawy mogą być niestosowne i nieodpowiedne do potrzeb dojrzałego społeczeństwa.

Ustawę dzisiejszą drogową, nie uważam jako dopiero od lat 12 zaprowadzoną, sądzę, że jest to skodyfikowaniem zwyczajów odwiecznych, zwyczajów, które były dobre, w zupełnie od dzisiejszych odmiennych stosunkach i ustroju społecznym, są to zwyczaje pańszczyźniane, nie powiem feudalne, bo u nas — mówią — feudalizmu nie było. Zwyczaje te wychodziły z tego pojęcia, że tak robocizna, jak własność ziemi i lasu należy ostatecznie do jednej osoby, naczelnika gminy i obszaru dworskiego, t. j. do dziedzica. On przyczyniał się do utrzymania dróg, dając materiał potrzebny na mosty i t. d. zaś gmina obowiązana była, podług zwyczajów mniej lub więcej unormowanych, dostarczać jemu robociznę, którą czasem i do dróg używał. Stosunek ten trwał do niedawna. Dziś kiedy staliśmy się wszyscy zarówno obywatelami państwa, kiedy pańszczyzna zniesioną została, potrzeba przykroić ustawę drogową do zasad ustroju społecznego, w którym wszyscy są zarówno obywatelami. Jednak jakkolwiek z tego już wyłącznie względu byłbym przeciwnikiem dawniejszej ustawy drogowej — zastanawiałem się nad tém, czy ta ustawa dawniejsza nie mogłaby służyć za pole do czynienia poprawek i nad tém, czy mógłbym głosować za wzięciem jej za podstawę obrad, czy też mam popierać elaborat Wydziału krajowego i komisji drogowej?

W tym względzie nasunęła mi się naprzód kwestya prestacyi, potem kwestya wykonania ustawy. Gdy mówię o kwestyi prestacyi, spotykam się z zarzutem, i w tej wysokiej Izbie przed chwilą podniesionym przez p. Wolańskiego, który uważa, że projektowana ustawa jest wielce niesprawiedliwą. Oblicza nawet szanowny poprzednik mój i dowodzi cyframi, że w tych lub owych okolicach zastosowa-

nowej ustawy będzie połączone z krzywdą dla ludności wiejskiej, w dalszym zaś toku swój mowy powiedział, że ciężary dla kontrybuentów będą teraz mniejsze, i tak dalece małe, że nie wystarczają na pokrycie potrzeby dróg. Ja pozwolę sobie zapytać, jakim sposobem dawniejsza ustawa mogła być sprawiedliwsza, gdy wielką część społeczeństwa de facto uwalniała od odpowiedniej prestacji, bo wszystkich mieszkańców miast, mających tylko od rodziny prestacją dostarczać, chociażby mieli majątek znaczny, a tém bardziej wszystkich mieszkańców miast, którzy, chociaż mieli za rodzinę robić, nie robili w skutek tego, że ustawa dawna nie była i nie mogła być wykonaną. Powtóre, zapytam się szanownego posła, czy nie było wypadku, że dwory de facto prawie zupełnie były uwolnione od ponoszenia ciężarów, a mianowicie tam, gdzie nie było bliskiej rzeki, strumienia, tj. tam, gdzie nie potrzeba było stawiać mostów?

Z mowy p. Wolańskiego wypadłoby tedy, że dawniejsza ustawa, która cały ciężar prestacji zwała na chłopą i która wymagała daleko większej sumy prestacji, była mimo to dla chłopą korzystniejszą od projektowanej, przenoszącej wielką część ciężaru na barki innych warstw społecznych i wymagającej mniejszej sumy danin. Nie wie tylko p. Wolański, czy i dawna norma ze wszystkiemi sprawiedliwa? Twierdzi on, że jedynie sprawiedliwą normą byłby wyniar od podatków.

Podług pojęć, które zyskały sobie prawo obywatelstwa u wszystkich ekonomistów, nawet u ekonomistów takich pojęć, którzy jak John Stuart Mill, zbliżają się do reformy socyalnej, podatek nie jest obliczoną taksą od majątku, ale zapłatą, którą każdy obywatel daje za przysługi, które mu społeczeństwo wyrządza, a które by musiał sam sobie w inny sposób okupić. Podatek powinien być tak rozdzielony, aby jednostka indywidualna płaciła w miarę użytkowania z instytucyj publicznych. Norma ta powinna być zastosowaną, tak przy ogólnych podatkach państwowych, jak i przy specjalnych podatkach, jakimi są prestacje drogowe, o których właśnie mowa.

Sądzę, że nikt nie wątpi, że wszyscy zarówno osobiście korzystamy z dróg i komunikacyj, a bodaj czy klasy uboższe więcej nie korzystają, bo drogi umożliwiają im zarobek. Uwagę zwrócić muszę, że robocizna, którą lud uiszcza, często nie będzie nic kosztowała, bo będzie robioną w chwilaah, gdy innej roboty nie ma i gdy lud niczém innym się nie zajmuje.

Robocizna, jako ciężar może być przewalona z klas ubogich na klasy posiadające, daleko łatwiej, niż może być przewalony na inne barki, podatek opłacany przez klasy posiadające.

U nas producent nie oznacza ceny ziemiopłodów, jeden stosuje się do cen zachodnich, a robotnik sam dyktuje warunki, pod którymi ręce swe wypożycza, i uboga przeważnie żydowska ludność miejska, trudniąca się handlem, także narzuca własne warunki; tak włościanin tedy, jak i drobny kupiec, mogą w cenie pracy i towaru odbić się za ciężar wszelki, spadający na nich w skutek nowej ustawy, gdy klasy posiadające, podobnego środka nie posiadają. Wobec tych okoliczności, ciężary, jakie ciężść będą na klasach ubogich, jeżeli ciężarem się staną, dadzą się przewalić i zostaną przewalone, bo ciężarem robocizna będzie tylko wtedy, jeżeli będzie wykonywaną w czasie przeznaczonym na co innego — i wtenczas robocizna podrożeje. Sam p. Wolański przyznał, że ciężary będą mniejsze, powtóre starałem się wykazać, że jeżeli się staną ciężarem, dadzą się przewalić i będą przewalone. Ustawa nowa będzie tedy korzystniejszą od dawniej dla klas ubogich, skoro obok dawniej prestacji, ciężającej przeważnie na nich, zaprowadza dodatek od podatku, ciężący na klasach posiadających.

Otóż, gdy rozpatrzyłem te zasady i porównałem z zasadą feudalną, dawniej przyjętą, o wiele, według mego zdania niesłuszniejszą, przyszedłem do przekonania, że należy nam przyjąć w tej mierze za podstawę elaborat komisji, a nie dawniejszą ustawę.

Teraz przychodzę do kwestyi wykonania ustawy, do owych okręgów gminnych, tak gwałtownie impugnowanych. Zarzucono im, że będą one gorsze od dotychczasowych ciał administracyjnych. Mnie ten zarzut wydaje się dziwnym. Nie rozumiem bowiem, ażeby atrybucye gminy, ciała, które daleko mniej zdolnymi są do wykonywania tych atrybucyj, przelane na okręgi urogowe, miały gorzej być wykonywane i dlategoby okręgi drogowe miały więcej chromać, jak gminy.

Co do niebezpieczeństwa, że gdzieś będzie tych okręgów za wiele, a gdzieindziej za mało — tego niebezpieczeństwa nie widzę, skoro Rada powiatowa będzie ustanawiać okręgi drogowe. Jeżeli tu mówiono, że sił im nie starczy, to odpowiem, że tam, gdzie obszar dworski wspólnie z gminą i delegatem powiatu będzie funkcyonował, tam siły te będą daleko lepsze, aniżeli dotychczas, gdzie funkcyonował pisarz gminny, który rozkładem szarwarku zająć

się wcale nie umie, lub zajmuje się źle, bez żadnej kontroli, tak, że ustawę niesprawiedliwą w zasadzie, czyni jeszcze niesprawiedliwszą w wykonaniu. Jeżeli chodzi o nadużycia i niesprawiedliwość, to jakkolwiek perfekcją okręgi drogowe nie będą, to przecież będzie przy nich lepiej, jak przy egzekucyi dotychczasowej, gdy wójt i panowie radni gminni, albo nie robić nie każą, albo chałupników samowolnie do szarwarku pędzą, nie uważając wcale na obowiązującą ustawę. Nie mam prócz zaprowadzenia okręgów gminnych innego środka zapewnienia egzekucyi, chyba tylko przez płatnych urzędników Wydziału powiatowego. Tacy urzędnicy liczni mogliby wprawdzie dobrze utrzymać drogi gminne, ale kosztowałyby niezmiernie wiele; nie mogliby zaś wiele wskórać, gdybyśmy, ze względu właśnie na przeciążone siły kontrybuentów, chcieli liczbę tych urzędników ograniczyć.

Podnoszono także zarzuty przeciwko zasadzie centralizacji ujętej wrzekomo w niniejszym projekcie. Nieraz już w tej wysokiej Izbie wypowiedziałem moje przekonanie, że pewna centralizacja jest potrzebną dla naszej autonomii, widzę jednak, że my sobie sami nie dowierzamy i przenosimy to przekonanie, do którego przywykliśmy wobec dawniejszych władz rządowych, do władz tworzonych przez nas samych; zawładnęła nami straszliwa obawa, żeby ktoś o kimś źle nie radził, niedowierzenie wobec siebie samych, że ustawę będziemy źle wykonywali, że będziemy niesprawiedliwi, zamiast być sprawiedliwymi. Jeżeli mamy takie obawy, to powiedzmy sobie raczej, żeśmy nie dorośli, byśmy kiedy mogli dobrze wykonywać władzę nadzorczą, oddaną w nasze ręce (P. Hausner: Proszę o głos.) i jeśli nie zechcemy tworzyć silniejszego ustroju władz krajowych, to powiem, że nasza autonomia będzie zawsze — nie zerem, jak p. Wolański utrzymuje — ale zbyt atomistyczną, zbyt słabą i zbyt źle wykonującą powierzone sobie atrybucye.

Wobec tego wszystkiego sędzę, że byłoby dobrze, ażebyśmy nie odsłali projektu do komisji, nie przechodzili nad nim do porządku dziennego, ale za podstawę obrad naszych go wzięli. Może przyjdzie nam w niejednym punkcie elaborat zmienić, ale nie chciałbym, abyśmy odrzucając go, odraczali sprawę piekącą. Nie chcąc wziąć się do poprawienia ustaw, narażamy cały organizm autonomiczny na to, że będzie chromał, że ustawy nie będą wykonane, a to najgorsza, jeśli się pisze ustawy, które wykonywane nie zostają.

JE. hr. Marszałek (objąwszy przewodnictwo na nowo). P. ks. Sawa ma głos.

P. ks. Sawa. Ducha przedłożonego projektu Wydziału krajowego do zmiany ustawy drogowej, nie można lepiej wyrazić, jak tém, że p. W. Dzieduszycki przemawiał za, a ja przeciw, choć obaj jesteśmy z jednego powiatu. Idąc utartym szlakiem, i ja nie chwale ustawy z r. 1866, jednak opierając się na sprawozdaniu Wydziału krajowego, zaznaczę, że nieproporcjonalny rozkład ciężaru §. 12. zachodzi w 24 powiatach, skąd wolno przypuszczać, że dla reszty 50 jest ta ustawa dobrą, inaczej byłby Wydział krajowy tego sprawozdania nie przedkładał; skąd dalej wypływa, że twórcy tej potępionej ustawy musieli to przecie być ludzie niepośledniej wiedzy i znajomości stosunków krajowych, zwłaszcza téż w piątym roku życia parlamentarnego, gdzie nie było takiego zasobu praktyki i dat statystycznych.

Wydział krajowy jednak wziął z wadliwości §. 12. asumpt do przedłożenia nam zupełnie nowej ustawy drogowej, która według jednych jest dziełem pomnikowem, podług drugich mieści w sobie nie już jeden §. wadliwy, ale tyle właśnie, ile poprawek do nich zgłoszono. Szanowna komisya adoptowała ten projekt, zupełnie w nim nic nie zmieniając, chyba, że kto zechce zmianę kodyfikacyi, albo rozwałkowanie 39 §ów na 45, nazwając zasadniczą zmianą. Wyznaję, że nie jestem wielbicielem tego pomnika, i że z ochotą swoim młotkiem w fundament jego uderzę, a wytłumaczę się dlaczego.

Najprzód wieje z całego projektu pewna gorączkowość wzięcia się do pracy, a taut prix tak, jak gdybyśmy w Galicyi zgoła żadnych dróg nie mieli, jak gdybyśmy byli w Bośni, gdzie tylko gęsiego iść można (wesołość), jak gdybyśmy, chcąc się dostać do domu, musieli dopiero pożyczć balona u Damma (brawo!).

Przypomina mi to gorączkowość, z jaką zakupywaliśmy merynosy i stawiali pałacowe owczarnie; przypomina to gorączkowość sprowadzania maszyn rolniczych niewypróbowanych i w ślad za tém idące zmarnowanie kapitałów (brawo! brawo!). Boję się, aby po tej gorączce nie nastąpiły suchoty kraju (brawo!), boję się bardzo, czy władza, która przoduje krajowi, jest pod tym względem na właściwej drodze, czy wyteżenie sił publicznych w jednym wyłącznie kierunku, nie doprowadzi kraju do ruiny, bo jeżeli we wszystkich powiatach wypadnie 76% do dodatków stałych, jak w powiecie tłumackim, gdzie na 67.000 podatków stałych trzeba będzie płacić na mocy tej ustawy 52.000 ro-

cznie, to jest jedną piątą część całego katastralnie wyrachowanego dochodu wszystkich gruntów w powiecie, ta obawa moja nie jest bezzasadną; jest bowiem matematycznym pewnikiem, że gdy wielkie dzieła tylko przy wielkich zasobach wykonać można, wtedy porywanie się na wielkie rzeczy małymi zasobami sił narodowych jest narażeniem się na ich utratę (brawo!).

Wprawdzie tłumaczy Wydział krajowy tę gorączkowość tём, że i tak jeszcze Galicya po kilkudziesięciu latach będzie miała pół siodma razy mniej dobrych dróg jak Francya; ale zapomniał Wydział krajowy, że liczebnie Galicya od Francyi jest pół siodma razy mniejsza, a 700 razy uboższa (brawo); zapomniał Wydział krajowy, że we Francyi od r. 1848 do r. 1866, tj. w 18tu latach powstało mnóstwo szkół rządowych i gminnych, a ilość uczniów wzmożła się o jeden milion; zapomniał, że w tym przeciągu czasu liczba skazanych na więzienia zmniejszyła się o połowę, że administracya więzienna zamknęła centralne więzienie, że w departamencie wyższych Alp, gdzie szkoły najgęściejsze, w tym samym czasie, kilka razy w roku więzienie departamentu stało pusto; zapomniał Wydział krajowy, że Francya ma swoje porty, swoją tysiączną wielką flotę kupiecką, którą wywozi miliardy i miliardy przywozi do kraju. Tam handel spowodował budowę dróg (brawo!), bo jeszcze za Ludwika XIV., kiedy handel już dobrze kwitł, wy czytacie panowie, że w samym Paryżu na ulicach w błocie po kostki brodzono.

Nie drogi więc tworzą handel i przemysł, jak się u nas na to zapatrywano, tylko drogi są następstwem handlu i przemysłu (brawo!). Nie bierzmy tedy przyczyny za skutek, bo to się na nas może strasznie zemścić kiedyś. Mówią, że gęsta sieć komunikacyi powoduje dobrobyt — jest to prawda, ale tylko do pewnego punktu. Tam, gdzie nie ma nic do przewozu, jak zboże i woły i to głównie światową drogą — kolejami — tam nie wolno przekraczać tej linii demarkacyjnej, koniecznej konieczności, tam wszystko po za tём staje się niepotrzebnym ciężarem. Jeden rok nieurodzaju, a wasze drogi będą zarastały trawą, albo będą służyć do przewozu na smętarz umarłych z głodu (brawo!). Stało się marottą, stało się modą dzisiaj wołać o drogi, a im kto głośniej woła, tём więcej pochlebia sobie, że na swoich właśnie barkach dźwiga przyszłość kraju. Kto zaś chce koniecznych i to nie drogich komunikacyj, to zacofaniec! Zapewne jestem zacofanecem, i za to mię Bóg nie

skarże, że chcę być złotem, który idzie powoli, stale a ciągle do raz wytkniętej mety, że nie chcę żadnych zajęczych skoków, żadnych przeholowań! (brawo)!

Jestem przeciwnikiem przedłożonego projektu do ustawy drogowej, bo zaprowadza system konkurencyjny, tak znieawidzony u naszego ludu! A jeżeli szanowna komisya sądzi, że wieśniaka po za granicą jego włości, nieraz o całą milę się ciągnącej, będzie mogła pędzić jeszcze o 4. kilometry na terytoryum obcej gminy, to niechaj będzie łaskawa utrzymywać w powiecie kompanię wojska, ale też i sama obejmie komendę nad nią!

Komisya w sprawozdaniu swoim tak tkliwie, tak czule przemawia do serca, że kilka razy od łez wstrzymać się nie mogłem (wesolość). I głównie szczyci się komisya równym rozkładem ciężarów w swoim projekcie. Jako przykład tej równości przytoczę panom powiat tłumacki, gdzie stara ustawa podług sprawozdania Wydziału kraj. przyznała mu równy rozkład ciężarów. W tym tedy powiecie, gdzie zresztą wszelkie warunki są równe, bo posiadłości dworskie do gminnych, mają się, jak 1 : 1,8 czynnik do zużycia dróg wypośredkowany ilością roboczego bydła jak 1 : 3, tam można się było spodziewać, że przy tym równym stosunku będą ciężary co najwięcej 1 : 3, tymczasem są jak 1 : 9,2. Tutaj już ta ustawa nowa, ta niby doskonala nie ma tej harmonii, jaką miała stara, a na którą się nigdy nikt, przynajmniej u nas, nie skarżył. Jeszcze mam tutaj pod ręką statystyczne daty z kilku powiatów. Tak się ta równość przedstawia:

Powiat lwowski 14 : 52,

Nowy targ 18 : 90, 85,

Nadwórna 23 : 142,

Przemysł 7 : 30.

To jest ta sławiona równość. Projekt nowej ustawy jest może lepszy, jak stara ustawa w pewnych wypadkach; ale jeżeli tamta zła, a ta nie wiele lepsza, więc się nie kwalifikuje do przyjęcia, trzeba szukać dalej, póki się nie znajdzie lepszej. Ale nie wiele mówiąc o tём, dążę do najslabszej strony całego projektu.

Szanowna komisya zapewne zapomniała o tём, że czём więcej skomplikowana jest machina, tём łatwiej się psuje, i przychodzi nam tutaj z tak ciężkim aparatem, że aż strach bierze człowieka, a uszczęśliwia nas jeszcze jednym komitetem, jak

gdybyśmy ich jeszcze mało mieli (brawo), jak gdyby znalazł się jakiś człowiek w powiecie, który nie jest komitetowym.

Nic to jeszcze! bo i komitetowy może być zbawionym, ale nie wiem, czy może się spodziewać zbawienia komisya, która przychodzi z takim zamachem na autonomię (brawo), która ścieśnia władzę powiatu, a do szczytu niszczy autonomię gmin. Autonomia gmin, jest kamieniem węgielnym wszelkiego samorządu. Bez niej, jest on budynkiem o ślicznym dachu, a spruchniałym fundamencie.

Podczas kiedy cały świat zna trzy władze autonomiczne, gminę powiatową i krajową, to nasza szanowna komisya stworzyła czwartą władzę autonomiczną, a to władzę mającą prawo nakładania dodatków do podatków. Tę piątą Achillesową czułą, sama komisya w swoim projekcie, kiedy nie miała odwagi otwarcie wystąpić i skryła się za szaniec skromnego słówka: „składka pieniężna“. Piękna mi to składka, gdzie każdy płacić musi! (brawo), a jeżeli opłaca w miarę uiszczonych podatków, to cóż to jest innego, jak nie dodatek do podatków? Niech mi to wytłumaczy komisya i przekona, że się myślę, a wtedy będę głosował za jój projektem. Na taki zamach wysoki Sejm pozwolić nie powinien. Taka ustawa degraduje ciało autonomiczne gminne na pacholka komitetu i nawet się z tém nie tai, bo powiada w §. 37.: „zwierzchność gminna sprowadza na miejsce roboty kontrybuentów“. Tyle tylko zostawiła komisya z całej lit. c. §. 27. ustawy gminnej. — téj podwaliny wszelkiego samorządu.

Rzeczywiście dziwię się, czy szanowna komisya tak zupełnie nie znała kraju, ażeby mogła przypuszczać, że gminy przystąpią do wyboru takiego komitetowego? albo jeżeli przystaną, czy taki komitetowy przyjmie wybór? Karze go wprawdzie w tym razie projekt 20 guldenami, ale ja mu radzę, aby to z góry zapłacił i salwował zdrowe kości! (brawo). — Tak samo komisya chciała potwierdzić uchwałę Sejmową, znane przysłowie, że kowal zawinił a ślusarza powieszono. 5. października bowiem, kiedyśmy uchwalali nowelę b. do ustawy gminnej, t. j. że gminy płacić muszą za szkody na jój terytorjum z zaniedbania policji miejscowej poniesione, to ten sam pan sprawozdawca, popierając ten wniosek przytoczył przykład: „jeżeli koń na moście nogę wykreśli!“ Jakim sposobem ta sama komisya, której głowa taki argument przytoczyła, może nam w kilka dni przyjąć tu z projektem odbierającym gminie prawa napra-

wiania dziur w moście, zaś obowiązującym gminę do odszkodowania za połamane w téj dziurze nogi końskie? (wesolość). Czy godzi się wreszcie ścieśniać tak tę autonomię powiatową?

Wszakże te rady powiatowe, i prezesi, i wydziałowi, to wy panowie sami.

Wiedziałem, kiedy o radach powiatowych wspominałem, jak pan sprawozdawca coś sobie ołówkiem nakreślił. Ja jestem przekonany, że napisał: „I ja jestem prezesem Rady powiatowej, a jednak temu się poddaję“. (P. Męciński: nie to pisałem.) Jeżeli jednak to napisał, to mu powiem, że wolno każdemu się poddać, jako jednostce, jako panu N. N., ale żadną miarą, jako naczelnikowi gmin, albo prezesowi Rady powiatowej, bo w imieniu rady powiatowej nikt nie ma prawa przemawiać, tylko rada sama. Jeżeli zaś szanowna komisya asumpt do ścieśnienia władzy powiatowej wzięła z tego, że ją gdzieśindziej ścieśniono, albo z tego może, że bukowskińska i tyrolska władza okłada członków wydziału pow. nawet karami, to jój winszuję takich wzorów; ale co do mnie proszę, aby nas nie raczyła mierzyć łokciem niemieckim. O innych rzeczach, chociaż wadliwych wolę zamilczyć, jak np. o téj starannej dowolności, która w §. 7. dobrowolnie zostawiła to jednemu, do czego w §. 15. drugiego zmusić można, albo, że pozwala w jednym wypadku zniżyć prestacye, a w drugim tworzyć fundusz rezerwowy. — Fundusz rezerwowy — jakaż boleśna ironia! Mnie się zdaje, że wszelkie ustawy stanowiące radykalne zmiany, a wnioskujące tak głęboko we wnętrze życia społecznego, nie robią się z dziś na jutro, ani w dziesięć lat, zwłaszcza u nas, zwłaszcza w wschodniej Galicyi, zwłaszcza po wyborach w roku 1876. Takie zmiany rozkłada się na długie lata, aż szkoła nie poduczy narodu, a témczasem idzie się krok za krokiem, powoli i ostrożnie.

Prawda, że wtenczas nie będzie się Francją, ale się nie zrujnuje kraju, ani się zedrze z ludu ostatniej koszuli, (bo nie mylcie się panowie i lud umie rachować); ani téż nie zrodzi się w nim chęćka, rzucenia się w ręce socjalizmu. Nie pozujmy na Francję — zostańmy Polakami i Rusiakami. Jestem zatem przeciwny temu projektowi, bo chcę tylko dróg koniecznych i tanich i od dnia dzisiejszego, a mianowicie od wejścia w życie ustawy, chcę dróg o dwóch kategoryach: powiatowych i gminnych, i dość nam już tego wspaniałego budowania kosztownych dróg! Będę głosował przeciw temu projektowi, bo chcę zmniejszenia prestacyi osobowych, a powiększenia ich od podatku, bo nie

chcę żadnych czwartych władz w kraju, bo chce poszanowania §. 27. ustawy gminnej i atrybucyi rady powiatowej. Wydział krajowy ma dość władzy w 3. ustępie §. 22. o Reprezentacyi powiatowej, aby sobie zapewnić poszanowanie swoich rozkazów. Dalszej centralizacyi ja zupełnie nie chcę, bo to prowadzi do uśmiercenia Rad powiatowych, jak to zrobił Sejm bukowiński. Dalsza centralizacya zaprowadzi nas do tej autonomii, o której cesarz Józef zwykł był mawiać: „Reden könnt ihr was ihr wollt's, zahlen musst ihr, was ihr sollt's“. Takiej autonomii zwolennikiem ja nie jestem, i mam w duchu uzasadnioną nadzieję, że wysoka Izba przedłożonego projektu nie zamieni w ustawę. Gdybym się zaś omylił, to mi zostanie przekonanie, żem ostrzegając kraj, święcie spełnił swój obowiązek poselski, i zostanie mi to błogie uczucie, że spokojnie mogę powiedzieć, o ile parva magnis comparare licet, z wielkim Rzymianinem: „*Victrix causa diis placuit, sed victa Catoni!*“

JE. hr. Marszałek. P. Jaworski ma głos.

P. Hausner. Proszę o głos w kwestyi formalnej.

JE. hr. Marszałek. P. Hausner ma głos.

P. Hausner. Rzecz jest niezmierniej wagi, pięć godzin słuchać, jest już nad siły nasze, czynię więc wniosek o zamknięcie posiedzenia.

JE. hr. Marszałek. Chciałem przeciągnąć posiedzenie przynajmniej do godziny 2 $\frac{1}{2}$, bo do głosu jest zapisanych 25 mowców. Upraszam panów zająć miejsca, bo poddam pod głosowanie wniosek o zamknięcie posiedzenia. Upraszam tych panów, którzy są za zamknięciem posiedzenia, aby zechcieli rękę podnieść (mniejszość). Wniosek ten upadł. P. Jaworski ma głos. (Głosy: nieobecny!) W takim razie poseł Stadnicki ma głos.

P. Jan hr. Stadnicki. Proszę panów, sprawa drogowa we wszystkich krajach jest sprawą czysto specjalną, a u nas od lat kilkunastu należy do rzędu spraw politycznych. Z tego stanowiska myślę w mojem przemówieniu jak najkrócej ją przedstawić. Sejm wybrany w roku 1876 wzbudził uzasadnione nadzieje w kraju, które się głównie opierały na tém, że Sejm pozbawi się balastu, który uważał dotąd za niepotrzebny, a nawet za szkodliwy. Nadzieje, które Sejm nowo wybrany w kraju wzbudzał, opierały się na tém, że pójdzie śmiało na drodze reformy w celu uzupełnienia tego, co było niedokładne, utrwalenia tego, co było chwiej-

ne, skonsolidowania naszych stosunków autonomicznych, popchnięcia kraju w kierunku tego postępu, który jest koniecznym, jeżeli kraj nasz ma się rozwijać; do rzędu tych spraw, które były w ogólności wówczas stawiane, jako potrzebujące koniecznej reformy, stawiła opinia publiczna sprawę ustawy drogowej. Nie trzeba zapominać, że wszyscy ci, którzy działali w pierwszych czasach naszej autonomii na mocy uchwały 1866 roku, byli tego przekonania, że ustawa ta jest ustawą prowizoryczną, że nie zadawalnia zupełnie wymagań kraju pod względem ustawodawstwa drogowego, i że ta ustawa w bliższym albo dalszym okresie zmienioną być musi.

Otóż od lat 10, jak wspomniałem, ciągle nowe projekta przez Wydział krajowy wnoszone, wchodziły do Izby, aż nareszcie w skutek wieloletniej pracy i w skutek ankiet zwolowanych, zatrzymano się nad projektem Wydziału krajowego, który przez dwa lata w komisji obrabiany, jako wniosek komisji drogowej do Sejmu przychodzi.

Że ustawa z r. 1866 była wadliwą, o tém zdaje mi się, nie wątpią nawet ci, którzy dziś w obronie jej przemawiali. Z przemówień wszystkich tych, którzy dziś głos zabierali, odniosłem to przekonanie, że ustawa z r. 1866. inną, uową zastąpioną być musi. Że ustawa dziś proponowana, nie jest bezwzględnie dobrą, nie jest doskonałą, temu zaprzeczać nie myślę i zaprzeczyć nikt nie może, zwłaszcza ten, kto w komisji drogowej zasiadał i do ustawy drogowej choćby w najmniejszej części rękę przyłożył. Jest jednak, według mego przekonania, projekt ustawy przedłożony przez Wydział krajowy, a wniesiony przez komisją lepszy i dokładniejszy i zapewniający rozwój dróg w wyższej mierze, aniżeli to się mogło stać na mocy ustawy z r. 1866.

W twierdzeniu mojem, opieram się na trzech głównych działach; na działale wykonania prestacyi i na działale kontroli jednej władzy nad drugą. Dotychczasowa praktyka pokazała, że z 74 powiatów, 30 kilka zupełnie się nie poczuwało do obowiązku założenia dróg gminnych. Ja mam przekonanie, że jeżeli się reprezentacye powiatowe nie poczuły do tego obowiązku, to nie dla tego, żeby o potrzebie dróg powiatowych nie były przekonane, ale dlatego, że nie chciały narażać się ludności, z grona której zostały wybrane, nie chciały stawiać sprawy na ostrzu noża tam, gdzie ludność wiejska tego przekonania nie była, że drogi bite, drogi powiatowe są potrzebne.

Otóż temu niedostatkowi zaradza ustawa dzisiejsza, i w razie, kiedy gminy ze względów miejscowych może nie życzą sobie utworzenia dróg bitych, a wydział powiatowy, rada powiatowa nie śmia z programem wystąpić, w ówczas wchodzi Wydział krajowy, który już tej obawy żywić nie może, i który nakładając z góry dodatek do podatku zapewnia sprawę komunikacji powiatowych, a zabezpiecza wydział powiatowy i radę powiatową od obawy, że w skutek ciężaru nałożonego narzą sobie ludność. Bo nie trzeba zapominać, że gdyśmy się 12 lat temu w radach powiatowych zbrali, to w ogólności cała ludność wiejska była ustawie z roku 1866, przeciwną i ci wszyscy, którzy w obronie prawa tej ludności występują, zapominają, że w skutek żądanych na podstawie ustawy z r. 1866. prestacyi, o małą młodą autonomią naszą na szwank narażoną nie została. Przypomnę, że w większej części odezwały się głosy reprezentantów gmin, aby prestacye od rodzi, owe 6 dni, były zniesione i abyśmy, albo według obszarów posiadanych gruntów, albo ilości płaconych podatków, do roboty około dróg się przyczyniali.

Co do kwestyi wymiaru prestacyi, który ma ludność, według niektórych mowców, tak przeciążać, to muszę oświadczyć, że na podstawie dat statystycznych, zebranych przez Wydział krajowy, komisji drogowej i wysokiemu Sejmowi przedłożonych, ofiary, które w ogólności kraj ma ponosić, będą znacznie mniejsze, aniżeli te, które by były ponoszone, na podstawie ustawy z r. 1863., gdyby takowa była wykonywana. Bo kiedy na mocy ustawy z 1866. r. prestacye wynosiły cyfrę 2,985.000 złt. to na mocy tej ustawy wynosiłyby 1,900.000 złt., a zatem o 600.000 złt. mniej, aniżeli ówczesna ustawa wymagała, jeżeli się weźmie, ten na pozór straszny dodatek, 10 od 100, które Wydział krajowy ma prawo nałożyć, to i tak jeszcze z tym dodatkiem dochodzi się do cyfry 2,400.000 złt., zawsze cyfry o 500.000 złt. mniejszej, aniżeli wynosiła prestacya na mocy ustawy z 1866 r., a zatem z tego wynika, że ciężary będą mniejsze; że te ciężary może lepiej użyte będą, wnioskuje z tego, że rzeczywiście kontrola, która będzie zaprowadzoną, dzisiaj będzie skrupulatniejszą.

P. Baum, który się opierał na doświadczeniach w swoim powiecie zebranych, i który oświadczył się jako przeciwnik ustawy drogowej, właściwie powiedział tylko tyle, że rada powiatowa wadowicka zupełnie tę samą organizacją w swoim po-

wiecie utworzyła, jaką komisya drogowa w ustawie przedłożonej dla całego kraju proponuje. P. Baum powiedział, że rada powiatowa wadowicka podzieliła powiat na 13 okręgów, i zamianowała w każdym okręgu delegata i zastępcę, który to delegat i zastępca wraz z inspektorem drogowym czuwać mieli nad wykonaniem ustawy drogowej w okręgach; otóż, jeżeliby nowa ustawa drogowa była zawotowana, to prawdopodobnie powiat wadowicki byłby podzielony na tę samą ilość, to jest na 13 okręgów, mianowanych przez radę powiatową, byłiby tacy sami delegaci, którzyby tak samo funkcyonowali, a wybierani by byli przez obszary dworskie i naczelników gmin. Nie wiem, czy tego rodzaju różnica, że członkowie komitetu wybierani będą przez obszary dworskie i przez gminę, a nie mianowani przez radę powiatową, wychodzi na korzyść, czy na szkodę autonomii gmin?

W ogólności powiedziano tutaj, że tylko marzyciele, którzy marzą o gminie zbiorowej, i jak ktoś wyraził się, doktrynerzy, są zwolennikami nowej ustawy. Ja się przyznaję, że jeżeli równość w wypełnianiu obowiązków, jeżeli równość rozłożenia ciężaru na kraj jest doktryną, jeżeli skonsolidowanie naszego młodego samorządu zapomocą kontroli władz jednych nad drugimi, jest doktryną, jeżeli chęć stworzenia w naszym kraju organizmu silnego w miejsce nieco luźnego samorządu, jeżeli współdziałanie wszystkich dla dobra wszystkich jest doktryną, to ja chętnie się do tego rodzaju doktryny przyznaję.

Dotykam umyślnie słowa „współdziałanie“ i to dlatego, że w nowej ustawie drogowej, zamiast gminy nieudolnej i zamiast obszaru dworskiego osamotnionego, tworzy się nową jednostkę administracyjną w okręgu drogowym, gdzie rzeczywiście obszar dworski swoją inteligencją, a gmina swoją siłą i pracą będą współdziałać do wspólnego celu.

Dostrzegam, że jak zwykle w celach różnych, ale w skutkach tych samych, schodzą się i tutaj dwa, na wprost przeciwnych krańcach stojące, stronnictwa, tak jak we wielu parlamentach obradujących. Jedni mniemani konserwatyści, przeszkadzają powolnemu postępowi, a drudzy chcą ten postęp w nagłych skokach urzeczywistnić. Prawda stoi po środku i silne przekonanie, że tylko na podstawie łączenia wszystkich do wspólnego celu w kraju, da się urzeczywistnić ten postęp, który jest pewnie najszczerzszym życzeniem wszystkich mieszkańców.

Co do przemówienia ostatniego mowcy, który przedemną mówił, to najprzód zauważyć muszę, że

rzeczywiście ma słuszość, jeżeli się boi gorączkowości w uchwalaniu ustaw, bo sam przez rok się namyślił, a gdy zasiadając w poprzedniej sesji w komisji drogowej, nietylko nie był przeciwnym projektowi ustawy, (Brawo!) ale działał przez cały przeciąg obrad dodatnio, i nawet nigdzie wniosku mniejszości nie zgłosił, to nie pojmuję, aby w tym roku mógł do tego stopnia przekonać się o szkodliwości téj ustawy, że nam wypowiedział filipikę, w której zarzuca komisji, że wnosi ustawę, mającą na celu ujarznienie autonomii, że wystawia tę komisją jako nieprzyjaciela kraju, któryby kroczył na czele siły zbrojnej, by swobody tego kraju ukrócić.

Wiele tu mówiono o Francji; ja na pociechę własną, wobec zarzutów, których komisya była przedmiotem, przypomnieć muszę, że Thiers, który był wielkim ekonomistą, w r. 1837., gdy pierwsze prawo o kolei żelaznej we Francji było wniesione, tak był temu przeciwny, że wskutek jego działania projekt ten upadł, ten projekt, który podniesiony w 1842 roku i doprowadzony do skutku, uposażył Francją tą siecią kolei żelaznych, które były dźwignią jój dzisiejszego rozwoju.

W ogólności spostrzegam dziwne zjawisko, t. j. że wszystko, co się tyczy samorządu, jest osłonięte nietykalnością. Gmina — to palladium, na które zerwać się nie wolno; Wydział powiatowy, to klejnot złotój wolności, którego ruszyć nie można. Jeden tylko jedyny Wydział krajowy, dlatego chyba, że z grona Sejmu jest wybrany, zawsze można atakować. (Brawo.)

Otóż, jak powiadam, bezwzględnie dobrą, doskonala ta ustawa nie jest, ale według mego przekonania musi być lepszą, niż ustawa z roku 1866., choćby dlatego, że daje ściśle przepisy, co do przeprowadzenia téj ustawy, których brak zupełny w ustawie z roku 1866.; bo obmyśla środki dla poszczególnych kategorii dróg, których ustawa z roku 1866. nie obmyśla, bo jeżeli weźmiemy tę ustawę, jest tam wyraźnie powiedziane: „drogi te utrzymuje fundusz powiatowy. Skąd ten fundusz weźmiemy, jak ma być ułożony, to dla ustawodawcy z r. 1866. było obojętnem, o tém nie wspominał.

Dlatego upraszam wysoką Izbę, by raczyła wniosek komisji wziąć pod szczegółowe obrady. (Brawo.)

JE. hr. Marszałek. Poseł Tyszkowski ma głos.

P. Tyszkowski. Ja zabieram głos, by oświadczyć, że przeciw projektowi wotować będę,

jakkolwiek nie widzę w nim nic tak straszego, jak posłowie, którzy przedemną mówili. Już rękojmią jest, że tę ustawę robili ludzie fachowi, znający się na rzeczy i to dowodzi, że nie mogli nic takiego monstrualnego zrobić, jakto niektórzy przeciwnicy przedstawiają. Jednakowo nawet i ci, co tak krytykują bezwzględnie, lepszego żadnego projektu by nie zrobili. Każdy projekt sięga do kieszeni, bo inaczej być nie może.

Projekt wyrobić, by nikogo nie dotknąć, jest niepodobieństwem. Każdy czuje, że kieszeń pusta i ani rusz wyjść z tego położenia. To będzie jeszcze dłużej trwać, bo według mego zdania, zawczasie wzięliśmy się do projektów, nieprzynoszących ulgę w naszym materyalnym stanie, a wcale nie do projektów, któreby stan nasz materyalny na lepsze zmienili. Stawiamy domy, nie postawiwszy fundamentu. Ja uważam, że trzeba wprzód innymi projektami się zająć, aby kraj materyalnie wzmocnić, a potem dopiero wystąpić z projektem, by od kraju można żądać ofiar. (Brawo.)

Nim przystąpię do projektu samego, muszę wprzód kilka słów nadmienić, co rozumię pod podniesieniem dobrobytu. Ja rozumię, że pierwszym najkonieczniejszym warunkiem było, ulżyć podatującym zapomocą reformy podatków. Kapitał, który się umiał wywinąć z pod opodatkowania, trzeba opodatkować w równej mierze, jak rolę i inne przedsiębiorstwa. Dziś tego nie ma. Kapitał dziś wolny jest od opłaty, a my nie szukamy z tego położenia wyjścia, choć biada wszędzie się weisnęła. Jeżeli weźmiemy spłatę podatków na uwagę, to zobaczymy, że prawie przeważnie opłaca je rolnik, który w skutek niesprawiedliwego tego rozłożenia stał się już bankrutem, a bankructwo w rolnictwie jest bankructwem kraju, i pociągnie za sobą bankructwo miast i przemysłu.

Drugie, co uważam za najszkodliwsze dla nas w naszym terażniejszym położeniu jest nieograniczenie i nieuregulowanie kredytu dla włościan, których dobrobyt jest podstawą dobrobytu kraju. Moi panowie, wszystkie reformy nie wiele pomogą, jeżeli nie ograniczymy i nie uregulujemy kredytu dla rolników, gdyż mimo projektów zubożemy więcej. I choć na tém miejscu nie mogę się szerzej rozwodzić nad takowym, nadmienić muszę przyczynę, którą uważam za najpotrzebniejszą, bo jeżeliby uregulowanie kredytu było poprzedziło ustawę, to takowa byłaby lekko do skutku przyszła i nie trafiałaby na taki opór z powodu kosztów.

Trzecią najgłówniejszą przyczyną jest sądo-

wnictwo powiatowe, które zabija do reszty rozwój i podniesienie się rolnictwa. Wieśniak płaci pięć razy tyle wymogów sądowych, co podatkowi. (Głosy: oho, oho). Dla tych panów, co się dziwią temu, powiem dalej, że nie ma jednego gospodarza, żeby 10 a nawet 20 razy nie potrzebował jeździć jako świadek do sądu. Proszę porachować ekspensa, czas, a przekonacie się, że prawdę mówię. Przypatrzcie się tylko, co się dzieje w sądzie, a przyjdziecie do przekonania, że miliony w niwecz idą, czego dowodem szynk przy sądzie, który więcej przynosi, jak szynk na Zarwanicy. Jest ono dalej nawet powodem upadku moralnego, gdyż nastęrcza sposobność i tak nieszczęśliwemu, znękanemu ciągłymi pozwami i pociąganiem do sądu, szukać ulgi w wodce.

Najprzód więc wypadałoby pomyśleć, ażeby zaprowadzić sądy przysięgłe pokojowe, bez których rolnik nasz pójdzie z torbami i bez butów i droga murowana nie mu nie pomoże. Poprzedziwszy co uważałem za najpotrzebniejsze dla kraju naszego, przystępuję teraz do ustawy drogowej. Co się tyczy samego projektu, nie byłbym przeciwko niemu, gdyby projekt ten, jak powiadam, nie sięgał do kieszeni, gdyby wykazywał, skąd wziąć potrzebne fundusze na budowę drogi, bez uszczerbku kieszeni rolnika. Drogami możemy poprawić materialne stosunki kraju tylko wtenczas, jeżeli temi drogami będzie się odbywał handel, a nie będzie chodziła biada. I z tego powodu zapowiadam z góry, że jestem przeciwko każdej ustawie, która będzie wymagać jakichkolwiek nakładów.

P. Badeni sam w swoim przemówieniu powiedział, że trudno wziąć od rolnika, bo 70% podatku wypada na rolnika, a do tego trzeba wziąć jeszcze robociznę, która jest już ostatnią własnością narodu. Tak obranego całkiem z funduszków, obarczyć jeszcze jakimś ciężarem, znaczy skazać go na śmierć głodową. Nasz lud idzie na zarobek do Węgier i za granicę, trudną zatem jest rzeczą jeszcze zwalić i ten ciężar na niego i powiedzieć, skoro nie masz czém płacić, to odrób, bo praca jego dziś — to podstawa jego życia.

Skarżą się w naszym kraju to na lenistwo, to na pijaństwo ludu i na rozmaite inne rzeczy, a przecież tego wszystkiego nie ma w takich rozmiarach, w jakich przedstawiają, i jak weźmiemy porównanie z Francją, to tam daleko więcej piją, jak u nas, a my stoimy w 4tym lub 5tym rzędzie co do pijaństwa. Trzeba się więc najprzód nad tém zastanowić, ażeby nędzy zapobiec zamiast budować drogi, gmachy sejmowe. (Głos: a żydowstwo).

Żydowstwo, moi panowie, nie tak mocno by ciężyło na naszym kraju, gdyby, jak nadmieniałem, kapitał można upodatkować na równi z rolą. I chociaż jak będą kapitaliści płacić tyle podatków co rola, to zechcą, ażeby kapitał przynosił takie procenta, któreby i podatek w sobie mieściły, to przeciw temu można się ustawą zastrzec, jak ustawą o lichwie. My musimy kapitał opodatkować, gdyż on używa wszelkich przywilejów, a grunt nie ma żadnych. I choć nie widzę nic strasznego w tej ustawie, bo wierzę, że ci panowie, co się jej sprzeciwiają, lepszejby nie zrobili, z powodu jednak, że ona przeciąża rolnika i tak nad możność obciążonego — będę głosował przeciw takowej.

JE. hr. Marszałek. Przerwywam posiedzenie do godziny 6tej wieczorem.

(Posiedzenie przerwane o godzinie 2 i 40 minut).

Początek posiedzenia wieczornego o godzinie 6tej minut 20.

JE. hr. Marszałek. Otwieram na nowo przerwane posiedzenie. P. Gross ma głos.

P. Gross. Szanowni Panowie! Nie mogę wystąpić przed wami panowie jako Kato wtóry, a to z powodu, że tak w roku przeszłym, jak i w roku terażniejszym byłem przewodniczącym komisji drogowej. A zdaje się, jakoby do katoństwa potrzeba było być usuniętym z komisji drogowej. (Brawo). Jednak to panowie mogą windykować tak dla siebie jak i dla kolegów moich w komisji, że zarówno jak i przeciwnicy, dobro kraju mieliśmy na względzie. Między szanownymi przeciwnikami, którzy przedemną przemawiali, rozróżnić muszę pojedyncze ich zapatrywania i skonstatować, że każdy z nich niemal inze zajął w tej kwestyi stanowisko. Przedewszystkiem niech mi wolno będzie podziękować bezpośredniemu mowcy przedemną, szanownemu posłowi Tyszkowskiemu, za uznanie tych wielkich trudności, z którymi komisya w wypracowaniu projektu walczyć musiała, za to otwarte wyznanie, że jakkolwiek w tej chwili nie głosuje za wnioskiem komisji, tak jemu jak i każdemu innemu, trudno zawsze będzie przedstawić wysokiemu Sejmowi projekt, któryby wszystkim życzeniom, wszystkim stosunkom pojedynczych części kraju, w zupełności odpowiedział, bo prawdą jest, co jeden z członków naszej komisji przedtém panom powiedział, że nie ma powiatu, któryby nie wymagał

osobnej ustawy drogowej. Co się tyczy drugiego mowcy, szanownego ks. Sawy, wyznać muszę, że siła głosu jego, nie zatarła bynajmniej bezsilności argumentów przez niego podniesionych, wszystkie bowiem przez niego przytoczone argumenta, opierają się na mylnych podstawach.

Ks. Sawa twierdzi, że przez projekt nasz, pociągamy kraj do wydatków, które przewyższają siłę jego, które prowadzą go do ruiny finansowej. Otóż rzecz się tak nie ma. My nic innego w projekcie naszym nie zrobili, jak tylko to, żeśmy ustawę dotychczasową, raczej co do formy, nie zaś w zasadach przeistoczyli. Dawniej był każdy gospodarz obowiązany, do 6 dni roboczych od domu, oraz do opłaty 3 ent., jako dodatku nadzwyczajnego. Zobaczymy, co my wymagamy. My wymagamy 3 dni od familii, od dawniejszych 6 dni, trzy dni robocizny odpadają. Zostaje za drugich 3 dni do uiszczenia. Odrobienie tych drugich 3 dni, czynimy zależnym, już nie od rodziny, lecz od podatku, bo wymagamy od 3 zł. podatku, po pół dnia. Proszę panów policzyć. Od 3 zł. pół dnia czyni od 6 zł. cały dzień, a 18 reńskich od 3 dni. Zatem 18 zł. podatku musiałby płacić według naszego projektu ten, który będzie obowiązany do dalszych trzech dni roboty. Wglądnijcie tylko panowie w spisy wyborcze. Wieleż to tam znajdziecie gospodarzy w gminie, którzy 18 zł. opłacali, znajdziecie ledwo $\frac{1}{10}$ część członków gminy, którzyby płaciła 18zł. (głos: stałego podatku). Zatem projekt przez nas wniesiony, a przez Wydział krajowy wypracowany, raczej zmniejsza prestacje przez dzisiejszą ustawę, na ludność naszą nałożone. Nie rozumiem zatem, skąd ks. Sawa miał prawo do powiedzenia, że my przez ustawę naszą chcemy ruiny finansowej kraju. Naszym celem raczej było, aby zmniejszyć prestacje biedniejszej ludności w gminach, zrównoważyć prestacje gmin z prestacjami dworskimi. Nie mogę nie wspomnieć jeszcze tej okoliczności, żeście panowie ustanowili tę samą niemal misję, która już w przeszłym roku tę samą ustawę z małemi odmianami, wam przedłożyła. Jest to precedens, którego zapomnieć nie powinniśmy. Sejm dał tym samem tegorocznej komisji, niejako wskazówkę, by na tych samych podstawach wysokiemu Sejmowi projekt nowy przedłożyła. Czy dziś dopiero mamy usłyszeć zarzut, że dążymy do zubożenia kraju, do jego zniszczenia?

I w tym względzie zgodzić się nie mogę z ks. Sawą, który chce postępować żółwim krokiem, o którym nie można przewidzieć, czy wiedzie

naprzód czy w tył. Ja nie chcę być tym żółwiem, którego cechą jest ospałość i bezwiedność celu. Ja chcę być człowiekiem z jasną wiedzą, a silną wolą i po nabytém przekonaniu iść ku temu, co jest dobre i pożyteczne dla naszej ojczyzny. Przyznaję się, że nie chcę zachować wszystkiego, co było dawniej dla tego, że tak było, nam nie wolno zapominać, że tylko postęp ciągły nas ratować może, a porównanie uczynione przez ks. Sawę z Francją przekonuje mnie tylko, że nam więcej jeszcze się wyteżać wypada, jak innym szczęśliwszym narodom, żeśmy, bez naszej wprawdzie winy, w tyle zostali, że zatem każde dalsze zacofanie, zgubić nas tylko może.

Ks. Sawa występuje dalej przeciwko konkurencji, którą komisya w projekt ustawy wprowadziła. Tak jest, my się z tém bynajmniej nie taimy. Lecz jakież był nasz cel? Otóż chcieliśmy rektyfikować to niesłuszne postanowienie dzisiejszej ustawy, według którego prestacje tylko w terytoryum jednej i tej samej gminy robione być mogą. Był to jeden z tych wadliwych punktów, przeciw któremu występowały liczne głosy kraju i słusznie panowie, bo kto tylko zbada znaczenie dróg z ogólnego ekonomicznego stanowiska, każdy przyznać musi, że droga nie jest wyłącznie własnością gminy, ale każda nawet gminna droga, jest dla pożytku kraju, jest własnością całości. Z niej użytkują nie tylko ci, którzy obok niej zamieszkują, lecz również nie należący do gminy, którzy pośrednicząc w zamianie produktów, tworząc łączność między oddalonymi miejscowościami, przez to samo przyczyniają się do zamożności. Jeżeli się komisya poważyła usunąć w projekcie swym te ograniczenia, dzisiejszego §. 13., uczyniła według swego przekonania dalszy, niemal konieczny krok postępu ku słusznieszemu rozdzieleniu obowiązków pojedynczych, względem całości. Na jakiejże podstawie, można by dla gmin żądać subwencji od kraju, lub od powiatu? tylko na tej podstawie, że każda droga jest dobrem ogólniejszém, dobrem wyższych całości, powiatu i kraju. Inaczej subwencye byłyby podarunkami i nie miałyby racji bytu. Zastanówcie się panowie nad §. 13. w całym jego ścisłym tenorze, to przyznacie, że kto możliwej pomocy innym udzielić nie chce, także od innych pomocy żądać nie śmie. Komisya drogowa, nie chcąc sprawę dróg w atomy rozprószyć, owszem siły dane skupiać i należycie zużyć, musiała dojść do przekonania, że wypada utworzyć okręgi gmin, mających jednak owe stosunki i potrzeby komunikacyjne, naturą niemal do współdziałania powołanych.

Połączenie kilku gmin w jedną całość administracyjną, nie przysądza bynajmniej myśli łączenia gmin w jedną gminę zbiorową, chociaż nie jest rzeczą rozstrzygniętą, czyliby takie połączenie względem wszystkich spraw nie było pożądanem. Komisya nie miała zamiaru tworzenia prejudykału dla idei gmin zbiorowych i wychodziła tylko z zasady słuszności, że jedna gmina używając drogi drugiej gminy, powinna się do utrzymania tych obcych dróg przyczyniać, oraz ze względów praktycznych korzyści, które ze skupienia sił z konieczności wyniknąć muszą. Komitety drogowe przeciw którym dość silny antagonizm powstaje, są koniecznym następstwem proponowanego przez nas połączenia pojedynczych gmin w okręgi. Czy proponowana przez nas organizacya tych komitetów jest dobrą, to należy do specjalnej dyskusyi; nam się jednak zdawało, że każda inna organizacya, jak np. proponowana w roku przeszłym przez Wydział krajowy, byłaby skomplikowaną i ociążałą — bo kogoż powołuje nasz projekt do zarządu? Otóż te władze, które na czele gmin stoją. To panowie, nie jest żadna obca, narzucona władza, to jest władza swojska, ta sama niemal, która dotąd drogami zarządzała. Jeżeli tu i owdzie pojawia się zarzut przeciw zakresowi tych komitetów, przeciw danej im atrybucyi nakładania na pojedyncze gminy, tytułem datków, dodatków do podatków, to przecież ta władza przysługiwała i dotychczasowym zarządom dróg gminnych, i że to się nie działo — nie dowodzi nic innego, jak tylko, że dotychczasowa ustawa nie była wykonaną, że robiono sobie ulgę kosztem dobroci komunikacyi. Równie bezzasadnym jest zarzut, że ustanowienie komitetów drogowych, uwłącza autonomii gmin. Ustawa, którą przedkładamy zastrzega, że rada powiatowa oznacza, czy gminy mają same dla siebie stanowić oddzielny okręg, czy i z którymi mogą być połączone na podstawie lokalnych stosunków i wspólnych potrzeb. Czy można wobec takiego postanowienia twierdzić, że autonomia jest zagrożoną? Projekt ustawy drogowej orzeka, że się gminy łączyć mogą, nie zaś, że się łączyć muszą; przyznaje z jednej strony dostateczną wolność — lecz nakłada z drugiej strony nieznanne dotąd obowiązki, gdzie tego dobro komunikacyi całego powiatu wymaga. Ten więc zarzut czyniony komitetom, jest według mego zdania pozornym tylko. Dalszy zarzut, odnosi się do właściwej organizacyi i w tej mierze spotykamy się z twierdzeniem, że nie znajdziemy ludzi, którzyby obowiązkom komitetowych odpowiednio podoleli.

Jeżeli się nie mylę, to szanowny poseł

ks. Sawa posunął się tak daleko, iż mógł zarzucić, że nie mamy inteligencyi, że nie znajdziemy nawet dobrych chęci służenia interesowi publicznemu. Że takich ludzi znaleźć możemy, to dowodzi już sam stan, jaki dzisiaj w tym względzie istnieje. Wszak wiemy, że i dzisiaj każdy wydział powiatowy wybiera w powiecie kilkunastu delegatów i inspektorów. Wyobraźcie sobie więc panowie, że każdy z tych delegatów staje się prezesem pojedynczego komitetu okręgowego — czyż nie zyska na tem jego urządowanie, jeżeli zasilanym będzie przez zastępców obszaru dworskiego i gmin do tego zarządu powołanych, jeżeli nie będzie tak, jak dotąd wypełniał swą władzę jako organ w ustawie dzisiejszej wcale nieznanym, bez najmniejszego urzędowego upoważnienia, lecz na mocy ustawy, zaszczycony zaufaniem powiatu, upoważniony przez Wydział krajowy, będzie przewodniczył temu okręgowi? Tu mogę się odwołać do przemówienia jednego z najzacniejszych i najpraktyczniejszych prezesów Rad powiatowych szanownego posła Bauma, który jakkolwiek ustawie przeciwny, najsilniej poparł wyrażone przezemnie zdanie. Czyż p. Baum nie oświadczył, że w powiecie wadowickim jest 23 delegatów i 23 inspektorów, zatem 46 obywateli, którzy się zajmują sprawami drogowymi. Niechaj raczy szanowny oponent pozwolić, ale według mego zdania, mogą ci sami ludzie z równym pożytkiem pracować jako przewodniczący komitetów okręgowych. Delegacye dzisiejsze, a komitety okręgowe to jedno i to samo, co do czynności — różnica tylko w nazwie i w nadaniu im urzędowego charakteru. Przy zarzutach czynionych przez p. Bauma dłużej się zatrzymać muszę, wychodzą one bowiem od człowieka, który w zarządzie autonomicznym najświetniejsze wykazać może rezultaty, który potrafił powiedzieć prawdę, pomimo terażniejszej ustawy drogowej, podnieść w sposób niezwykły tę gałęź gospodarstwa krajowego.

Szanowny p. Baum, mówiąc przeciw projektowi komisji, a więc jak się zdaje, za zatrzymaniem dzisiejszej ustawy, twierdzi że na podstawie tej ustawy, osiągnął tak świetny rezultat. Ja zaś ośmielę się odpowiedzieć szanownemu posłowi, że do tego doszedł, li wskutek przekraczania dzisiejszej ustawy. Jego powadze poprostu udało się nakłonić ludzi do robót, do których wcale nie byli obowiązani, jemu powiodło się nakłonić obszary dworskie wywozić szuter, przyczynić się innymi dodatkami do budowy dróg, chociaż ustawą tylko do dostarczenia materiałów obowiązani byli.

Przemówienie p. Bauma najlepszy dostarcza

dowód, że ustawa dzisiejsza tylko wtenczas zbawienne wykazać może skutki, jeżeli się ją obchodzi (brawo). Dalej powiada szanowny p. Baum, że ustawa proponowana przez komisją mieści w sobie jako przymus przeciw wydziałom powiatowym, i radom powiatowym, że wychodzi z tego mylnego przypuszczenia, jakoby te władze autonomiczne nie mogły, lub nie chciały wykonywać swoich obowiązków. Ależ panowie przymusu, wynikającego z ustawy przez reprezentacyą krajową wydanęj nie znam.

To nie przymus — to obowiązek; przymusem są postanowienia każdej ustawy dla tego, który od tego obowiązku się usuwa, a taki przymus, jest konieczny, nawet gdyby dzisiejsza ustawa nadal w swęj mocy pozostać miała. Nie tajmy panowie, że dotychczasowa ustawa dlatego tylko tu i ówdzie chętnie może być widziana, bo nie była wykonywana, bo nie podawała żadnych skutecznych środków przymusu przeciwko samowoli i niedbalstwu. Przypatrzmy się wreszcie bliżej temu srogie mu przymusowi — polega on jedynie na tém, że nieodrobione i niewyegzekwowane w ciągu roku prestacye muszą być spłacone na rzecz funduszu drogowego. Tutaj muszę nawiasem sprostować zdanie przez ks. Sawę wyrażone, jakoby te wpływy wchodziły do funduszu rezerwowego, bo tak nie jest. Tego wyrażenia „fundusz rezerwowy“ w ustawie proponowanej ks. Sawa nie znajdzie nigdzie; wpływy te idą do zwykłego funduszu drogowego — i cały przymus redukuje się ostatecznie do tego, że kto prestacyi nie odrobili, ten je spłacić musi na rzecz tych, którzy odrobili. Jeżeli w ten sposób utworzony fundusz z końcem roku istnieć będzie, to przejdzie on jako reszta kasowa na rok przyszły i może nawet według §. 15. projektu spowodować umniejszenie dalszych prestacyj. To nie jest fundusz rezerwowy, nie ironią, jak ksiądz Sawa mniema, to jest fundusz regulujący obowiązki niedopełnione. Tego premiowania niedbalstwa przecież żaden z panów nie zechce przyznać tym, którzy się odciągają od wykonania prestacyi jak to dotąd niestety bywało, gdzie z końcem roku umarzały się nieodrobione obowiązki. My chcemy stałego i równego wymiaru obowiązków, a środkiem jedynym ku temu może być tylko rygor późniejszej zapłaty. Szanowny poseł Baum mówił o dysproporecyi między tém, czego ustawa nasza żąda, a możliwością wykonania, i chciał wykazać, że nowy projekt większe ciężary nakłada. Prawda, że nowa ustawa dla rektyfikacyi możliwych niedoborów obejmie dodatek do 5 cent., zamiast 3 cent. przepisany, lecz potrzebę tego dodatku i jego wysokość oznacza ostatecznie

własny zarząd składający się z członków, którzy sami największą jego część opłacać muszą.

Co do dróg gminnych, to pozwólcie panowie, ale nikt matematycznie nie jest w stanie dowiedzieć, że prestacye według projektu nowęj ustawy, większe być muszą, jak według dawniejszëj. Sądzę więc, że p. Baum właściwie skierował swoje twierdzenie przeciw dodatkowi, przeznaczonemu dla dróg powiatowych i o nim zapewne powiada, że ustanowione tychże maksimum nie odpowiada możliwości. Otóż przypadkiem mam przed sobą podane nam przez Wydział krajowy daty statystyczne, z których się okazuje, w jakiej mierze pojedyncze powiaty przyczyniają się do dróg powiatowych i gminnych, z nich się dowiaduję, że podczas kiedy komisya żąda 5 do 10% takiego dodatku, powiat, któremu przewodniczy szanowny p. Baum, z pominięciem dzisiejszëj ustawy, opłaca 9% dodatkow powiatowych na subwencye, dla dróg gminnych. Czyż nie wynika raczëj z tych danych, że się komisya zastosowała do rzeczywiście istniejących stosunków w tych powiatach, które o dobro dróg swych dbają.

Pomimo zarzutu dysproporecyi oświadcza nam jednak szanowny poseł Baum równocześnie, że fundusze zebrane z takich dodatków pieniężnych, będą za małe, że nie wystarczą na budowę i utrzymanie mostów, czyli, że nie zastąpią obowiązku, ciągnącego dotąd na obszarach dworskich, to jest dostarczenia potrzebnych materyałów. Przyznam się, że w tym jednym punkcie gotów jestem przyznać słusność panu Baumowi. Jestem przekonany, że oceniając słusne te datki obszarów dworskich, przekonano by się, że one w niejednej miejscowości przenoszą kilkakrotnie wszelkie obowiązki odnosnych gmin. I rzeczywiście obawiać się należy, czy nałożone nową ustawą prestacye i datki tak pojedynczych gmin razem z obszarami, wystarczą tu i ówdzie dla zastąpienia tego, co dotąd przez obszar dworski było czynione. Nie wątpię, że tu i ówdzie brak się okaże, ale właśnie ten wzgląd powodował komisją drogową do propozycyi połączenia kilku gmin i obszarów w większą całość okręgu. Wierzajcie panowie, że bez połączenia kilku gmin nie będziemy w stanie, zastąpić tych datków, do których dzisiaj obszary dworskie były obowiązane. Nie dość na tém. Jestem nawet tego przekonania, że w niejednym okręgu nawet będzie musiał Wydział powiatowy przyjść w pomoc pojedynczym gminom, a nawet Wydział kraj. Wtedy komisya przedstawiać będzie wysokięj Izbie wnio-

ski o subwencyą nie tak jak dotąd przypadkowo, nie tym, których żądania zabiegleszych mają rzeczników, lecz na podstawie ścisłych urzędowych z badań, i tylko tym gminom i okręgom, które pomimo natężenia wszystkich sił, i użyciu wszelkich środków, obowiązkom swym rzeczywiście poddać nie mogą. Jeżeli dalej rozpatrzmy pojedyncze projektowi uczynione zarzuty, uderza nas głównie zarzut chęci scentralizowania administracji drogowej w Wydziale krajowym, zarzut, który widocznie ma cechę niedowierzania władzom wyższym, chociażby przez nas samych wybranym. Lecz z tego samego powodu powinnyby gminy nie dowierzać Wydziałom powiatowym, pojedyncze powiaty Wydziałowi krajowemu. Mówiono nawet, że taka centralizacja jest zamachem na autonomię. Autonomia — ja tylko wypowiadam własne moje przekonanie — nie jest niczém inném, jak tylko środkiem dojścia do własnego, prawnie dozwolonego rządu; jak my jednak ten rząd u siebie zorganizujemy, to tylko od nas samych on zależy, ja zaś nie taje się, że jestem za centralizacją władzy autonomicznej, jestem za tém, aby najwyższa władza była w ręku Sejmu i jego zastępcy, to jest Wydziału krajowego; ja nie obawiam się centralizacji, tylko sobie jej życzę. To bowiem pewna panowie, że przy słabych siłach naszych, a przy zwykłym ich rozdrabnianiu dla drobnych interesów lokalnych, nieraz dla zachceń tylko, nie dojdziemy do skromnej nawet własnej potęgi, jeżeli nie poddamy się sami własnej, centralnej wprawdzie, lecz z własnych wyborów wyszłej, pod naszą własną kontrolą pozostającą, w pewnych peryodach naszym wyborom podpadającej władzy, która stojąc po nad lokalnymi interesami reprezentacji krajowej, jest odpowiedzialną. Muszę powiedzieć jeszcze i to, że nie pojmuję, dlaczego ustawa ta, którą komisya nam przedkłada, miała doznać tego despektu, aby wys. Sejm nie przystąpił nawet do szczegółowej dyskusji nad jej zasadami. Wszak Sejm sam, jak to już powiedziałem, wybierając ponownie komisją w roku przeszłym ustanowioną, dał przez to samo wskazówkę, że żąda wypracowania na zasadach przeszłorocznego projektu, a nawet nie zauważałem, aby którykolwiek z oponentów z innými zasadami był wystąpił. Pojmuję, że co do pojedynczych ustępów projektu mogą być odmienne, a nawet wręcz przeciwnie zapatrywania w gronie wysokiej Izby — wszak to inaczej być nie może; ale zważcie panowie, że nie ma ustawy, przy której nie dałyby się zrobić poprawki i wnioski dodatkowe — lecz to może się stać tylko w specjalnej dyskusji, która

jedynie może całą sprawę należyście wyświecić. Takie postępowanie usunie także zarzut, uczyniony przez p. Maksa. Żąda on, aby odmiennie od wniosku komisji, prócz Lwowa i Krakowa także inne gminy miejskie, nie mające własnego statutu, pomimo to ze względu, że mają własne fundusze, a dochody często przewyższające ich potrzeby, były wyjęte z pod przepisów nowej ustawy, szczególnie zaś z pod zarządu jakiegoś komitetu, i drogi swe własnymi funduszami utrzymywały. Wszakże i tutaj jest otwarte pole do poprawek, i tutaj dyskusya wykaże, o ile to być może. W §. 15. jeżeli się nie mylę, ustawy przez komisją proponowanej, który postanawia, o ile prestacye, przewyższające potrzebę, mogą przez Radę powiatową za przyzwoleniem Wydziału krajowego być niższe, może znaleźć miejsce na odpowiednią poprawkę, któraby zredukowała prestacye do zera. (Głos: To nie może być). Przepraszam, to zero dla mnie jest tak dobrze liczbą, jak 1 lub 2 (wesołość). Jestem przekonany, że jeżeli prestacya gminy miejskiej pokrytą będzie, innymi z jej majątku pochodzącymi funduszami, nie zajdzie przeszkoda, aby ją Wydział krajowy rok rocznie uwalniał od prestacji. Ale tego nie można dopuścić, aby na mocy ustawy, gmina, chociażby i miejska, bez wszelkiego nadzoru dowolnie gospodarowała w sobie, ażeby drogi w jej rejonie były w takim stanie, w jakim jej się podoba. Wszakże miasta są tymi punktami centralnymi, do których dążą wszystkie przyległe gminy wiejskie, które użytkują z tego zjazdu. Komunikacye po miastach są więcej jeszcze, jak drogi po gminach wiejskich, przez szerszą publiczność używane, dla tego też i miast od nadzoru wyższych władz usuwać się nie powinno.

To był pierwszy powód, dla czego komisya miasta w ogóle, wyjąwszy miast Lwowa i Krakowa, pod rygor ustawy drogowej pociągnęła. Dalszy zaś powód był wzgląd na to, że według zdania naszego, większa część miast i miasteczek nie mają własnych funduszków do należytego dróg utrzymywania, jedném słowem, że pomniastach zwykle komunikacye w opłakanym znajdują się stanie — czyż nie lepiej dodać im sił nowych przez pociąganie mieszkańców do jednych kowych prestacji, czyż nie mogą przez to skromne swe fundusze na inne cele użyć? Chociażbyście panowie zaprojektowanej ustawie różnorodne czynili zarzuty, to trzeba jej przyznać jedną niezaprzeczoną zaletę, iż w myślach jej jest, na wszystkich obywateli jeden i ten sam obowiązek nałożyć.

Ustawa ta robi wyjątek tylko dla Lwowa i Krakowa, jako miast stołecznych, mających statut swój własny i własny zarząd, resztę zaś korporacyi to jest wszystkie obszary dworskie, gminy, jakoteż i miasta zalicza ona do jednej i téj saméj kategorii zobowiązań i wszystkich do jednych i tych samych zobowiązań powołuje (brawo!). To jest zaleta téj ustawy, odróżniająca ją świetnie od ustawy dawniejszój, która niesłusznie uznawała różnicę między obszarem dworskim a gminą i która zawierała postanowienia, jakie nigdy się nie wykonywały, a nawet często wykonywaniami być nie mogły.

W projekcie ustawy zrównane są wszystkie warstwy zobowiązanych — oznaczone jest pewne, dla wszystkich jednakowe maksimum prestacyi — od wypełnienia tego maksimum, nikt się dowolnie usunąć nie może; zaprowadzoną jest ścisła i organiczna kontrola, postanowione jest pewne racjonalne kierownictwo, jeżeli to wszystko nazwicie przymusem, to ja w tym przymusie największą widzę zaletę, przedstawionego przez komisją projektu (brawo!).

JE. hr. Marszałek. P. Russocki ma głos.

P. hr. Russocki. Zapisawszy się do głosu muszę oświadczyć, dlaczego przemawiać będę przeciw projektowi, który jest owocem kilkoletniej pracy naszego Wydziału a także i owocem badań kilku komisji sejmowych, które były w tym celu wysadzone. Wystąpienie nawet moje przeciw tym reformom można by uważać jako przeciwne postępowi dzisiejszemu, mogę być nawet posądzony, iż nie jestem zwolennikiem postępu, lecz moi panowie, muszę wyznać, że tak, jak szanowna komisya, powoduje się w zasadzie ulepszeniem gospodarstwa krajowego, rozkrzewieniem komunikacyi krajowej, tak samo i ja téj saméj zasadzie hołduję i dziś to wyznając, muszę panom oświadczyć, że w tém moim zapale zostałem wstrzymany, gdy przeczytałem w §. 13. projektowanej ustawy, wymaganie na pokrycie wydatków drogowych, dodatki do podatków bezpośrednich; opiewa bowiem odnośny ustęp jak następuje: „Na cele drogowe obowiązana jest Rada powiatowa nakładać corocznie powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich w wysokości 5%, a w miarę potrzeby do 10% tychże podatków.“

Otóż moi panowie! szczerze muszę powiedzieć, że przeczytawszy i zestawivszy to z następnymi paragrafami, które przypisują prestacye i składki drobniejsze, które są także dodatkiem do podatków bezpośrednich, to mię panowie spowodowało, do

bliższego zastanowienia się nad całą rzeczą, a znając dość dokładnie kraj nasz, wahałem się przylgnąć do téj myśli, bo z tego postanowienia wynika, iż znowu jesteśmy powołani do nowych i to dość znacznych ofiar. Zastanówmy się panowie, ile już z tych dodatków bezpośrednich opłacamy. Oto Czechy, które są krajem bogatym i wysoko stojącym pod względem przemysłu i fabryk, opłacają na potrzeby krajowe i na indemnizacyą łącznie 34 cent. od jednego złt. My zaś moi panowie opłacamy na jedno i drugie 80 kilka centów. A teraz doliczmy to, co więcej opłacamy, mianowicie wszystkie inne dodatki powiatowe, szkolne, nadto jeszcze i gminne, a przyjdziemy do tego przekonania, że niektóre gminy płacą już nawet dwa razy tyle dodatków, ile wynoszą podatki bezpośrednie. Smutny to stan panowie! to przekonanie, iż do takiego ogromu ciężaru przyszedliśmy w naszym kraju. Ja jako członek dyrekcyi Towarzystwa krejowego ziemskiego ze stanowiska, które tam zajmuję, jestem zbliżony także do mieszkańców kraju naszego. I tak codziennie mam przykłady, jak się ubóstwo wznaga. Gdy w celu ściągania zaległych rat, udamy się o pomoc do starostwa, to często odbieramy odpowiedź, iż żądaniu naszemu zadość stać się nie może, bo wszystkie dochody właścicieli zajęte zostały i zaskwestrowane na rzecz zaległości podatkowych. Otóż coż z tego mogę wyprowadzić? To muszę wyprowadzić, iż się rzeczywiście stosunki pogorszają i niedostatek rozszerza się. Nie mogę także tu pominąć, że widzę biędę i nędzę, która się rozszerza w chatach włościańskich i dla téj przyczyny, obawiam się, aby podwyższone podatki nie obciążały za nadto kontrjudentów podatkowych.

To są powody, które mię zniewoliły, pomimo, iż czynię to niechętnie, przemawiać przeciw projektowanej reformie. Teraz muszę jeszcze wspomnąć, iż zupełnie tu nie występuję w obronie ustawy z dnia 18. sierpnia 1866 roku. Widzę dokładnie, że ona jest wadliwą, że ona nie odpowiada wszystkim wymogom naszym, co jest rzeczą niewątpliwą. Widzę tam różne niedokładności, a mianowicie spotykamy takowe w §. 12. Owoż w §. 12. wyczytuję, iż w miastach prestacye powinny być odrabiane od rodzin, a w tym celu powinny być spisy tych rodzin w miastach według dawnéj ustawy prowadzone. Tymczasem cóż się dzieje, takich spisów w tych miasteczkach nie prowadzą, a to z powodu, iż nie ma porządku, nie ma ładu, nie ma komu zająć się tém, co spowodowało, iż kilku mówców wytknęło, że miasteczka usuwają się od prestacyi, od szarwarku. Otóż ten sam błąd znajduje się

i w tój projektowanej ustawie, bo widzę, że za podstawę do wymiaru prestacyi, także służy podatek i rodzina. Aby więc można pociągnąć rodziny do prestacyi, potrzeba będzie także spisy prowadzić, a wątpię, czy nam się uda, dokładne spisy rodzin przeprowadzić i w ewidencji utrzymać. Teraz dalej muszę także wspomnąć o komitetach okręgowych, które według mego zapatrywania, nie odpowiadają zupełnie naszym stosunkom, bo sędzę, że nie znajdujemy ludzi, którzyby się chętnie i bezinteresownie podjęli takiego zadania, jakie na ich barki ustawa wkłada, a który jest określony w ustawie pod tytułem: „Zakres działania“. Otóż temu organowi poruczone jest prowadzenie całego technicznego i administracyjnego zarządu dróg gminnych w okręgu — ma orzekać o uwolnieniu osób w §. 18. ust. 1. wskazanych, od prestacyi drogowych, etc., są to mnogie czynności, które są objęte kilkoma ustępami. Poprzedni mowca wspomniał, że many podobną instytucją w ustawach powiatowych, a to delegatów powiatowych. Owoż muszę tu przytoczyć, iż ci delegaci powiatowi wykonują tylko polecenia rad powiatowych. — Lecz otwarcie wyznać muszę, że często trudno nam o odpowiednie osobistości, któreby się chciały podjąć spełnienia takiego zadania, a cóż dopiero zadania określonego §. 36. Czy możemy się spodziewać, że wynajdziemy tyle mężów, którzyby porzucili inne zajęcia, a oddali się wyłącznie owym zajęciom? Wątpię bardzo i sędzę, że to nie da się wykonać. Szanowny poprzedni mowca wspomniał i to słusznie, że właśnie jeden z naszych kolegów urządził w swoim powiecie, z dobrym skutkiem, instytucją delegatów. Rzeczywiście, iż mu się to udało, zdaje mi się, że to jest wyjątek, a nie regułą. Wspomniał także poseł Gross, że poseł Baum w swoim powiecie, już 9 centów dodatku (Głosy: tak jest, tak powiedział), na drogi powiatowe, na mocy uchwały Rady powiatowej wadowickiej rozpiisał. Otóż muszę odpowiedzieć, szanownemu koledze, że właśnie wskutek poinformowania się od p. Bauma, dowiedziałem się, że Rada powiatowa jego opłaca wszystkiego tylko 5 ct. na potrzeby powiatowe i na drogi. Z tój kwoty 1000 złt. jest przeznaczony na drogi, a reszta na umorzenie długu zaciągniętego na ekspropriacją pewnej drogi.

Zresztą jestem zdania, abyśmy nie spieszyli się ze zmianami i reformami w tym kierunku, nie róbmy kosztownych doświadczeń, lepiej zmienić niedogodności ustawy obowiązującej, niżeli przewracać dawny ustrój, a natomiast, stawić coś niepewnego

i w każdym razie kosztownego, bo według mego zapatrywania, nie o to chodzi, aby od razu było dobrze, ale żeby było lepiej.

P. Abrahamowicz. Wnoszę zamknięcie dyskusyi.

JE. hr. Marszałek. Zapisanych jest jeszcze 14. mowców do głosu, a mianowicie za projektem komisji: pp. Jaworski, Czajkowski Alfons, Popiel Paweł, Popiel Michał, Koziembrodzki Władysław, Hausner. Przeciwko projektowi: Waygart, Wolański Władysław, Splawiński, Wodzyński, Krukowiecki, Grocholski, Golejewski, Korytowski.

P. hr. Krukowiecki. Proszę o głos w sprawie osobistój, przed zamknięciem dyskusyi.

JE. hr. Marszałek. W sprawie osobistój, mogę każdemu panu udzielić głosu, pomimo zamkniętej dyskusyi. Jest wniosek o zamknięcie dyskusyi. Kto z panów z tym wnioskiem się zgadza, zechce powstać. (wątpliwość). Proszę o próbę przeciwną. (większość). Odrzuconym jest wniosek zamknięcia dyskusyi 53ma głosami przeciwko 44.

P. Czajkowski Alfons. Z powodu słabości głosu zająłem miejsce na trybunie.

Wysoki Sejmie! Zarzuty podniesione tu przeciw projektowi Wydziału krajowego i pracom komisji, były tak liczne, tak różne, tak daleko idące, że zdawałoby się, że przedłożenie to Wydziału krajowego, że projekt komisji był tylko czczym utworem wyobraźni, zapoznającym zupełnie najżywotniejsze potrzeby kraju naszego, i błędzący w mglistej sferze przypuszczeń. Rzecz dziwna, że komisya pracując w dwóch sesjach sejmowych gorliwie i sumiennie nad przedłożeniem Wydziału krajowego, przysłała do wprost przeciwnego rezultatu, i wyraziła przekonanie, że z całego szeregu projektów do ustawy drogowej, ten jeden ma realną podstawę, racją bytu, bo odpowiada potrzebom kraju.

Projekt Wydziału krajowego wprowadza różne zasadnicze zmiany w ustawie drogowej. I tak najpierw zasada konkurencyi, zasada, przeciwko której wypowiedziano tu bardzo silne zarzuty. Sędzę jednak, że konkurencya w miarę przeprowadzona najzupełniej odpowiada potrzebom, że konkurencya jest jednym z najdzielniejszych czynników w sprawie ulepszenia komunikacyi. Że podnosiły się głosy w tój wysokiej Izbie, tak jaskrawo i bezwzględnie występujące przeciw wprowadzeniu konkurencyi, to tylko w ten sposób wytłumaczyć sobie

możę, że jak wiadomo, w niebardzo odległej przeszłości zdarzały się pod tym względem wielkie nadużycia. Cóż słusniejszego jednak jak zasada konkurencyi? Gdzie kończą się siły kontrybentów, gdzie jest naturalna granica ich możliwości już pociągnięta, tam pomoc musi być udzielona z innych źródeł, tam gminy sąsiednie, tam powiat i kraj, muszą się przyczynić do osiągnięcia celu przechodzącego siły kontrybentów; zdaje się zatem, że zasada konkurencyi w ogóle w ustawie drogowej przyjętą być powinna, jeżeli ta ustawa drogowa ma odpowiadać swemu celowi. Chodzi tylko o to, do jakich granic posunąć się ma konkurencya. Pod tym względem były zapatrywania w komisji podzielone, kiedy mniejszość sądziła, że konkurencya powinna się ograniczyć do dróg krajowych i powiatowych, to większość była za tём, aby się odnosiła także do dróg gminnych. Muszę zwrócić uwagę wysokiej Izby, że zasada ta nie jest jednak zupełnie obcą i dziś obowiązującej ustawie, bo §. 26. w trzecim ustępie mówi, że rada powiatowa stanowi o prestacyach gmin i obszarów dworskich do dróg powiatowych. Wprawdzie §. 11. tej samej ustawy stoi w sprzeczności z tём postanowieniem, sądzę jednak, że nad sprzecznością tą ubolewać tylko należy. Drugi punkt ważny, wprowadzony w nowym projekcie Wydziału krajowego, jest to szerszy zakres działania Wydziału krajowego, szersza władza nadzorcza, i scentralizowanie poniekąd nadzoru nad drogami powiatowými i gminnymi, w ręku naczelnój władzy autonomicznój, w rękach Wydziału krajowego; i to stało się powodem nadzwyczajnie gorliwych wystąpień, i to było przyczyną twierdzeń, że samą podstawę samorządu przez to zagrożono. Muszę wyznać szczerze, że nie pojmuję takiego zorganizowania jakiegokolwiek władzy, w którejby nadzór naczelnego organu nad organami podrzędnymi był zupełnie wykluczony, bo stąd konsekwencya jest konieczna, że w takim razie pozostawić się musi wszystko dobrej woli tych władz, a w zastosowaniu do spraw drogowych, dójść będzie potrzeba do tych rezultatów, że gdzie droga powiatowa lub gminna nie jest odpowiednio i z należytą oszczędnością budowaną i utrzymaną, tam trzeba by pozostawić ten wadliwy stan rzeczy, bo możnaby naruszyć samą zasadę autonomii.

Otóż zdaje mi się, że w takim razie nadzór Wydziału krajowego i te siły fachowe jakimi on rozporządza, byłyby nader pożądane i to nie sprzeciwiałoby się prawdziwemu pojęciu samorządu. Podnoszono, że projekt komisji będzie zgoła niewykonalny. Otóż ja pozwalam sobie wypowiedzieć

wprost przeciwne zdanie i twierdzą stanowczo, że właśnie ustawa dzisiejsza nie była, nie mogła być i nigdy nie będzie wykonaną w ścisłym tego słowa znaczeniu. Jakkolwiek w obowiązującej ustawie nie ma stałe oznaczonych ciężarów, i tylko w miarę potrzeby można do dróg gminnych żądać do 6 dni od numeru domu, to jednak ta część prestacyi, która faktycznie odrobioną bywa, nie odpowiada potrzebie, na której zupełne pokrycie, wypadałoby wyczerpać cały zasób prestacyjny, jaki na podstawie obowiązującej ustawy do dróg gminnych wzięty być nie może.

W projekcie Wydziału krajowego podają szanowni mowcy w wątpliwość wykonalność ustawy. Tu pozwolę sobie odwołać się na §. 17., który zaradzi dość stanowczo tym brakom, jakie się znajdują w ustawie dawniej, gdy mówi, że: (czyta):

„Prestacye winien zarząd drogowy w zasadzie zużyć rokrocznie w całości oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych.“ (mówi): a następnie w §. 42. (czyta):

„Na wezwanie władz zarządzających lub nadzorujących winna polityczna władza powiatowa, z omińciem gminy, a względnie obszaru dworskiego jako całości, przystąpić do egzekucyi wprost przeciw pojedynczym kontrybentom.“

Środki te w samej ustawie zawarte, są daleko dzielniejsze, jak odnośne postanowienie dziś obowiązującej ustawy, bo w tej ustawie środków zapewniających egzekutywę, trudnoby się było zgoła dopatrzeć.

Ważną zmianę, jedną z najdonioślejszych zawiera §. 13.

W §. 13. jest ustanowioną stałą normą, miara w jakiej powiaty mają się przyczynić do budowy i utrzymania dróg powiatowych. To stało się także przedmiotem licznych pocisków, a jednak jeżeli się porówna faktyczny stan rzeczy, to wypływa stanowczo konsekwencya, że w tych powiatach, gdzie zrozumiano potrzebę komunikacyi, gdzie dążono do odpowiedzenia tej potrzebie, tam ofiarność była daleko większą, tam przechodziła znacznie granice, jakie dzisiaj projekt ustawy wskazuje. Sądzę, że Wydział krajowy w przedłożeniu swoim do tego dąży, aby w przyszłości nie robić zależną od wypadku każdorazowego, od wyboru Rady powiatowej i jej składu sprawę tak ważną, jak dójście do jednolitego systemu dróg powiatowych. Z tego powodu zapewne chciał równo wszędzie odnośne ciężary rozdzielić, ażeby idąc chociaż powoli, bo iść

prędko nie można, dójść zczasem do ulepszonej komunikacji i stworzyć sieć dróg powiatowych, tańszych, jak krajowe i odpowiadających istotnym potrzebom. Sądzę, że zarzuty jakie czyniono pod tym względem, nie dadzą się uzasadnić. Chciałbym jeszcze dotknąć tu kilku podniesionych zarzutów, przez szanownych mowców. I tak p. Max uważa, że okręgi drogowe, tworzone być powinny z jednej gminy i jednego obszaru dworskiego, jest jednak przeciwny komitetom drogowym. Jeżeliby jedna gmina i jeden obszar dworski połączone w okręg drogowy, nie miały komitetu, to żadna zmiana nie byłaby potrzebna i pozostalibyśmy przy tym, co dzisiaj istnieje; a więc okręg sam stanie się wtedy niepotrzebnym, bo sądzą, że okręg w takim razie nie da się uzasadnić. Okręgu drogowego bez komitetu zrozumieć nie mogę. Pod tym względem szanowny oponent p. Wolański był przeciwnego zdania, sądząc, że właśnie okręgi składać się powinny z kilku gmin i obszarów dworskich.

P. Czajkowski. W ogóle uważam, że zachodzi wielka różnica między tymi, którzy występują w tej wysokiej Izbie przeciw projektowanej ustawie. Dochodzą oni wprost do przeciwnych rezultatów. Po wymienieniu różnie zapatrywań przy tworzeniu okręgu drogowego, wspomnieć muszę o odmiennych zapatrywaniach przy rozkładzie ciężarów drogowych. Obowiązki, jakie nakłada obecnie projekt Wydziału krajowego, wydały się szanownemu p. Erazmowi Wolańskiemu niedostatecznymi, sądził on, że się drogi nie poprawia, bo nie będzie środków odpowiednich.

Inaczej mniemał p. ks. Sawa, wypowiedział on zdanie, że te ciężary będą przechodzić siły kraju, że będzie to porywem gorączkowym, prowadzącym wprost do zupełnego wyczerpięcia wszelkich sił, a w następstwie, jak się wyraził, do suchot.

Otóż stąd wnioskować muszę, że zarzuty, skierowane przeciwko projektowi komisji, na bardzo odmiennych polegają zapatrywaniach i do wprost przeciwnych prowadzą rezultatów, że nie ma w nich tej właśnie jednolitości, któraby skierowaną była przeciwko pewnym zasadom, że nie odróżniają, co jest dobrą, a co może być zmienioną, tylko w ogóle całą ustawę uważają za rzecz nie do przyjęcia i sądzą, że ta ustawa wcale nie jest dopuszczalną. Otóż i ja wyznać muszę, że ustawę tę za doskonałą nie uważam, że w ustawie tej, przy szczególnej dyskusji, zajęć będą mogły znaczne zmiany, ale sądzą, że w głównych i zasadniczych myślach projekt ten zawiera trafne rozwiązanie, i że szcze-

śliwie załatwia najtrudniejszą sprawę rozdziału ciężarów przy drogach gminnych. Ze wszystkich przedkładanych projektów ten jeden najbardziej uwzględnił stosunki i potrzeby kraju.

Z jednej strony nie przeciąża zbyt znacznie siły finansowe kraju naszego, bo korzysta z tych zasobów pracy, jakie do dyspozycji mamy i oszczędza o ile możliwości kapitał, którego nam brakuje. Szanowny p. ks. Sawa wskazywał, że ta stawiana równość jest jednak zupełną nierównością, następnie na udowodnienie twierdzenia tego, powoływał się na cyfry. Mnie się zdaje, że powołanie się na cyfry pod tym względem nie było usprawiedliwioną, bo trza tu uwzględnić zupełną równość w rozkładzie ciężarów, a przytoczone cyfry służyć mogą tylko za dowód, że więcej jest rodzin w gminach, jak na obszarach dworskich, ale nie dowiodą nigdy nierówności ciężarów, tam gdzie ich rozkład jest zupełnie jednakowy.

Wychodząc z tej samej zasady, możnaby z równym uprawnieniem powiedzieć, że ustawa asenterunkowa jest niesprawiedliwą, bo gminy dostarczają więcej rekrutów jak obszary dworskie, a jednak zapewne tego przypuszczenia nikt zrobić nie zechce. Są to zatem równe obowiązki, które w równej mierze odnoszą się do wszystkich.

Twierdzi p. ks. Sawa, że pod ciężarami nałożonymi projektem ustawy drogowej, ugnie się kraj cały, że po tym gorączkowym porywie przyjdzie zupełna bezwładność, suchotnicza agonja. Nie wiem, na jakiej podstawie było to obliczone, bo mnie się zdaje, że tu dopiero cyfry będą bardzo na miejscu, i że będą bardzo potrzebne. Otóż, podług dzisiaj ustanowionej zasady prestacyjnej, wynosiłaby prestacja około 5,100.000 dni roboczych. Podług proponowanego projektu wydziału krajowego zaś od rodzin, wynosiłyby prestacje 3,400.000, od podatku 900.000, razem 4,300.000. Są zatem ciężary przy drogach gminnych bardzo znacznie zmniejszone, a różnica ta potęguje się tu jeszcze okolicznością, że ta zmniejszona cyfra mieści w sobie nadto całą wartość drzewianego materiału. Możnaby zarzucić temu zestawieniu, że cała należytość droga wa w myśl obowiązującej dziś ustawy, nie była nigdy zużyta, ale zachodzi pytanie, czy nie powinna była być zużyta w całości, ażeby w całości pokryć istotną potrzebę, i czy ta część zasobu prestacyjnego, którą wykonywano, mogła być dostateczną? Pozwolę sobie o tym wątpić, twierdząc, że potrzeba było zużyć wszystko, aby dójść do ulepszonych komunikacji (brawo).

Po długiej pracy Wydziału krajowego, po dziesięcioletnich blisko usiłowaniach Sejmu, widzimy podnoszoną znów starą ustawę, jako najbardziej odpowiadającą potrzebie kraju naszego. Słyszeliśmy dziś kilkakrotnie wypowiedziane w tej wysokiej Izbie zdanie, że szukać nowej ustawy nie potrzeba, bo stara w zupełności odpowiada naszym wymaganiom. Otóż mnie się zdaje, że pod tym względem potrzeba przedewszystkiem, aby wysoka Izba powzięła stanowczą decyzją, aby stanowczo orzekła, że dziesięcioletnie usiłowania w tym kierunku były błędne, że przyszlismy wreszcie do przekonania, że żadnej reformy nie potrzebujemy, bo to, co mamy, jest w zupełności dostatecznym. W takim razie sądzę, że tak drogi czas wysokiej Izby nie byłby następnie zajmowany, sprawozdaniem komisji drogowej, i że sprawa ta usuniętaby została z porządku dziennego. Mnie się zdaje jednak, że tej uchwały wysoka Izba nie poweźmie.

Chciałbym jeszcze kilkoma słowy odpowiedzieć szanownemu posłowi ks. Sawie, który w gromkich słowach puściwszy wodze swojemu oburzeniu, na przedłożenie komisji drogowej powiedział, że komisja ta zbawienia nigdy nie dostąpi. Wielka ta klątwa nie zupełnie była zasłużoną. Co do mnie, szanując wszelkie przekonania, chciałbym stać na więcej chrześcijańskim stanowisku i obiektywnie z zupełną bezstronnością odpowiedzieć na zarzuty nie dotyczące się czczej formy, ale samej istoty rzeczy (brawo).

Ks. Sawa podnosił jako dowód to, że za czasów Ludwika XIV w Paryżu brodzono w błocie, a jednak handel był wielki. Sądzę, że powołanie się na czasy te jest najwymowniejszym dowodem, przeciw szanownemu posłowi ks. Sawie, bo w owym czasie Francja była w bardzo oplakany stan, dopiero wtedy, kiedy po reformie ustawy drogowej z 1836 roku, komunikacje podniosły się do wielkiej potęgi, równolegle w równym rzędzie postępował dobrobyt tego kraju.

Odwolując się do Francji, dodał szanowny p. „nie pozujmy na Francję.“ Zgadza się z tym najchętniej, jeżeli się to odnosi do stanu kraju naszego, ale jeżeli wypowiedzenie to było równoznaczące ze słowami „nie pozujmy na ulepszone komunikacje“, to z tym naturalnie zgodzić się nie mógł.

JE. hr. Marszałek. P. Wolański Wład. ma głos.

P. Wolański Władysław. Jeżeli po tylu wymownych głosach i ja mój tutaj głos podnoszę,

czynię to w przekonaniu o obowiązku na mnie ciężącym w obec Wysokiej Izby i wyborców moich przedstawienia powodów, dla których w tej tak ważnej i kraj żywo obchodzącej sprawie w ten a nie przeciwny sposób głosować będę.

Przyznając zupełnie trudne położenie z którym komisja drogowa miała do walczenia, najpierw uwzględniam to trudne położenie i krótkość czasu, do wypracowania tak ważnej ustawy. Co do ustawy przedłożonej nam, uważam ją najpierw jako kraj nader obciążającą, niewykonalną i szkodliwą. Że kraj obciąża, to bardzo łatwo z rachunków dowieść można, i tak na drogi powiatowe mamy płacić 5 do 10 ct. Tutaj nie można przyjąć minimum 5 ct., bo chociaż Rada powiatowa uzna 5 ct. Wydział krajowy może nałożyć 10 ct., a nawet więcej w drodze ustawy. Teraz drogi gminne pół dnia rachując od trzech złt. 5 ct. wypada 5%; lecz rachując dzień od 3 złt 10 ct. to wypadnie 10% prawie.

Daliej prestacya 3dniowa od partyi. Słyszałem z ust bardzo poważnych, jednego ze zwolenników ustawy, który to obrachował, że u nas bardzo wiele takich partyi, które bardzo mało płacą podatku, a ta robota przerobiona na pieniądze wynosi 17 ct. od 1 złt. podatku stałego. Odpowiedzialności tego rachunku nie biorę na siebie, ale mówię że to słyszałem od kogoś bardzo pewnego i to wielkiego zwolennika ustawy. Zupełnie nie zgadzam się z tym, aby praca a pieniądze było co innego, bo dawne przysłowie powiada, czas to pieniądz, a tym więcej praca jest pieniądzem. Składka, w §. 20 jest wprawdzie 5%, ale wedle ustępu 3. czy 4. tegoż §. może być podwyższony do wysokości niczém nieograniczonej. Wprawdzie, trzeba usprawiedliwić to przed Wydziałem, ale cóż z tego, jeżeli ktoś już zapłaci, że uzna, iż usprawiedliwienie niedostateczne. Tyle co do obciążeń, że niewykonalną jest ta ustawa, to jako główny powód, uważam te komitety, o których już tyle mówiono. Jestem przekonany, że one urzędować nie będą i nie mogą. Co do składu komitetu najpierw wchodzi naczelnik gminy, dalej właściciel, ależ Panowie to najszcześliwszy wypadek, jak właściciel wchodzi, najczęściej jego zastępca, a weźmy takiego właściciela, który ma kilka wsi, to tam w skład komitetu wejdzie dzierżawca lub ekonom. Dalej wchodzi w skład komitetu delegat Wydziału powiatowego. I tutaj nie zgodzę się z tym wypowiedzianym zdaniem, że terazniejsi delegaci, a przyszli członkowie mianowani przez komitet, jest jedno i to samo. Najpierw

jest ich mniej, a w naszych okolicach jest dwóch do trzech na powiat.

Nie wiem jak to będzie urządzone, czy więcej gmin wejdzie do takiego okręgu, ale trzeba będzie kilkunastu albo kilkadziesiątu takich delegatów. Można znaleźć dwóch lub trzech, którzy objadą drogę, ale ci muszą urządować, będą musieli mieszkać w gminie, tyle mają atrybucyi. Ja tego za odpowiednie nie uważam. Jeden z największych zwolenników tej ustawy, a mianowicie poseł Torosiewicz skonstatował, że wójtów, nawet karami nie można było przynaglić, do wyegzekwowania rozporządzeń Wydziału krajowego. Dziś ten wójt, będzie sam obowiązany te rozporządzenia wydawać, jestem przekonany, że tego komitet żadnymi karami nie tylko do wyegzekwowania, ale nawet do wydania uchwały, spowodować nie będzie można. Powiecie Panowie, że większy właściciel należy do komitetu, ależ ja wątpię, aby się znalazł taki większy właściciel, któryby chciał dla tego, ażeby mieć kawałek albo więcej drogi, rozpoczynać wojnę z wójtem i gminą. Stąd wynika że znowu ustawa nie będzie wykonana. Słyszałem bardzo często, że już nie będzie gorzej jak teraz, a ja utrzymuję, że będzie gorzej, bo dziś nie chce wójt egzekwować rozporządzeń Wydziału krajowego, a potem nawet uchwał nie będzie chciał wydawać. Jestem przekonany, że nic nie zrobi; a jeżeli co zrobi, to wszystko spadnie na tak zwanych panów, bo wójt powie, ja tego nie robił, ale pan przynaglił. I takiemu to komitetowi tak szerokie atrybucye są nadane, w §. 28. 33. 36. Co do tego, że ustawa jest szkodliwą, to już i z tego wypływa, że nie będzie wykonalną, ale są jeszcze ważniejsze powody, które mnie skłoniły, do tego twierdzenia, że ta ustawa niszczy zupełnie autonomię Wydziałów i Rad powiatowych w paragrafie 5. 13. 20. a szczególnie w 39. Dzisiaj już w Wydziałach powiatowych jest brak ludzi chętnych do pracy, a jeżeli te Wydziały powiatowe zostaną, takimi ślepymi narzędziami, czy zechce kto brać w nich udział? ja sądzę, że one przestaną funkcjonować. Przeciwny jestem także zbytniej centralizacji manifestującej się szczególnie w paragrafie 39. w ustępie 1szym, który nadaje Wydziałowi krajowemu władzę prawie absolutną, taką, jakiej się dziś monarchowie zrzekają. §. ten pozwala Wydziałowi krajowemu postąpić tak, jak to za stosowne uzna. Lecz co najgorsze z tego wszystkiego, to jest ta prestacya, znieawidzona przez włościan, ta robota o 4 kilometry za granicą gminy. To wywoła słuszne oburzenie włościan, o tém jestem przekonany,

ale to mało oburzenie, to wywoła czynny opór, to wywoła kwestyą społeczną.

Z tych powodów będę głosować, za przejściem do porządku dziennego. Mam tutaj jeszcze niektóre uwagi, co do przemówienia niektórych szanownych posłów. I tak: poseł Badeni, powiedział, że na 74 powiatów jest 30, które coś robią, inne nie, tak musi być, skoro to powiedział, ale ja tego nie upatruję w niechęci robienia, lecz w złym stanie powiatów. Także poseł Badeni powiedział, że stan dróg gminnych jest dość zły. Mnie się zdaje, że jak tę ustawę zawotujemy, to będzie bardzo zły, bo nic nie będzie się robić koło nich. Poseł Torosiewicz znowu, przywodził jakiegoś posiadacza, który ma mieć majątku, 400.000 a płaci 1000 złt. podatku bezpośredniego.

Sądzę, że ten szczęśliwy śmiertelnik może ma 350000 złt. w kapitałach, a 50.000 złt. w ziemi, a jeżeli on wszystko ma w ziemi, to muszę wyrazić moje największe ubolewanie, że ja mieszkam o 3 mile od posła Torosiewicza, a nie w najbliższym sąsiedztwie, bo ja płacę daleko więcej stosunkowo. Jeszcze jedną uwagę mam podnieść, a to że bardzo często słyszę w tej Wysokiej Izbie, że poprzednia ustawa żądała więcej prestacyi. Ależ panowie, weźmy i porównajmy §. 12 dawniej ustawy, który powiada, że więcej jak sześć dni od jednego numeru domu lub jednej rodziny, nie można w ciągu roku wymagać. Słyszę ciągle, „dawna ustawa żądała 6 dni, a my żądamy tylko 3 dni, ależ obowiązująca ustawa nie żąda 6 dni, ona to kładzie jako maximum, a wedle potrzeby mogło być pięć, cztery, trzy i jeden dzień, terazniejsza zaś ustawa powiada, że wszystko musi być wyegzekwowane, więc to nawet porównywać nie można. Na tém kończę moje przemówienie.

P. Torosiewicz. Proszę o zamknięcie dyskusyi.

JE. hr. Marszałek. Jest wniosek o zamknięcie dyskusyi, upraszam tych panów, którzy się z tym wnioskiem zgadzają, aby zechcieli powstać (wątpliwość). Ponieważ jest wątpliwość, więc zarządę próbę przeciwną. Upraszam tych panów, którzy są przeciwni temu wnioskowi, aby zechcieli powstać (większość). Wniosek o zamknięcie dyskusyi upadł.

JE. hr. Marszałek. Głos ma p. Spławieński.

P. Spławieński. Rzeczywiście był czas, kiedy z niecierpliwością oczekiwano i domagano się

reformy, istniejącej teraz ustawy drogowej, zwłaszcza paragrafu 12. I liczne petycje wchodziły do Sejmu w tym kierunku. Ja sam należałem do tych, którzy usilnie pragnęli zmiany istniejącej ustawy drogowej i wprowadzenia całej tej sprawy na lepsze tory. Jednakże zaczęły powstawać coraz to nowe projekta reformy drogowej i raz zapożyczano się projektami z Belgii, drugi raz z Holandyi, to znów z Francyi. Tak od jakiegoś czasu rzeczywistość można powiedzieć, umilkł cały kraj, przynajmniej większa część ludności, która domagała się reformy ustawy drogowej, i która uważała istniejącą ustawę drogową za niesprawiedliwą. Może być że ostatecznie wielka część kraju zubożniała w tym kierunku, bo istotnie ta sprawa już od lat 10 jak kamień cięży u nóg wysokiego Sejmu, nigdy do końca z nią dójść nie można i nikt nie znalazł się, coby ten gordyjski węzeł jako tako z zadowoleniem większej części kraju rozwiązał. Mnie się zdaje, że to nie zubożnienie dla ustawy drogowej jest przyczyną tego, że kraj, a względnie większa część ludności tym przedmiotem nie tak się interesuje, jak dawniej, ale zdaniem mojem większa część ludności, przestraszyła się tych projektów, przyszła do tego przekonania, że nie przyjdziemy ku lepszemu, ale poszlibyśmy ku gorszemu, niżeli istniejąca ustawa drogowa. Dlatego już i przeszłego roku ani tego roku, ani jedna petycja nie weszła do wysokiego Sejmu o reformę ustawy drogowej. Nikt tej reformy w kraju nie domaga się i sam Wydział krajowy z własnej inicjatywy wystąpił z reformą, zapożyczając sobie przeważnie ustawę z Francyi. Już ks. Sawa dostatecznie wykazał, że Francya a Galicya nie jest jedno i to samo. Co jest tam dobre, nie koniecznie u nas być musi dobrém. Tak samo nie zawsze na tém dobrze wychodzimy, jeżeli przynosimy z obcych krajów zwyczaj, obyczaj, a nawet ustawy do nas. Układajmy tu ustawy na podstawie własnych stosunków, na podstawie wyrobionych zdań, na podstawie życzeń, jakie się w kraju objawiają. Ustawa, którą nam przedkłada komisya do uchwalenia, jak wspominałem, nie prowadzi rzeczy na lepsze, tylko owszem na gorsze, i o ile sądzić mogę, w większej części kraju niezadowolenie obudzi. Już kilku mowców podniosło, jaki skutek wyrze ta nowa ustawa na gminy wiejskie. Ja muszę zwrócić uwagę wysokić Izby, jaki skutek wyrze ta ustawa i jak oddziała na miasta, zwłaszcza na miasta większe, które podciągnięte zostaną pod tę ustawę, pod postanowienia, jakie nigdy nie były w miastach, zwłaszcza większych, i jakie prawdopodobnie wykonane nie będą.

Proszę panów, najpierw zaprowadza ustawa drogowa komitety z tak obszernym zakresem działania, przyznaję, i nie zaprzeczam, że komitety podobne byłyby niezłe w gminach wiejskich, chociaż i tu nie są one słusznie złożone. Jak jeden poprzedni mowca już wykazał, gdzie indziej gminy płacą 90%, czasem 70—80% na drogi i przyczyniają się czy prestacją, czy podatkami do ich utrzymania, a tylko w 1/3 części mają wpływ na zarząd całej drogi. Nie jest więc koniecznie słuszny skład tego komitetu, ponieważ mnie przynajmniej zdaje się, że przynajmniej zarząd drogowy powinien być rozdzielony tak, aby kto więcej płaci, miał także większy wpływ, a kto mniej płaci, miał mniejszy. Powiadają, że zarząd taki w gminach wiejskich dla braku inteligencyi jest koniecznie potrzebny. Ale w miastach takich jak Stanisławów, Tarnopol, Tarnów, Biała itp., czyż tam te komitety są potrzebne? Czyż trzeba ograniczać tak dalece autonomię gminną, aby aż tak ważną działalność gminy naruszać i poddawać ją jakiemuś komitetowi? Czyż potrzebują te miasta nasze takich opiekunów, aby jakieś komitety dla nich ustanawiać? Czyż w miastach nie ma dosyć zasobu inteligencyi? Czyż nie można się spuścić na te miasta, że sprawami swemi będą należycie zawiadowały? Odpowiem w tym względzie słowami p. Dzieduszyckiego, który powiedział, że nie mamy zaufania do siebie. Jest to rzeczywiście najlepszym znakiem, że nie mamy zaufania do siebie, bo gdzie powód, abyśmy mieli zaufanie tylko do Wydziału krajowego, a nawzajem, żeby Wydział krajowy nie miał zaufania do nas, nie miał zaufania do Rad powiatowych, nie miał zaufania do Rad gminnych, do Rad takich, które się przeważnie z inteligencyi składają. Widzę, że istotnie nikogo nie ma w kraju, któryby na zaufanie zasługiwał, tylko jeden Wydział krajowy. Ja sądzę jednakże, że przecież i my w gminach zasługujemy na jakie takie zaufanie. Przynajmniej dotychczasowem postępowaniem naszym zwłaszcza w większych miastach nie daliśmy powodów, by nam odbierać jedną z najważniejszych czynności i ograniczać nasz zakres działania, i tak dalece podkopywać naszą autonomię gminną. Panowie! jak jeden z poprzedników moich wspominał, nasza siła nie jest w Wydziale krajowym, nie tam nasza autonomia, ale jest ona przeważnie w gminach (brawo).

Postępowanie przez tworzenie komitetów nie doprowadzi nas do gmin zbiorowych, jeżeli do tego dążymy. Jeżeli to ma być preludeum do zaprowadzenia tych gmin zbiorowych, to to tylko odstraszy

od zaprowadzenia gmin zbiorowych. Z drugiej strony, jeśli podział na tyle komitetów i komitecików nastąpi, to kompletnie tych gmin zbiorowych nie potrzeba, bo z czegoż się będą składać, gdy w administracji gmina będzie rozdzielona i tyle osobnych będzie miała władz? Istotnie nie będzie najmniejszej potrzeby zaprowadzać gminę zbiorową.

Teraz proszę panów, coż się stanie, gdy te komitety będą w większych miastach fungować? Wszak komitety te nakładają dodatki do podatków, mianują służbę drogową i różne inne czynności wykonują. Uważajcie panowie, że miasta większe, o jakich wspominałem, mają uorganizowaną należycie służbę drogową, mają inżynierów, mają drogomistrzów, drogowych itd., służbę nie tylko często używaną do dróg, ale i do innych czynności. Służba ta ma prawo do emerytury, służba ta jest stale ustanowioną. Otóż panowie odbieracie prawo nominowania służby radom gminnym i zwierzchności gminnej, a przecież Rada gminna czy miasto musi opłacać te służby i tych wszystkich funkcjonaryuszów, nie będzie zaś miała prawa ich nominacji? Jakżeż to być może, że bez pytania zwierzchności gminnej, bez pytania rady gminnej komitet drogowy może przyjąć kogo mu się podoba i robić co mu się podoba, i naruszać cały porządek gminny w tym kierunku. Istotnie, że podobne komitety już w tym kierunku musiałyby kompletny nieład w gminach miejskich wprowadzić.

Teraz co do prestacyi. Miasta nasze, chociaż ustawa terażniejsza istnieje, prestacyi nigdy nie odrabiali. A coż dopiero mówić o prestacyach, które mogą być użyte na drogi powiatowe. Nie dość, że miasta nasze prawie połowę dróg powiatowych utrzymują, prawie większą połowę kosztów na utrzymanie dróg powiatowych, na utrzymanie rady powiatowej dają, bo nasze większe miasta, większą część całego podatku w powiecie opłacają — i jeszcze będą miały odrabiać prestacye na drogach powiatowych! Sądziecie panowie, że kto z miasta pójdzie robić na drogach powiatowych, na wieś? Ja bardzo wątpię, by to stać się mogło.

Daliej proszę panów, po coż tego wszystkiego, wszak miasta nasze mają niekiedy dość znaczny majątek i tym majątkiem zaspakajają wszystkie potrzeby gminy i potrzeby dróg. Po coż dla nich prestacyj, kiedy mają majątek osobny znaczny, którym drogi swoje utrzymywać mogą? Na co prestacye, po co im tego? Daliej rozkład prestacyj w miastach jaki wywierą wpływ? Sądziecie, że przez to pociągnie się do ciężarów drogowych ludzi

takich, którzy dotychczas usuwali się od wszystkich ciężarów krajowych? Tak nie jest. W największych miastach wypadnie to na szkodę ludzkości chrześcijańskiej, mieszkającej na najdalszych przedmieściach, na ludność najliczniejszą i najbiedniejszą. Bogatsi cały majątek posiadają zwykle w środku miasta, posiadają kamienice i handle i inne zyskowne interesa, a właśnie cały ciężar przez zaprowadzenie prestacyj osobistych taki, jaki jest w ustawie drogowej, zostanie zrzucony z bogatszych na biedniejsze klasy, na przedmieszczan miast. Ten biedny rzemieślnik, który za ledwie potrafi zarobić na kawałek chleba dla utrzymania siebie i żony, do większej nędzy doprowadzony być musi przez takie zarządzenie.

Oprócz tego, coż w naszych miastach przyjdzie z tych prestacyj? Nie mamy dużo dróg, my mamy ulice, place, chodniki itp. Nam trzeba w miastach pieniędzy, a nie prestacyj, nam trzeba brukarzy, zdolnych drogomistrzów, a nie potrzeba prestacyj od ludzi nieumiejętnych. Coż z tego przyjdzie, że tysiące dni prestacyj będziemy mieli, a nie mamy prawa, ażeby kogo zmusić do płacenia, zamiast odrabiania prestacyj w naturze. Przypuśćmy, że ustawa znajdzie zupełne zastosowanie w miastach, to być bardzo może, że nikt nie będzie chciał prestacyi zapłacić, tylko każdy powie, ja osobiście wykonać chcę swoją prestacyą, a jeżeli pieniędzy nie będziemy mieli, to coż z tym zasobem prestacyjnym będziemy robili, przymusić bowiem nie będzie można nikogo do płacenia, a za prestacye w naturze nie kupimy ani ciosowych kamieni, ani płyt kamiennych, ani mostu nie postawimy, a nawet ten dodatek 5% wy, który komisya dodała do podatku, nie zdoła wszystkich wydatków zaspokoić. Z tego pokazuje się więc, że zastosowanie tej ustawy w miastach istotnie nie jest możliwe. Nie wiem, jak komisya drogowa mogła na tę myśl przyjść, ażeby miasta, zwłaszcza większe, podciągnąć pod tę ustawę, bo każdy przyzna, że istotnie jest niemożliwą rzeczą, ażeby ustawa ta jakiś skutek odniosła i mogła być wykonywaną w miastach większych. Nie chcę długo zabiierać czasu, dla tego na tém kończę.

Co się tyczy mnie, to głosować będę za odesłaniem tej ustawy do Wydziału krajowego, a jeżeliby projekt wzięty został pod rozprawę specjalną, to zastrzegam sobie poprawki.

P. hr. Dzieduszycki. Czynie wniosek o zamknięcie dyskusji i głosowanie imienne nad wnioskami p. Maxa i Splawińskiego.

JE. hr. Marszałek. To są dwa zupełnie osobne wnioski, które rozłączyć trzeba. Kto jest za wnioskiem zamknięcia dyskusyi, zechce powstać (wątpliwość). Proszę o próbę przeciwną (większość przeciwna). Wniosek odrzucony. P. Popiel Michał ma głos.

P. Popiel Michał. Projekt niniejszej ustawy, wypracowany na podstawie elaboratu Wydziału krajowego, przedstawia całość logiczną i wszechstronnie zbadanej przedmiot materji tak ukształtowanej, iżby nawet wymogom zaściankowych czyli powiatowych poglądów odpowiedzieć mogła. Widocznym jest, że tak komisya jak i Wydział krajowy postawili sobie zapytanie, czy chcemy mieć drogi, czy nie? i zaszczytnie wywiązali się z zadania w dodatnim kierunku. Lecz właśnie to zaokrąglenie formy czyni przedłożenie niniejsze w kilku punktach niepraktycznym i wstrętnym i przyznaję się, że pomimo całego uwielbienia dla tej pracy, musiałbym przeciw tej ustawie jako takięj w całości głosować. Jestem atoli tego zdania, że budowa, wznie­siona na dobrych i silnych podstawach da się poprawić i przekształcić do zamierzonego celu.

Administracya, moi panowie, nie zna ścisłych reguł w wykonaniu, dla niej daje przepis potrzeba czasu i miejsca. Otóż będę się starał wyjaśnić ujemne i dodatne strony tego przedłożenia w praktycznym kierunku. „Každy powiat podzielony będzie na okręgi drogowe.“ Z jakimi zarzutami zdybał się ten ustęp? Oto najprzód zarzucono mu, że ukróca autonomię gminną Wydziałów, i że jest nie do przeprowadzenia, bo nikt go nie usłucha. Ja zaś powiadam, moi panowie, gdyby cały ten projekt ustawy nie miał nic uwagi godnego, już przez ten tam ustęp jest poszanowania godnym. Tu się schodzi praca i siła fizyczna z wykształceniem, a ten związek wyda plód zdrowy i silny; poczucie godności osobistej, zrozumienia własnej sprawy i własnych interesów. Tu się zawiąże organiczna praca, praca kierowana sercem i rozsądkiem, a rodząca miłość i zaufanie. Jest to pierwszy krok do złączenia obszaru dworskiego z gminami, pierwszy krok przeciwko temu nieszczęsnemu zlewkowi, naszęj ustawy gminnej. Lecz odzywają się głosy, a wszak to konkurencya, jak można gminy zmuszać; jedna gmina na terytorjum drugiey nie chce pracować. Panowie, jeżeli my z góry cały naród za zbiorowe społeczeństwo uważamy, to jak możemy go u dołu dzielić na atomy i twierdzić, że się one skleić i zespolić nie dadzą.

Ale idę dalej. Oto ustawa z r. 1866. nie

byłyby tak okrzyczaną, gdyby tylko była pozwolona konkurencya. Oto panowie, jest nam wiadomo doskonale, że już przedtém, za absolutnych czasów, władze starały się w miejscowościach, gdzie pojedyncze gminy przeciążone były drogami, czy to ugodą, czy przymusem konkurencją wywołać, to znaczy, sąsiednim gminom, których drogi stanowiły tylko krótkie ujścia do głównej drogi gminy przeciążonej, tym gminom narzucić po kawałku drogi z obcego terytorjum i te gminy utrzymywałyby tę drogę bez szemrania. Lecz nasza ustawa drogowa, nie uwzględniając tych stosunków, ograniczyła każdą gminę na siebie. Otóż konkurencya jest konieczną, a płonne są obawy tych, co przedstawiali, że trudno będzie lud zniewolić do niej, bo lud sam uznaje bardzo dobrze potrzeby swoje, a co nakazano będzie, to niezawodnie wykona. Zresztą konkurencya, moi panowie, będzie potrzebną w bardzo mało miejscowościach i wątpię, iżby były gdzie powiaty, w którychby więcej aniżeli jedna lub dwie gminy jęj dla dróg rozciągłych potrzebowały, a niezawodnie znajdują się powiaty, gdzie takich gmin nawet nie ma.

Zarzucono tutaj, że w Komitecie tym zasiądzie obszar dworski i wójt. Obszar będzie napierał na gminę, a lud znienawidzi go za to. Nieprawda! Wszak i teraz zasiada obszar i gmina w nadzorze administracyjnym dróg gminnych, wszak teraz gmina napiera na obszar, ażeby dał materyał, a obszar pilnuje gminy i nastaje, ażeby gmina drogę naprawiała, a nigdzie nienawiści nie ma. Wprawdzie są skargi, ale skargi na ustawę! A i według dzisiejszej ustawy często spory powstają o to, że gmina narzeka na obszar, iż obszar daje niedostateczny albo zły materyał, a obszar podnosi skargi, że gmina drogi nie pilnuje, a materyał niweczy. Otóż gdybyśmy na ten temat lament podnieść chcieli, moglibyśmy efektowne wygłosić kazanie przeciw ustawie istniejącej z r. 1866. Wspólny nadzór, czyli taki komitet, złożony z reprezentanta obszaru dworskiego i gminy, będzie powtórzeniem tego samego, co teraz jest, tylko z tą różnicą, że obszar dworski większy mieć będzie wpływ, jak teraz, i będzie miał sposobność przez szlachetne i sprawiedliwe postępowanie zyskać zaufanie u ludu i przywiązanie jego, bo nasz wieśniak nie jest tak głupi, ażeby się na takich rzeczach nie poznał.

Co się tyczy dodatków powiatowych, które nakazane być mają przez tę ustawę z góry od 5—10 cent. od 1 zł., to można bardzo łatwo uchylić. Jestem także przeciw temu, aby bezwarunkowo na-

kładać każdemu powiatowi taki dodatek, ponieważ tam, gdzie prestacye przepisane, już drogi do dobrego stanu przyprowadzą, tam nie potrzeba dalszych nakładów i dalszych datków. Zatem niedogodność tego paragrafu albo odjęciem albo poprawką usuniemy. Również zdaje mi się, że komitet rozciągnięty na miasta, które z dawniejszych funduszków, drogi w swoim terytorium utrzymywać będą, jest także pleonazmem. Albowiem jak można nakazać miastu, aby dodatki dawało, jeżeli posiada dawne swoje fundusze na utrzymanie dróg? Temu muszę się sprzeciwić.

Ale jest tu jeszcze jeden paragraf w tém przedłożeniu, który zdaje mi się, potrzebowałby reformy, a osobliwie przystałoby tym szanownym mężom, którzy tak czule za ludem przemawiają, nędzą i niedolą przeciążonym go widzą, iżby stosowną poprawkę wnieśli, to jest §. 18. tego przedłożenia, który uwalnia od prestacyj drogowych wszystkich tych, którzy wedle ustawy gminnej, od ciężarów gminnych są uwolnieni, tém więcej, że należą do klasy społeczeństwa bardzo dobrze udotowanej, bo mając dobre konie, używają téj drogi więcej, jak inni, (wesolość) a zatem daleko więcej, jak nasz wieśniak. Ten wniosek wypadło uczynić, ponieważ przez rozdzielenie i przyjęcie na siebie części ciężarów, ulżyliby niedoli ludu. Spodziewam się, że taki wniosek szanowny poseł z Tłumacza uczyni. Co się tyczy urzędników publicznych, to sądzę, że gdyby ich przypuszczono do głosowania nad tym przedmiotem, to jestem pewnym, żeby w znacznej większości używając praw do ciężarów gminnych, go przyjęli. Nie chcąc dalej cierpliwości panów nadużywać oświadczam, że będę głosował za przedłożeniem komisji. (Brawo).

JE. hr. Marszałek. P. Wodziński ma głos.

P. Wodziński. W obec tyłu wygłoszonych objawów przeciwko téj ustawie, nie wypada mi teraz nic powiedzieć, jak tylko przychylić się do głosowania pp. posłów Maxa i ks. Sawy. Jednakowoż zastrzegam sobie dalej rozwinąć to, co zostało pominięte, a opieram się na tém, że komisya drogowa w swoim sprawozdaniu nacechowała przedstawioną ustawę na wstępie tém hasłem, iż rozkład ma być zastosowanym „do ciężarów wszystkich warstw społecznych, w miarę zamożności i mienia każdego“. Otóż właśnie ten ustęp, który tak pięknie brzmi, w rzeczywistości się nie spełnia. Komisya drogowa, jak poprzedni mowca p. Gross powiedział, zamierzyła zniżyć ciężary włościanom pa-

ragrafem 12. obowiązującej ustawy, która nakłada obecny ciężar osobisty od domów, na prestacye tylko od rodzin (partyi), ze 6 dni na 3. Jednakowoż ja w tém zmniejszeniu, żadnej ulgi dla włościan, a względnie miast nie widzę. I owszem, przenosząc obowiązek dostarczenia bezpłatnie drzewa od obszaru dworskiego na gminę, przypada większy ciężar na nią, ponieważ z prestacyi podatkowych wykupionych i składek repartycyjnych do podatków, musi gmina nabywać drzewo. W dawniej ustawie było powiedziane w §. 12., że można żądać prestacyi do dni 6, jednak nie było powiedziane, aby musiała być zużyta, wystarczyła ona w połowie, a składek pieniężnych nie było potrzeba. Mnie się zdaje, że siłą, jaką włościanie posiadają, powinno się spotęgować. Siła ta, jestto siła robocza, która u nich służy za pieniądź, jak znowu u obszaru dworskiego siłą taką jest drzewo. Zatem słuszne jest zapatrywanie dawniej ustawy, i to samo podzieliłi posłowie włościańscy, którzy tutaj zasiadali. Pomijając to, przystępuję do objaśnienia prestacyj osobistych.

Prestacye osobiste nałożone są od każdej rodziny, tak na obszarze dworskim, jak i w gminie mieszkającej. W moim powiecie, w którym zostałem posłem, to jest w powiecie łancuckim, prestacye osobiste mniejszych posiadłości wynoszą 77.118 dni, a po cenach 50 centów dziennie, robią wartość 38.539 zł., obszar dworski ma 485 partyi, zatem dni 1455, które przedstawiają wartość 727 zł. 50 ct. Jeżeli porównamy prestacye do objętości morgów, to przyjdziemy do rezultatu, że na morg mniejszej posiadłości, przypada prestacyi 29 ct., a zaś większej posiadłości $1\frac{1}{8}$ ct. W porównaniu do podatków, prestacya osobista przypada na mniejszą posiadłość od 1 zł. $34\frac{3}{4}$, a na obszar dworski $2\frac{3}{4}$. Z tego się pokazuje, jak niesłusznym jest rozkład. Powiedział tutaj p. Popiel, że ubodzy nie będą uiszczać prestacyj i że to jest zastrzeżone w §. 18. Jednakowoż ten §. 18. mówi inaczej (czyta):

Wolni od prestacyi są:

„Osoby ustawą gminną uwolnione od ciężarów gminnych, o ile nie posiadają własności odpowiednio opodatkowanej, osoby zostające w zupełnym ubóstwie, a z powodu wieku, słabości lub wątłego zdrowia niezdolne do roboty i nie mające w rodzinie do niej zdolnych“.

Zatem, gdyby biędnym był, to musi odrabiac, jeżeli ma członków w rodzinie do roboty zdolnych. Ale panowie, na tych, którzy nic nie mają, trudno nakładać ciężary i równać ich z gospodarzem, a

względnie z obszarem dworskim. Mnie się zdaje, że ten biędny, nie posiadający funduszków na swoje utrzymanie, nie potrzebuje dróg, bo właściwie ścieżką sobie przejdzie, a idąc piechotą bez obuwia drogą, mógłby się pokaléczyć na kamiennym, szutrowanym gościńcu, (wesołość) więc nie powinien się tak dotkliwie przyczyniać do prestacyi.

Przystępuję teraz do innego przedmiotu. Od prestacyi 3 zł., ma się odrabiać połowę dnia. P. Gross przytoczył, że od podatku 18 zł. ma się 3 dni robić, że to nie jest tak wiele i że jest postawiony na równi obszar dworski i gmina.

Tój zasadzie muszę się sprzeciwić, bo w §. 15. ustępie trzecim, jest powiedziane (czyta):

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszcza rocznie, oprócz prestacyi osobistój: od sumy podatkowej nieprzenoszącej trzech złotych réńskich podatków bezpośrednich, pół dnia pieszego, lub tegoż wartość pieniężną“.

To znaczy, że od 1 centa do 3 zł. Możemy przypuścić, że w każdej gminie i miasteczku jest więcej głów, którzy płacą po 93 ct. jak tych, których podatek bezpośredni do 3 zł. dosięga, zatem od 93 zł., włóścianie lub małomieszczanie będą robić 50 dni, a obszar dworski płacąc 300 zł. będzie robił także 50 dni. Pokazuje się tedy zupełnie niestosowny rozkład. Trzeci ustęp tego paragrafu, właściwie ściąga się do dodatków w stosunku do podatków. Przejdziemy dalej do tego, dlaczego ta ustawa, względnie projekt do nowój ustawy drogowej, tak nielitościwie nakłada ciężary na mniejszą posiadłość. Otóż §. 17. w tym względzie powiada (czyta):

„Prestacye winien zarząd drogowy w zasadzie zużyć rokrocznie w całości, oraz nieuiszczone w terminie prestacye wykonać bez zwłoki na koszt obowiązanych. Nie użyte w ciągu roku prestacye, mają obowiązani do dni trzydziestu po ukończonym roku spłacić według cen wykupna, a kwota pieniężna stąd, jakoteż z nieużytych opłat pieniężnych powstała, przechodzi do funduszu drogowego właściwego okręgu“.

Ten paragraf wymaga, aby wszystkie prestacye, które z roku na rok nie zostały uiszczone, były zużyte, zatem nie jest tutaj powiedziane, że jeżeli się nakłada osobistą prestacyą, ma się na osobistój kończyć.

Albowiem, jak wyjdzie jedna kolój, to dwie dalsze muszą być w gotówce spłacone, a uwolnie-

nia paragrafem dalszym wytknięte, do prestacyi nie mają zastosowania. Dalej powiedziano, że prestacye mogą być zużyte na innój gminie, ogległej 4 kilometry, to jest więcej jak pół mili. Ustawa dawna w §. 14. najodpowiedniej orzeka, że takie prestacye muszą być zużyte tylko w gminie swojej tak, ażeby cała robota się ograniczała do własnych potrzeb, bo to jest zwyczaj najodpowiedniejszy. Nie możemy myśleć o funduszu zapasowym, bo takiego nie ma żadna prawie strona z mniejszych posiadłości, i dlatego postanowienie odnośne tój ustawy, byłoby wielkim ciężarem dla ludu. Z tych więc powodów wnoszę, aby ten cały projekt ustawy drogowej był zwrócony Wydziałowi krajowemu do uczynienia poprawek podług objawów przez wszystkich szanownych posłów, którzy tutaj w Izbie przeciw projektowi przemawiali, i przychyliam się do uczynionego wniosku posła Maxa.

JE. hr. Marszałek. P. Hausner ma głos.

P. Hausner. Nie miałem zamiaru przemawiać przy ustawie drogowej, nie jest to przedmiot, w którym jestem specjalistą, i chciałem zostawić obronę i obrobienie tego arcyważnego przedmiotu bardziej wypróbowanym i bardziej fachowym siłom. Skłonił mię jednak do tego głos posła Wojciecha Dzieduszyckiego. Ten gorliwy, niezmordowany lekarz chorób i wad naszej autonomii, upatruje w tój nowój ustawie drogowej znowu środek zaradczy przeciw wadliwościom naszej autonomii. Otóż chciałem wykazać, że można być za nową ustawą drogową, a jednak być przeciwnym wszelkiemu naruszeniu autonomii, że można ze stanowiska praktycznego głosować za tą nową ustawą drogową, a jednak opierać się tym w niej zawartym postanowieniom, które nie zupełnie licują z duchem autonomii. Dziwna to rzecz jest, że właśnie p. Wojciech Dzieduszycki i p. Stadnicki, którzy zarzucają przeciwnikom, iż z kwestyi czysto ekonomicznój robią kwestyą polityczną i społeczną, sami w swych przemówieniach najwięcej dotknęli strony autonomicznój. Jednak w to wdawać się nie będę i pomimo, że mnie uważają za doktrynera, który twardo stoi przy teorymatach, i nawet w praktyce za dobre uznanych zmian dlatego nie chce, że sprzeciwiają się tym teorymatom, to w tój kwestyi drogowej będę przemawiać poważnie ze stanowiska praktycznego. Zadaję sobie wobec nowój ustawy drogowej 3 pytania. Pierwsze pytanie jest, czy tą ustawą drogową cel zamierzony rychło, dokładnie i łatwo osiągniętym będzie,

lub być może. Drugie pytanie jest, jakie są ciężary, które są koniecznie połączone z osiągnięciem tego celu, czy są w niej słusznie rozdzielone, czy może te ciężary nie przewyższają w doniosłości dobrodziejstwa zamierzonego celu t. j. ukończenia sieci dróg. Dopiero w trzecim rządzie postawiłem sobie pytanie, czy też istnieje słuszna równowaga między ciężarami, a prawem ingerencji i czy te prawa tam są udzielone, gdzie są nałożone ciężary, i dopiero to trzecie pytanie ma cechę autonomiczną.

Otóż pierwsze pytanie względem ustawy drogowej tak mi się przedstawia: Czy dziś obowiązująca ustawa drogowa może doprowadzić do należytego utrzymania i uzupełnienia dróg krajowych, powiatowych i gminnych, a dalej, czy też nowa ustawa drogowa nie potrafi raźniej i dokładniej dójść do tego celu. Ustawa drogowa obecnie obowiązująca liczy wielu zwolenników i w kraju i tu w wysokiej Izbie. Ona nie zawadza nikomu, ani obywateli dworskiemu ani gminom, nie jest zbyt uciążliwą, ani zbyt niesprawiedliwą, jest łagodną i wygodną i patryarchalną, licuje z naszymi zwyczajami i wysnuta jest z dawnych naszych tradycji, a więc ma wiele zalet, tylko ma jedną wadę: Nigdy do należytych dróg nie doprowadzi. Cóż to jest za ustawa drogowa, która do tego doprowadzić nie zdoła, dla czego jest utworzoną i uchwaloną, do tego, aby drogi były dobrze utrzymane, a sieć tych dróg została uzupełniona. W całym założeniu zaś nowej ustawy drogowej widzę możliwość dójścia rychłego i dokładnego do celu zamierzonego. Przedewszystkiemu widzę, w tej ustawie drogowej jedną kardynalną zaletę i dla niej głównie będę głosował za tą ustawą, pomimo, że nie zgadzam się z nią w niejednym z ważniejszych punktów.

W każdym kraju i dla każdego dzieła ekonomicznego istnieją dwa kapitały. W pierwszym rządzie kapitał w ścisłym znaczeniu tego słowa, kapitał pieniężny, który obraca się, obiega, przekształca się, umniejsza się, wychodząc po za kraj biernym bilansem handlu, wzrasta z rozwojem przemysłu i dodatnim wynikiem bilansu handlowego, a po za tym właściwym kapitałem pieniężnym stoi drugi kapitał, zawarty w rękach i głowach ludności, kapitał pracy. Wszystkim panom wiadomo, że pierwszy, ściślejszy kapitał pieniężny jest w naszym kraju niedostateczny, wątki, chwiejny, wystawiony na lada jakie wstrząśnienia, a co gorzej, wydawany często nie według dochodów, ale według potrzeby. Przeciwnie zaś kapitał leżący w 6 milio-

nach głów i w 12 milionach rąk, kapitał pracy lub umysłowej lub fizycznej w naszym kraju nie jest tak wymagany. Że ten kapitał w naszym kraju nie jest wydawany do tego stopnia, jak pieniężny, tego mi nikt nie zaprzeczy. Bardzo znaczna część tego kapitału ukrywa się, jest pogrzebaną, nie jest zużyta, bardzo znaczna część tej pracy jest ukryta w tym żelaznym funduszu gnuśności i apatyi, z którego wyrwać ją trzeba. Tu zatem jest wielka, kardynalna, główna zaleta nowej ustawy drogowej, że się nie zwraca przeważnie do wątkiego, niedostatecznego, na inne cele nie wystarczającego kapitału pieniężnego, ale, że zwraca się przeważnie ku pracy, która nie była dostatecznie u nas użyta, która bywa zmarnowaną, a która teraz współudziałem drogowym będzie poruszoną.

Posel ks. Sawa bardzo szerokie i liczne przykłady przytaczał co do Francji. Porównywał olbrzymi rozwój ekonomiczny, zasoby kolosalne Francji z naszym ubóstwem, z naszym niedostatkiem. Szkoda tylko, że posel ks. Sawa bardziej nacisku nie kładł, prócz innych szczęśliwych okoliczności, na ten pierwszy, najpotężniejszy czynnik rozwoju ekonomicznego i bogactw Francji, to jest, na tę bajeczną, niezmordowaną, nieustanną, żelazną pracowitość, która zadziwieniem jest całego świata, która doprowadziła do wyniku po 5 miliardowym upuszczeniu krwi, o których marzyć nie można było przed kilku laty, po wojnie pruskiej, a jednak, tak niesłychanie wyteżonej czynności, przy takiej ciągłej pracy we wszystkich gałęziach rozwoju materialnego, jednak ustawa drogowa we Francji apeluje jeszcze do tej pracy, odzywa się do prestacyi w naturze i te prestacje otrzyma, pomimo że Francuz jest tak drażliwy, tak co do nałożonych ciężarów osobistych, jak o swoją indywidualną wolność. A my mielibyśmy się wahać w naszym kraju odezwać się do pracy rąk tam, gdzie ten kapitał pracy jest tylko częściowo zużyty i włożyć ten obowiązek tam, gdzie nią najpotrzebniejszego i najważniejszego dzieła ekonomicznego dokonać można. — Usłyszałem w tej wysokiej izbie przemówienie, które wyznaje, niejednego mogło nawrócić do obecnie istniejącej ustawy i zachwiać w popieraniu nowego projektu ustawy, było to przemówienie posła Bauma, ten mąż poparty swą przeszłością, pracowitą i pożyteczną, wykazał nam szeroko, jak można przy dziś obowiązującej ustawie drogowej skutecznie działać i do jakich pomyślnych wyników dójść. Bardzo uważnie służyłem jego przemówień, i doszedłem do tego przekonania, że wy-

nik świetnej działalności posła Bauma jest jego dziełem, nie dziełem naszej ustawy drogowej.

To, co stało się w powiecie wadowickim, jest całkiem jego dziełem, jego chluba, a to dlatego, że nie trzymał się wcale ustawy drogowej, że wymagał więcej, jak ta ustawa nakazuje, że umiał zachęcać do wysiłku, o których nie ma nic w tej ustawie, że działał pomimo ustawy drogowej. Jakkolwiek to przemówienie p. Bauma zasługuje na uwagę, ale jako argument przemawiający za obecną ustawą drogową służyć nie może.

Powiedziałem, że pierwsze pytanie, co do osiągnięcia celu, zostało na korzyść nowej ustawy rozwiązane.

Ze drugie pytanie, co do rozkładu ciężarów, równie szczęśliwie rozstrzygnięte, bo tym ciężarem nie obciąża tego, co już zbyt obciążone jest, to jest kapitału pieniężnego, lecz obciąża to, co jest ledwie dotkniętym, to jest pracę rąk.

Trzeci punkt zaś, o którym wspomniałem, już nie jest tak szczęśliwie rozwiązany. Pragnąłem widzieć w nim równowagę między prawem ingerencji a ciężarami. Lecz muszę przyznać słusność tym przeciwnikom ustawy, którzy uważali, że ciężary w niej są zbyt decentralizowane, a prawa zaś są zbyt skoncentrowane w Wydziale krajowym.

W każdym kraju wystrzegać się trzeba utworzenia nowych władz i instancji tam, gdzie istniejące władze i instancje jeszcze się nie wżyły i nie ustaliły, tém bardziej wystrzegać się trzeba tego u nas, gdzie każde dzieło, każda reforma, wykonanie każdej ustawy chroma i rozbija się o brak ludzi. Tam, gdzie widocznym już jest taki brak ludzi, tworzyć jeszcze czynnik nowy, który nie istniał, wsunięty między jedną władzą a drugą, między powiatem a gminą, to jest komitet drogowy, który stoi na czele okręgu drogowego, to jest założenie, o którym nie można rokować, że do pomyślnych skutków dojść może. Ja obawiam się, że to będzie plon w łonie matki już zamarły, a cała energia i zapobiegliwość szefa departamentu nie potrafi go wskrziesić i do należytej działalności doprowadzić. Trzeba było tym komitetem albo dalej sięgnąć do powiatu, albo go ograniczyć do gminy. Kto nasz lud — a jeżeli mówię lud, to rozumiem przeważnie lud wiejski — kto nasz lud chce ująć, porwać, popchnąć do czynu, zagrzać do dzielności, wznieść ten lud do pojęcia i zrozumienia wyższych celów, ten nie powinien powoływać go ani w rozdrobieniu, w jednostkach, bo tam się okaże twarzym, szorstkim i egoistycznym, ani też w nowych

i sztucznych utworach, jemu niezrozumiałych, bo tam stawi zacięty opór. Nasz lud można powołać jedynie tam, gdzie jest jego przywiązanie i jego siła, gdzie jest jego przeznaczenie i jego grunt, a tém jest gmina. (Brawo.) Gmina jest to słowo, które u nas najciemniejszy i najbardziej zobojetniały włościanin zrozumie. W imię tego słowa i na tym gruncie tej rdzennej starosławiańskiej instytucji, można go poruszyć, można go wzbudzić do pracy, obowiązku i ofiarności. Po za gminą nigdy. I to nie teoria, ale praktyczne doświadczenie wykazuje. To jest punkt, który się mnie najbardziej wadliwym wydaje, i dlatego godząc się na cały plan i całe założenie nowej ustawy drogowej, zastrzegam sobie głos przy specjalnej dyskusji, przy paragrafach odnoszących się do komitetu drogowego. (Brawo.)

JĘ. hr. Marszałek. P. Krukowiecki ma głos.

P. hr. Krukowiecki. Wysoka Izbo! Trudnym jest moje położenie w Sejmie. Wiadomo, że idę samoistnie i nie mogłem złączyć się z żadną partją, przystąpić do żadnego stronnictwa. Nie zabierałbym głosu, gdybym nie był obowiązany względem swego sumienia, wyborców i kraju. Moi przyjaciele polityczni mówią mi: Na co się zda, że pan będziesz podnosić głos w Sejmie, tam są stronnictwa, solidarnie związane i przegłosują pana. Ja nie wierzę w to. Mnie się zdaje, że Sejm tu zebrany ma te same wyobrażenia o solidarności jak i ja. Ja rozumiem, że solidarność jest wielkim bodźcem i czynnikiem, jest środkiem potężnym tam, gdzie idzie o dobrobyt kraju, o podniesienie jego moralności i materyalnych zasobów i tam, gdzie skierowaną jest solidarność do tego celu, aby kraj był szczęśliwy i o ile możliwości szedł do dobrego. Solidarność taka jest godną uszanowania.

Takięj solidarności w naszej przeszłości mógłbym dużo naliczyć przykładów. Jest inna solidarność partji, która ma na celu egoizm i stronnictwo jakieś zachcianki. Takięj solidarności mógłbym niestety dużo naliczyć przykładów z naszej historii. Taka solidarność przechodzi w swawolę. Ale w tym Sejmie nie ma takięj solidarności, jest tylko jedna solidarności dodatnia i takięj solidarności ja się nie obawiam, bo z rozpraw w kole polskim się dowiedziałem, że ci, co nie będą mogli głosować, wyjdą do sali ustępowej i nie dadzą głosu w przeciwnym kierunku. Przystępuję do rzeczy (wesolość), i dlatego muszę powiedzieć, że miałem otwarte usta i słuchałem wykładów ekonomii politycznej przez szanownego

referenta Wydziału krajowego, a słuchałem z otwartymi ustami dlatego, że słuchałem już ją raz we Francji wykładaną przez panów Ludwika Wołowskiego i Chevalier.

Myslałem, że to byli wielcy ludzie, a przyszedłem do przekonania, że się myliłem i żałuję bardzo i serdecznie, w imieniu p. Wołowskiego, że się tak pospieszył i umarł, bo byłby przyjechał i słuchał z wielką uwagą znakomitych wykładów szanownego referenta. P. Chevalier szczęśliwie doczekał tej chwili, i jak się zdaje, nie omieszka tu przyjechać.

JE. hr. Marszałek. Ja proszę szanownego mowcę, aby raczył mówić o rzeczy samej.

P. hr. Krukowiecki. Ja odpowiadam tylko na osobiste zarzuty, ale wracam do rzeczy. Zwracam się do tego, że zarzucone mi zostało „najpotworniejsze rozprzestrzenienie pańszczyzny. „Tak jest, ja to powiedziałem, i idę do innych wniosków, z tego co chciałem powiedzieć (gwar), bo jeżeli kto może narazić sobie ludność, to nie ja ale ci, co komitety (gwar, głosy: oho!) uchwalają.

Powiadacie panowie, że potrzeba dróg, ja się zgadzam, czy na to, aby wyciągać dodatki nowe, myta i kopytkowe?

Drogi, jeżeli są potrzebne, to dla handlu, powinny stać otworem dla wszystkich, ale nie demoralizować ludu. Uczymy lud nie szanować praw naszych, zobaczcie, ilu to omija myta i po innych jedzie drogach, ażeby nie zapłacić, ile łamie się kół i traci koni, (gwar, głosy: „do rzeczy“!) Wracam do dróg, (wesolość). Niech panowie się śmieją, ja mam też wyobrażenie swoje. Przez prawo drogowo rozumiem trochę szersze zadanie, jak komisya sobie wyobrażała a Wydział krajowy przedkłada. Prawo to powinno mówić o wszystkich rodzajach dróg, jakie są w kraju i powinno mówić o sposobie doprowadzenia ich do dobrego stanu i utrzymania. To kopytkowe, te myta, (wesolość) w myśli od tego nie odbiegam i muszę powiedzieć, co jeden z kolegów tu podniósł, że państwowe drogi powinny być oddane w zarząd kraju. Nie będę o tém mówił, zastąpiły mię wymowniejsze usta i wymowniejsze wnioski. Ale, co do dróg krajowych §. 1. powiada, że kraj może uznać drogi, które w kraju istnieją, i które za krajowe uznane zostaną. Dla mnie nie jest to wystarczające określenie. Wiemy, jak u nas zapadają niektóre uchwały w Sejmie.

Oto stawia się wniosek taki lub owaki, wybieramy mowców generalnych, a nareszcie stawia jeden wniosek za komisya, drugi mówi za Wydział

łem krajowym, a referent Wydziału krajowego powiada, że on się ugodził z miastami, więc wniosek swój cofa. I tym sposobem przychodzi kopytkowe (wesolość). Co do mnie jestem przekonany, że Sejm dawne uchwały ponowi, że drogi krajowe mają być budowane do pewnego stopnia, w pewnym cyklu, drogi mają być wykończone. Okres się skończył i zaczął się drugi okres dróg krajowych, który się kończy w zaprzyszłym roku. Nareszcie trzeba się zapytać, gdzie dojdziemy po tej drodze. Dróg krajowych jest dość. Patrzmy na tę samą Francję, którą pod względem ładu tak uwielbiamy, tam nie budują dróg krajowych, tylko wycinalne chemins de petite et de grande frequence, to jest budują drogi gminne i drogi powiatowe. Ta Francya jest republiką powiadacie, a robi pańszczyznę koło dróg. Proszę panów dobrze się przypatrzeć, jak to przyszło, oto prawem zwyczajau. Nie jest to więc tak małe prawo, ażeby ta Francya, czy Republika, czy Monarchia zmienić je mogła lub chciała. Dlatego przypominam, że to jest zwyczaj dawno wzięty w zwyczaje państwowe. Ja muszę powiedzieć, że na Francją możemy się zapatrywać pod względem pracy, oszczędności i moralności, nawet panowie, bo to jest wielki naród i z niego można brać przykłady; ale nie trzeba się zapatrywać na jego postępowanie z ludem. Po rewolucyi r. 1789. kto przyszedł do władzy? Oto bourgeoisia, która myślała o sobie, a nie myślała o chłopach, (gwar, głosy: „do rzeczy“!) Z dat statystycznych i z wojny pomiędzy Prusami a Francją zaledwie trzech na stu popisowych umiało pisać, a więc tam oświata ludu stoi nie tak wysoko, my stoimy wyżej, bo mamy więcej popisowych ludzi, którzy umieją czytać i pisać. Nie tam szukać należy nam przykładu użyteczności, pracy korzystnej dla naszego ludu,

Powiedziano, że robota to nie pieniądze, a ja zawsze słyszę, że czas to pieniądz i we wszystkich ekonomiach politycznych, jakie egzystują, jest to pewnikiem, a czy powiemy, że kontrybucenci mają dać pracę, czy pieniądze, to na jedno wychodzi.

P. Dzieduszycki mówił, że praca jest bardzo cenną, że nie można ją ocenić i trudno ją za pieniądze dostać, a mnie się zdaje, czy my nakładamy obowiązek pieniężny, czy pracę, to na jedno wychodzi. Mamy dwie kategorie dróg: gminne i powiatowe, ja tu się nie zgadzam z moimi obrońcami, którzy w tym samym kierunku szli, ażeby władza nie szła z góry. Ja chciałem jednolitości, ja pragnąłem, aby techniczna władza szła z góry i była jednolita. Dzisiaj mamy techników państwo-

wych na drogach państwowych, na drogach krajowych techników krajowych, a w gminie wszechwiedzącego wójta, którzy wszyscy z góry na siebie patrzą, a jeden drugiemu nie pomaga. To nie jest rząd, ale bezrząd, a co do mnie pragnąłbym, aby z ramienia Wydziału krajowego był w każdym powiecie technik, i żeby żadna droga bez technika się nie wykonywała.

Jako przykład dotkliwego braku techników w powiatach przytoczę, że przy pewnym moście niedawno przyczółki mostowe wystawione, zrobiono 2 $\frac{1}{2}$ łokcia u spodu, a 3 łokcie u góry szerokie, zamiast zachowania szerokości 1 $\frac{1}{2}$ łokcia na dole, a 1 łokieć u góry. Ile tam kamieni, wapna i pracy poszło daremnie, dlaczego, bo nie było technika.

Ja bym więc był zatém, ażeby Wydziałowi krajowemu dać jak najszerszą w tym względzie władzę, aby nie pozwolił marnować pieniądze, które tak ciężko przychodzą.

Co do dróg we Francyi, do której znowu powrócić muszę — myślą się ci panowie, którzy twierdzą, że dobre komunikacye podniosły tam handel i przemysł. Panowie ci się myślą powiadam, bo biorą skutek za przyczynę. Naprzód musiał rozwinąć się handel i przemysł, a następnie powstały komunikacye odpowiadające przemysłowi i handlowi. Niech mi p. kolega Łukasiewicz (mowca zwraca się do p. Łukasiewicza obok siedzącego) zaprzeczy, że tak nie jest. Wpierw musiał on wykopać studnię naftową, a potem wybudował do niej drogę. Tak samo i we Francyi z powodu wzrostu ogromnego produkcji, przedstawiającej miliony, okazała się potrzeba ułatwienia jej zbytu, potrzeba utworzenia komunikacyi.

Otóż powiedział Wydział krajowy w swoich motywach, że drogi są podstawą handlu i przemysłu. Nie są one podstawą, one są potrzebne, ale nie są jedynym czynnikiem postępu, przemysłu i handlu, bo tym czynnikiem są u nas koleje żelazne, i żadna z fabryk większych nie może egzystować koło traktu, czy to rządowego, czy to krajowego, ona musi być koło kolei, aby mieć łatwy przywóz towarów, a zbyt przerobionych. Dlatego główną rzeczą jest zwrot do tych kolei. Nie jest to w naszych siłach i wszelkie żądania, ażeby nam sprowadzono te zarządy tutaj i jakieś lepsze taryfy zaprowadzono, na nicby się nie zdały. Ale wracam do dróg proszę panów (wesolość), to są wszystko drogi i to bardzo ważne drogi, co do mnie, to będę głosował za tém, aby to było odesłane do Wydziału krajowego, i aby wszystkie Wydziały powiatowe były zapytane o sposobie rozstrzygnięcia.

Muszę wrócić jeszcze do jednej kwestyi, że moja arytmetyka nie zgadza się z arytmetyką niektórych z panów. Może mię jęj panowie nauczycie, a może się nie dam pobić.

Oto, co do przemówienia p. Torosiewicza, który tak pięknie porachował, że ten pan mający 1000 morgów ma zapłacić 90 złt., powiem, że według mojego rachunku ma zapłacić 244 złt. 80 cnt., a mianowicie tym sposobem, że ma odrobić 150 dni od 50 familij, że 166 złt. od 1000 złt. (od 3 złt. $\frac{1}{2}$ dnia). Co wynosi 94 złt. 80 cnt. dodatku, 5 ct. na gminne, a 10 na powiatowe 150 złt.

Ja, ażeby Sejmowi uwydatnić to na przykładach bliżej określonych, wezmę pod rachunek kraj cały. Mieliliśmy domów 853.745, po 6 dni, to czyni 5,122.470, po 30 cnt. wypadnie 1,536.741. Suma ta przedstawia się tak, a nie wynosi 2 millionów

Co do familij przedstawi się nam rachunek w ten sposób: Partyj jest podług wykazu z roku 1869 wziętego z tych danych statystycznych 1,146.509 po 3 dni 3,439.527 po 30 cnt. wartość 1,031.858 złt. 10 ct. od podatku 5,419.345, od każdych 3 złt. pół dnia, czyli od 6 dni 903.226 dni po 30 cnt. wypadnie 270.967 złt. 80 cnt., a 5 cnt. na gminne, 10 zaś na powiatowe wypadnie 812.901 złt. 75 cnt., co razem wynosi 2,115.725 złt. 65 ct. Jest więc ten podatek większym o 578.986 od wartości szarwarku obecnie odrobionego.

Proszę panów, zważcie, że to jest większy o $\frac{1}{3}$ część, a jest czwartą częścią nowego podatku, to znaczy, jest większy ten podatek terażniejszy licząc po 30 dni, o 1 dzień robocizny tak terażniejszej jak przyszłej. Proszę panów zważyć, że te 6 dni są urojone, bo co do mego powiatu jestem referentem dróg i mogę zaprzeczyć, że oprócz dwóch gmin, które mają wiele do roboty, żadna inna nie odrobiła 6 dni. I niech zajrzą panowie, a zobaczą, że drogi są poszutrowane nie grubo, ale znacznie podniesiono te roboty i jestem przekonany, że gdyby każda gmina te 6 dni robiła, to te siły są takie, że w całym kraju moglibyśmy mieć murowane, tj. szutrowane drogi bez żadnych uciążliwości porobione.

Proszę panów, myślałem, że może się omyliłem na całym kraju, dlatego poszedłem do szcze-gółów i obliczyłem powiat przemyski.

W powiecie przemyskim, podług wykazów z r. 1869 przez Wydział krajowy zebranych, jest domów 12.274 obliczywszy po 6 dni, będzie 73.644 dni, a po 30 centów wartość w pieniądzech wyniesie 22.093 złt. 20 cnt. Familij podług tychże wyka-

zów było 17.602, policzywszy po 3 dni będzie dni 52.806, a obliczone po 30 cent., dadzą wartość 15.844 złt. 80 cent., po 1/2 dnia od każdych 3 złt., ponieważ powiat przemyski płaci 135.219, będziemy mieli 22.531 i pół dnia, po 30 cent. 6.759 złt. 45 cent. Dodawszy 5 cent. na gminne a 10 cent. na powiatowe (dni zatem 75.337); ogólna suma zatem wyniesie 42.882 złt. 10 cent.

Większe zaś ciężary nowego podatku dla powiatu przemyskiego, będą podług projektu Wydziału krajowego, wynosiły 20.788 złt. 90 centów tj. mielibyśmy dwa razy tyle, aniżeli pierwój.— Pójdę do drobniejszych przykładów, poszedłem do gmin. Numerów konskrypcyjnych jest w Kłokowicach 29, a w Akomonicach 46, w Berezdowicach 17, w Solnej 33, razem 125, licząc po 6 dni z domu, wypadają dni szarwarku 750, po 30 cent. uczyni cała wartość 225 złt. Dwór dawał 10—15 złt., co czyni razem 240 złt. Dwa centy od 1 złt. na powiatowe drogi oddworu od 500 złt. wynosi 10 złt. Gromady od 727 po dwa centy, wynosi 14 złt. 56 centów, czyli wartość tego, co robią włościanie i płaci dwór, wynosi 264 złt. 56 cent.

Otóż nowy podatek gminny będzie wynosił 351 złt. 94 cent., a ponieważ gminy robiły i dawały 239 złt. 56 centów, więc gminy dawać będą więcej o 112 złt. 40 centów.

A dwór, który dawał 15 złt., będzie płacił 121 złt. 70 centów, a ponieważ dawał drzewo za 15 złt. będzie płacił więcej o 106 złt. 70 cent., gromady zaś o 112 złt. 40 cent., razem te gminy i dwór będą płaciły więcej o 219 złt. 10 cent.

(Głosy: Muszą zachodzić pomyłki).

Nie ma żadnej pomyłki w mojej arytmetyce. Cyfry te, są wyjęte z danych statystycznych, a że wszystkie są dokładne można dowieść. Może być, że te gminy są w wyjątkowym położeniu, ale jest coś dziwnego, że to proporcjonalnym się okazuje w gminie, w powiecie, w kraju, a więc jest wielkie prawdopodobieństwo, że te cyfry są właściwe.

W tych danych statystycznych jest powiedziane, że w Nadworniej 70, w Dobromilu 40, w Przemysłu 30 cent. dzień kosztuje. To są cyfry urojone. Ktoś ze znajomych powiada, że w Nadworniej zakupiono lasy, t. j. wyjątkowa rzecz, mogło być 70 wtenczas. W Przemysłu stawialiśmy fortecy, aby was bronić od napadu nieprzyjaciół. Tam także płaciliśmy 60—70 centów, ale to jest rzeczą wyjątkową.

Tak mogło się dziać, ale nie można przypu-

szczać, że tak zawsze będzie. Jestem przeciwny takim podstawom.

Ja pojmuję bardzo i pracę Wydz. krajowego i pracę komisji i może na ich miejscu nie umiałbym nic innego zrobić, mając takie dane statystyczne niepewne. Dzień w Białej kosztuje 4 złt. 20 cent., w kilku powiatach 1 złt., ten stosunek nie może być wzięty za podstawę do obliczeń. Zresztą wiemy, jak dajemy te daty statystyczne. Oto Wydział zapytuje nas o każdy szczegół, ile jeden dzień kosztuje, ile belka. To przychodzi do powiatu, a ceny podaje inżynier miejscowy, które się następnie sprawdza. Robimy potem poprawkę. A w naszym powiecie robi się to jak najskrupulatniej. Te stosunki obliczone są nie do miejsc, ale do dróg, jakie się ma budować, bo te koszty drogi w miejscu będą niższe, aniżeli koszty drogi n. p. krajowej. Bo my liczymy na to, że potrzeba będzie kupić belki i naturalnie ceny będą trochę wyższe, zresztą wiecie panowie, jakie to są te dane statystyczne. Jeżeli nas pytają o szczegóły, to na myśl przychodzić będzie jakiś nowy podatek, i dla tego każdy podług główki i główeczki, jeden podaje cenę wyższą, a drugi niższą i dlatego te dane są bardzo niepewne. Statystyka, opierająca się na prawdziwych danych, pozwalałaby nam należycie sądzić o kraju.

Co do mnie, nie mam nic przeciw zamianie prestacyi; ale co do włościan powiem, że oni pod tym względem ze mną, nie są w zgodzie, oni woleliby, aby takie prestacye pozostały tak jak są, a to dlatego, że nie robili wszystkiego, a więc myślą, że tak i dalej będzie. Myślę, by tak pozostało, a ich lepiej wziąć do pracy, wtedy łatwo przejdzie prawo, które na pieniądze będzie obliczone. Nie obawiam się, ażeby brakowało pieniędzy, bo argumenta przytoczone, że pieniędzy nie ma, nie są słuszne. Sto lat temu w Sejmie naszym był wielki człowiek kanclerz A. Zamojski, który wniósł prawo uwłaszczenia włościan i wtedy prawo to podeptano, a nawet żądano, aby publicznie przez kata zostało spalone, ale go nie spalono. Lecz kraj ucierpiał przez to bardzo wiele i powiadano, że chłop nie ma pieniędzy, a więc potrzeba brać to, co ma, to jest robotę. Praca to jest pieniądź i dlatego zawsze można zamienić ją na pieniądze.

Przeszliście panowie w Galicyi odrazu okres pańszczyzniany, myśmy się po przejściu roku 1846 przygotowywali do tego przejścia Partye się scierały, a zawsze jedne i te same argumenta podnoszono, że chłop płacić nie może, bo nie ma pieniędzy, a więc niech robi. Ale przyszedł na nas nareszcie koniec,

zniesione pańszczyznę. Nie powiem, że chłopci gorzej się mają, owszem mają się doskonale, a dobrobyt chłopów oddziaływa na dobrobyt panów. My się nie obawiamy dobrobytu chłopów, bo im się chłopci lepiej mają, tym my się będziemy mieli lepiej. Powiem to z doświadczenia iż miałem majątek, który chciałem sprzedać, za 5000 złp. t. j. włókę (30 morgów) i przyszedłem do tego, że wskutek polepszenia bytu włościan, sprzedałem przed 4ma laty za 29.500 złp. bo chłop mając się lepiej, nie wierzy w pieniądze, ani w schowanie i wierząc panowie, że na dobrobycie chłopów, polega dobrobyt całego kraju.

Czynię przeto wniosek odesłania tego projektu do Wydziału krajowego z prośbą, aby się poinformował z Radami powiatowymi, aby te udzieliły swych spostrzeżeń.

JE. hr. Marszałek. Mam obowiązek zwrócić uwagę szanownego mówcy, co polemizował przeciwko zdaniu, jakoby ktoś tu był zauważał, że dobrze jest, jeżeli źle się dzieje włościanom, i że ustawa ta, jest dla nich szkodliwą. W Sejmie, a mam w Bogu nadzieję, że i w całym kraju, zdanie podobne nigdy nie było wypowiedziane.

P. hr. Krukowiecki. Ja nie mówiłem, że tutaj w Sejmie podobne zdanie było wypowiedziane, ale powiedziałem, że często słyszałem zdanie takie po za Sejmem.

JE. hr. Marszałek. P. Krukowiecki czyni wniosek, aby sprawozdanie z projektem zmiany ustawy drogowej, zwrócić do Wydziału krajowego i polecić temuż, aby co do niego zasięgnął jeszcze zdania wszystkich Rad powiatowych. Upraszam tych panów, którzy popierają ten wniosek, aby zechcieli rękę podnieść (niedostateczna liczba). Nie jest popartym. P. Jaworski ma głos.

P. Jaworski. Zalety projektu nowej ustawy wyliczać, lub wadliwości dawnej wytykać, nie jest bynajmniej moim zamiarem, a tym mniej wdawać się w szeroką polemikę z zarzutami przeciwko projektowi ustawy, dzisiaj wypowiedzianymi. Po przemówieniu szanownego p. Hausnera, mało mi w tym kierunku pozostaje do mówienia, i tylko na niektóre, w ciągu dzisiejszej debaty wypowiedziane zdania, cokolwiek odpowiedzieć zamierzam. Rozchodzi się pytanie najgłówniejsze o to, jaka jest różnica między dawną ustawą a nową, i w ogóle, czyli jaka różnica jest, a drugie główne pytanie jest, czyli potrzeba tej ustawy i jak się ta potrzeba objawia. Mojem zdaniem, wypowiedział to już p.

Gross. Różnicy, co do materyalnej strony, co do prestacyi samej między dawną ustawą a nową na niekorzyść nowej nie ma. Różnica kardynalna jest ta, że w dawnej ustawie prestacye były możliwe do nieoddania, do nieodrobienia, w nowej ustawie już ta możliwość odpada i prestacye nieodrobione zapłacone być muszą. A zatem wszystkie te zarzuty, które się tyczą ubóstwa kraju, upadku i ruiny, wywołujące z nowej ustawy, tak samo do dawnej zastosować by się dały, jeśliby była dotychczas ściśle wykonywana. Proszę panów, jeżeli się zastanowimy i weźmiemy w rachunek całą ilość domów, jaka to ilość była podstawą dawnej prestacyi pomnożoną przez 6 dni i przeistoczymy na wartość pieniężną, jeżeli to obliczymy na przeciąg 12 lat, jak obowiązuje dawna ustawa, i jeżeli porównamy te siły, które do dyspozycji w kraju były, z tym, co się przez ten przeciąg 12 lat przy drogach zrobiło, przekonamy się, że albo te siły nie zużyto, albo je zmitrężono. Otóż, tak jednemu jak drugiemu kierunkowi zapobiec, jest zadaniem nowej ustawy i tu trzeba szukać powodów antagonizmu przeciwko tej ustawie. Ten wygodny modus vivendi, który się wyrobił przy dawnej ustawie, i który dla niej, pomimo uznania ze wszech stron wadliwości jej, tyle zwolenników zjednał, ten modus vivendi, przy nowej ustawie wręcz będzie niemożliwy. Skuteczność dawnej ustawy przedstawia mi się tak, jak skuteczność pewnego rozporządzenia rządowego, gdy tenże władze w kraju w każdym kierunku dzierżył. W r. 1855., gdy zaprowadzono powiatowe władze, wyszło od tychże rozporządzenie bardzo potrzebne obsadzania gościńców i dróg drzewami; przez długi przeciąg lat trzebiono zapusty, wybierano drzewa, sadzono i łamano i znów sadzono i łamano, i gdyby policzyć można wartość roboty i drzewa, niepoślednia wypadłaby suma. Lecz skutek był żaden, bo robiono, aby się zbyć, uchylić od kary i egzekucyi, nie zaś, żeby zbawienną rzecz do skutku doprowadzić. Toż samo działo się z prestacyami przy drogach. Przez dwunastoletni przeciąg czasu nibyto robiono około dróg, gdy egzekucya groziła, widziano ludzi, którzy się kręcili z ryskalami, nibyto rowy kopali i rezultat był taki, że do dziś dnia dróg nie ma. Powiadają, że jesteśmy ubodzy i ubóstwo nie pozwala nam, abyśmy takie kosztowne roboty experimenta i za przykład stawiają Czechy, które mniejsze dodatki do podatków płacą, chociaż są krajem daleko bogatszym od nas. Prawda, lecz Czechy nie płacą takich wysokich dodatków na indemnizacye — i Czechy w chwili zaprowadzenia samorządu, już zastali kraj cały przerznięty kolejami

i drogami bitémi. My odmiennie nic nie mamy i dopiero tu wszystko stworzyć musimy. Ponieważ szanowny p. hr. Russocki na ubóstwo kraju zwrócił uwagę i nas przestrzegł, żebyśmy nie narażali kraj na nowe dodatki do podatków, gdyż kraj już tak podatkami jest przeciążony, zwracam się do niego nie jako do posła, tylko jako do głównego kierownika instytucji finansowej, powszechnie cenionej. Powiedział on, że raty Towarzystwa kredytowego, wskutek ubóstwa bardzo zalegają i nawet egzekucja jest trudną do przeprowadzenia. Czy te raty więcej będą zalegać, jak będą dobre drogi w kraju? Mnie się zdaje, że nie; przyczyną zalegania rat jest po części i to, że dróg nie ma, produktów nie można na termin odstawić, korzystnie spieniężyć i raty dłużniej uiścić.

Jeżeli szanowny poseł na ubóstwo kraju wskazywał, to argument czerpał z tego paragrafu, który nakłada na drogi powiatowe 5 — 10 ct. od podatków, ale czyż dotychczas Wydziałowi powiatowemu odmówiona była władza nakładania takich dodatków? nie! nakładali i nakładali, nawet większe dodatki.

Ale paragraf ten orzeka, że gdzie dla dróg powiatowych nic nie zrobiono, gdzie ani centa dotychczas nie dawano na drogi powiatowe, a są takie powiaty, gdzie ten wypadek zachodzi, więc tam powinny te powiaty 5—10 ct. na drogi powiatowe uchwalić.

Zarzuty zaś, które podniósł szanowny poseł Wolański i Splawiński sięgają głębiej, jakoby cała ustawa naruszała autonomię, i z tego powodu, podług słów p. Władysława Wolańskiego, była niewykonalną i szkodliwą, szkodliwą, ponieważ niszczy autonomię. Tu zależy cała rzecz od pojęcia słowa autonomia. Jeżeli ktoś pojmuje autonomię powiatów tak: niech świat zginie, vivat autonomia powiatu i miasta, to wtenczas ta ustawa niszczy ją (brawo).

Jeżeli zaś komu idzie o to, aby ta autonomia wtenczas była zniszczona, kiedy się okazuje bezskuteczna i bezwładna, to ja się piszę na to. A że tak pojmuje szanowny p. Wolański, to z jego słów wnioskować sobie pozwolę, i tak powiada: niszczy autonomię, uniemożliwia ludzi chętnych do pracy, lecz dalej mówi, że nam brak takich ludzi, więc niszczy to, czego brakuje (bardzo dobrze).

Szanownemu p. Splawińskiemu, tu już muszę w imieniu komisji odpowiedzieć, bo zarzut jego tyczy się całej komisji. Muszę panom powiedzieć o obradach, jakie toczyły się w komisji. Komisya chcąc, aby raz ustawa drogowa przysłała do skutku,

była skłonną do wszelkiego kompromisu z reprezentantami miast.

Kompromis ten był niemożliwy, jedna strona powiada, zgodzę się na taką a taką zmianę, lecz druga strona powiada, cała ustawa jest doskonała, byle tylko żaden paragraf, żadnego miasta nie zobowiązywał. Taki kompromis jest niemożliwy a taki pojmował poseł Splawiński. Za argument przytaczał autonomię miast, lecz gdzie znamiona miasta a miasteczka szukać. Komisya zaś nigdy nie wychodziła z tego stanowiska, aby uwłaczała jakiemu miastu. Przeciwnie, chciała to wszystko do tych rozmiarów sprowadzić, żeby autonomia, samorząd miasta były zachowane, z drugiej strony, żeby nietylko dla dróg, chodników i bruków w obrębie miasta, lecz także dla dróg, całą okolicę z miastem łączących, były dostateczne siły. Szanowny poseł powiada: są ludzie w mieście, którzy kawałka chleba nie mogą dać swojej żonie i swoim dzieciom, a od nich prestacyą i pieniądze żądamy. Ja na to powiem, że są ludzie w powiecie, którzy w pocie czoła, w skwarze słonecznym, wśród lata pracują, od poranku aż do samego wieczora; proszę pójść do chat włościańskich i równocześnie pójść do naszych miast, gdzie po rynku, wałęsają się zdrowi i silni ludzie, którzyby bardzo dobrze mogli robić, i których żona i dzieci pewnie kawałek chleba mają, a który to kawałek chleba, może kosztem tamtych został dany. Ci ludzie najwięcej korzystają z dróg, a dla dróg nic nie robią.

Otóż zadaniem komisji było, ludzi tych do tego zmusić. Sądzę, że p. Splawiński w swojej sprawiedliwości od tego się nie uchyli (brawo). Panowie, tyle słyszeliśmy zarzutów, wypowiedzianych przeciwko ustawie drogowej, że doprawdy tylko na część tychże odpowiedziałem, resztę pozostawiam panu sprawozdawcy, jedną tylko rzecz nie mogę zostawić bez odpowiedzi, to jest zarzut szanownego p. ks. Sawy, że ustawa jest taką, że sprowadza materialną ruinę kraju. Proszę panów, mnie się zdaje, że w tym wysokim Sejmie nie było, nie ma i da Bóg, nie będzie komisji, która by się ośmieliła wystąpić przed Sejmem z elaboratem, któryby nosił w sobie cechę i inwolwował materialną ruinę kraju (brawo). Cóż mówić o ustawie tej więcej? Mnie się zdaje, że to jest ostatnia godzina i ostatnia ustawa, którą uchwalamy. Wszelkie możliwe sposoby ustawy próbowaliśmy, wszelkie rozbijały się nie o niechęć, ale o to, że, jak słusznie poseł Hausner powiedział, dawna ustawa była bardzo wygodna. Powiedział p. Russocki: nie spieszymy się i w tém rzeczywiście chybiono, pospieszyliśmy się.

Nim z projektem nowój ustawy weszliśmy do Sejmu, trzeba było przez pewien przeciąg czasu dawną z roku 1866 wykonać wszędzie i jak najsurowiej, trzeba było, aby na czele każdego powiatu stał człowiek taki, jak w jednym z zachodnich powiatów, trzeba było, żeby dawna ustawa wykonywana surowo, bezwzględnie dała uczuć swoją niesprawiedliwość i niepraktyczność, a wtenczas nawet ustawa wprost z Belgii lub Niderlandów, wedle słów p. Spławińskiego sprowadzona, bez dyskusji, bez opozycji, en bloc byłaby przyjęta.

(JE. hr. Marszałek ustępuje przewodnictwo ks. biskupowi Stupnickiemu).

P. Waygart. Proszę o głos co do sprostowania faktu.

Wicemarszałek ks. biskup Stupnicki.
P. Grocholski ma głos.

JE. P. Grocholski. Wielka to śmiałość po tylu mowach, w tak spóźnionej porze zabiierać głos, bo z natury rzeczy jesteśmy zmęczeni, nie mogę więc sobie pochlebiać, że będę tak mówił jakbym chciał; jednakże według regulaminu przyszła na mnie kolej. Marszałek udzielił mi głos, więc przemawiać muszę.

Przedewszystkiém powiedzieć muszę, że w przemówieniu mojem będę miał na względzie głównie te prestacye, które się dotyczą dróg gminnych, bo wszystkie zarzuty, jakie dziś obowiązującej ustawie robią, tkwią głównie w sprawie prestacyi. I jakież to, panowie, są te zarzuty, które robią tej ustawie drogowej? Szanowny członek Wydziału krajowego, który dziś zabięrał głos pierwszy z rzędu, sądzę, że wszystko to wypowiedział, co tej ustawie zarzucano. Z jednej strony zarzucono tej ustawie, że jest niesprawiedliwą, z drugiej strony, że podług tej ustawy nie mogą dobre drogi w naszym kraju przyjść do skutku. Pozwólcie panowie, abym nad tymi oboma zarzutami szczegółowo się zastanowił.

Pierwszy tedy zarzut, że ustawa jest niesprawiedliwa, zapewne jest to zarzut wielkiej doniosłości, ale czyż panowie zapomnieli, że bezwzględnej sprawiedliwości nie ma, bo żadna ustawa finansowa za sprawiedliwą uznaną nie była. Czy panowie nie czujecie sami, że rozkład dzisiejszych podatków bezpośrednich gruntowych nie jest sprawiedliwym, że podatki zarobkowe nie są sprawiedliwe, a cóż dopiero, jeżeli uwzględnimy te różne teorie opodatkowania budynków, i to opodatkowanie jest nie-

sprawiedliwe. To, co jednemu wydaje się sprawiedliwem, to wydaje się drugiemu niesprawiedliwością. Otóż ja sądzę, że tym zarzutem, tym wyrazem, że ta ustawa jest niesprawiedliwą, nie szafujmy, bo w tym względzie prawda rozstrzygnie. Jakież to są w niej niesprawiedliwości? Jedna niesprawiedliwość, która leży w tém, co uiszczają gminy, a w tém, co uiszczają obszary dworskie.

Nie przeczę, że wyjątkowo raz gminie może być krzywda, bo prawo powiada, że gmina musi drogę robić, musi odrobić prestacye, a obszar dworski nie daje materiału, bo nie ma właśnie żadnych mostów. Chociaż panowie z drugiej strony zważcie, że tam, gdzie nie potrzeba stawiać mostów, to tam z natury rzeczy także wiele do roboty nie ma, bo nie ma jazów, gór, strumyków, tj. tego, co pociąga za sobą potrzebę stawiania mostów. Ale gdyby nawet tak było, to to są wyjątki — tego nikt nie zaprzeczy — a dla wyjątków zmieniać ustawę, to zdaje mi się sprawiedliwością nie jest.

Zastanówmy się nad drugą niesprawiedliwością zarzuconą. Jest niesprawiedliwość między jedną wsią a drugą, między jedną okolicą a drugą. Jedna ma 16, 12, 6, 5 mostów do utrzymania, a druga nie ma żadnego. Ależ panowie, jeżeli na tém stanowisku staniemy, to nie wiem, dokąd zajdziemy, bo z równem prawem możemy powiedzieć: jedna ma dobrą glebę, a druga złą, jedn orze trzy razy, a drugi raz: ale to nie może być powodem do narzekania na niesprawiedliwość, jak tylko przyjęto zasadę, że każdy ma obowiązek utrzymywać drogę na swoim terytorjum. A jeżeli to jest dzisiaj więcej uciążliwem — to nie zapominajcie panowie, że z tym ciężarem, czy majątek rodziców przeszedł na dzieci, czy go kupiono z tym ciężarem — to dzisiaj nikt nie stara się uwolnić od tych ciężarów.

Ja sądzę, że zachodzą niesprawiedliwości, że jest uciążliwa prestacya, ja nie przeczę, bo każda prestacya, każdy dodatek jest uciążliwy; chętnie przynaję, że dzisiejsza ustawa jest uciążliwa, ale za to nie widzę potrzeby, aby ją zmieniać potrzeba. Będę miał zaszczyt wykazać, czy projekt nowój ustawy jest mniej uciążliwy i doskonalszy. Drugi zarzut, który robią tej ustawie, a zarzut, mojem zdaniem także wielkiej doniosłości, gdyby był uzasadniony — jest ten, że przy tej ustawie drogi podnieść się nie mogą. Otóż tutaj panowie powiedziałem, i trudno, aby mi zaprzeczono, że w okolicach, gdzie ludność wielka, gdzie teren odpowiedni, tam panowie i przy tej ustawie drogi

mogą być szutrowane, mogą się podnieść do lepszego stanu i tam zmiana nie jest potrzebna.

Ale gdzie tych warunków nie ma, pozwolę sobie dowieść, że i z tą ustawą nową nic lepszego się nie zrobi. Otóż mojem, najsumienniejszym zdaniem, narzekania tych, co mają mosty do stawiania, — filantropijne teorie, których bynajmniej nie potępiam — niewykonanie tej ustawy przez pojedyncze indywidua i nadużycia z ich strony przy dawaniu materiałów, a zresztą nieodpowiedne wykonanie ustawy; wszystko to się rozłożyło na to, aby wystawić ustawę istniejącą, jako złą, jako koniecznie potrzebującą zmiany. Ale ludność w kraju tego przekonania nie podziela. Ludność w kraju lęka się, aby zmieniając tę ustawę nowe ciężary nie nałożyć. Pozwólcie mi panowie, jakkolwiek z nikim polemizować nie chcę, abym przecież, nie powiem, odpowiedział, ale wyjaśnił jeden zrobiony tutaj tej ustawie zarzut, a raczej może ocenił pochwały, oddawane nowej ustawie przez szanownego członka Wydziału krajowego. Otóż szanowny pan członek Wydziału krajowego powiedział, że ustawa nowa opiera prestacye na stalszych podstawach. Stąd trzeba wnioskować, że ten rozkład dzisiejszy tych prestacyi nie ma tych podstaw.

Jak panom wiadomo, rozkład dzisiejszy prestacyi przy tej ustawie ma logiczną podstawę, nie wiem, czy logiczniejszą kto wymyśli, a to jest, niech każdy da to, co ma. (Głos: A jeżeli nie ma!) Przepraszam, ale jeżeli mię ten zarzut spotkał, to muszę odpowiedzieć. Jeżeli właściciel lasu nie ma, to nie może dać, tylko daje robociznę.

W ogóle daje to, co trzeba kupić ten, który ma, a jest wstanie. Druga zaleta, którą podniósł poseł Badeni w nowej ustawie, miałyby być ta, że ta ustawa położy koniec waśniom społecznym. O waśniach możliwych społecznych pozwolę sobie jeszcze następnie pomówić, ale tu muszę panom przypomnąć, jak dzisiejsza ustawa przysłała do skutku, i czy wobec tego, jak ona przysłała do skutku, będzie można jej robić zarzut, że zrodziła waśnie społeczne. Kiedy w r. 1866. rozprawiano i rozprawiano gorąco w tym Sejmie nad sposobem rozkładu ciężarów drogowych, wtenczas mój przyjaciel poseł Smarzewski pozwolił sobie uczynić wniosek, aby zostać przy tym sposobie uiszczania tych obowiązków, jaki ówczesnie istniał, i popierał go poseł ówczesny, włościanin Kowbasiuk i powiedział przy tém wielkie słowo: „Naj bude, jak buwało“.

I ta ustawa panowie przeszła nie głosami tych, którzy surduty noszą, bo nas było tylko 12,

cośmy za nią głosowali, ale głosami tych, którzy tu zasiadali w siermięgach (brawo). Wobec tego, że ustawa ta rodzi właśnie społeczne, mowy być nie może, bo ta ustawa została uchwaloną przez tych, których posądzono o to. W takim razie ci, którzy dzisiaj tu zastąpili posłów w siermięgach, tak jak ja — mają sobie to za bezwzględny obowiązek: Rozważyć, jakie skutki ustawa ta dla nich pociągnie; oni mają obowiązek dobrze się zastanowić, czy przez to, że zastąpili w Sejmie siermięgi surduty, z tych wyborów, oni nie poniosą szkody i uszczerbku (brawo!)

Nie chcę panowie utrzymywać, żeby ta ustawa, która dziś obowiązuje, była doskonałą, bo wiem, że trudno o doskonałość na świecie. Ale śmiem twierdzić, że wzięła się, że jako taka, łatwiejsza jest do zniesienia ludności, niż ta inna, którą panowie teraz uchwalić chcecie. Ja sądzę, że z tego powodu zapatrywania ludności, kompletnie usunąć potrzeba, a jeżeli panowie chcecie dowodu, to go przytoczę. Oto w skutek tych okoliczności, które pozwoliłem sobie wskazać, zaczęły podnosić się głosy, że ta ustawa zła, że tę ustawę trzeba zmienić. Zwołano ankietę z ludzi, którzy byli upoważnieni do dania w tym względzie zdania. Sejm pod presą tych zdań, kilkakrotnie tą sprawą się zajmował i rezultat był taki, że nic nowego obmyśleć nie mógł. Gdyby to, co jest, było istotnie tak złe i uciążliwe, jak ci, co dzisiejszą ustawę potępiają, twierdzą, to jest rzeczą pewną, że w takim razie z natury rzeczy nastęrczyłyby się poprawki odpowiednie i przystanoby na wszystko, byle tylko to, co jest złe i uciążliwe usunąć.

Jeżeli tak nie stało się, jeżeli dziś znouwu nad tém obradujemy, nie wiem który to raz, to sądzę, że to dowodzi, że ustawa, która jest, wzięła się, nie jest tak łatwą do usunięcia, nie jest tak złą, jak ci panowie chcą twierdzić, którzy chcą zmiany. Pozwólcie panowie, abym teraz przeszedł do wniesionego przez komisją projektu, bo nie nazywam go projektem Wydziału krajowego, albowiem jest projektem komisji. Proszę panów, jeżeli tamta ustawa jest niesprawiedliwa, toż koniecznym następstwem musi być i tego wymagać można, by dzisiejsza nam przedłożona, nosiła na sobie zalety sprawiedliwości. (Brawo). Lecz nowa ustawa jest tak skomplikowana — bo tu jest i prestacya od rodziny i prestacya od podatków i możność zamiany prestacyi w naturze na pieniądze, składki i dodatki — że mnie się zdaje, iż strasznie trudno dowieść, że to sprawiedliwe lub niesprawiedliwe; toby do-

pięro skutek mógł pokazać. Ale jednej rzeczy mi nie zaprzeczono. A właśnie między jedną a drugą okolicą sprawiedliwości w tej mierze nie ma. Oto prestacya drogowa ma różną wartość, ma inną wartość w jednej okolicy a inną w drugiej. A w ustawie jest jednakowe postanowienie: pół dnia pieszego od 3 zł. i w jednej okolicy i w drugiej bez różnicy. Rezultatem tego będzie, że tam, gdzie dzień pieszy jest ceniony 20 cnt. prestacya od podatków wyniesie $3\frac{1}{3}$ ct.; gdzie dzień jest szacowany na 40 ct., tam $6\frac{2}{3}$ ct.; gdzie jest jeszcze więcej szacowany, jak to w niektórych okolicach ma miejsce, tam ta różnica jest jeszcze więcej rażąca. Jeżeli zmieniacie ustawę w imię sprawiedliwości, w imię równości rozkładu ciężarów, to pozwólcie powiedzieć sobie, że tej równości między jedną a drugą okolicą nie ma. Ale mniejsza o to, czy ta ustawa jest sprawiedliwa, czy nie; ja bym sobie pozwolił powiedzieć: może więcej chodzi o to, czy ona jest więcej uciążliwa niż tamta.

Przyznacie panowie, że jako poseł wybrany przez gminy wiejskie, muszę powiedzieć, że nowa ustawa więcej obciąży włościan jak tamta, która obecnie istnieje, a pozwólcie bym to przykładem stwierdził. Według dzisiejszej ustawy, robił włościanin z numeru domu do wysokości 6 dni, ale, jak wszyscy panowie nawet ci, co ustawę nową popiérają powiedzieli, on nigdy tyle nie robił, nigdy nie wyczerpywał tego obowiązku. Według nowej ustawy powinien robić 3 dni z rodziny. Panowie, zechciejcie zauważać, jestto ogromna różnica. U nas po wsiach bardzo często ojciec z synem mieszkają w jednym domu, a bardzo często na jednej stronie domu mieszka jedna rodzina, a na drugiej stronie druga rodzina. Dotąd włościanin miał uiszczać do 6 dni z domu, a obecnie trzy dni z rodziny. Otóż trzy dni uiszcza z rodziny, a nadto od 3 zł. podatku, pół dnia pieszego. Według mego przekonania ta prestacya z tą, którą dziś uiszcza nie jest równa. Ja wątpię, by kto mi dowiódł, że ten, co dziś płaci, będzie na przyszłość mniej płacił. Lecz to się tyczy samych dróg tylko. A mosty panowie? kto je zapłaci? Do dziś dawał obszar dworski, a obecnie ma ten obszar dworski dawać datki pieniężne i nie będzie innego sposobu, jak widzę. Dziś według tej ustawy obalamy to, co się dotąd robiło, a nadto będziemy na mosty dawali datki większe. Nie chciejcie odpowiadać na to, że jak będą koszta większe, to przyjdzie subwencya z funduszu powiatowego lub krajowego. Choć nie będzie większych mostów, to nie mniejsza potrzeba będzie dawać, a ten datek będzie większy od tego,

co dziś dajemy. Jeżeli przyjdzie subwencya, to sam włościanin będzie dawał. Jako poseł gmin wiejskich, nie mogę nie zaznaczyć, że ta ustawa, którą dziś proponują, będzie obciążała lud więcej niż obecna.

Drugą zaletą powinno być w tej nowej ustawie, co było w tamtej stroną ujemną. — co się będzie działo przy budowie dróg? Otóż panowie, tam, gdzie jest szuter pod ręką, gdzie ludność wielka, prestacya liczna, tam łatwo według tej ustawy droga będzie się budowała. Ale tam, gdzie tych warunków nie będzie, tam według tej ustawy, nie można myśleć o drogach murowanych. To znaczy tyle, co chcieć się samemu łudzić.

Pozwólcie panowie, bym zrobił obliczenie. Weźmy wieś średniej wielkości liczącą 100 rodzin. Tych 100 rodzin ma robić 300 dni rocznie z obszarem dworskim. Prestacya takiej wsi bez dodatku, którego nie można nakładać bez prestacyi, wyniesie 900 zł. (to nie jest za wiele); 900 zł. znaczy 150 dni, więc 300 a 150 dni znaczy 450 dni. Rachujcie panowie, nie powiem po 40 ct., ale po pół reńskiego, to będzie 225 zł. do tego 5%, gdyż to biorę w rachubę, znaczy 45 zł. razem więc 270 zł. Czy myślicie, że w takich okolicach, o których wspomniałem, za 270 zł., których potrzeba do pokrycia naprawek na zwykłych drogach, można rozpoczynać budowę drogi murowanej? To jest rzeczą wprost nie możebną. Z tą ustawą tak nie będą drogi murowane, jak ich nie ma z ustawą dawną. Nie mówcie tedy panowie ci, którzy popiéracie nowy projekt, że ma wielkie zalety przed ustawą dziś obowiązującą, gdyż ja tych zalet dopatrzeć się nie mogę.

Teraz pozwólcie panowie, bym ujemne strony tej proponowanej nam ustawy dotknął i wytknął. W pierwszym rządzie muszę wytknąć kosztowną administracyą. Kto tę ustawę dokładnie przeczytał i zbadał jej postanowienia, ten musi przekonać się, że znaczna część tych opłat, które są tą ustawą przepisane, musi być koniecznie zużyta na koszta zarządu i administracyi, bo tyle będzie pisaniny, tyle wykazów, tyle sprawozdań, tyle raportów, tyle odnoszeń, że trzeba pisać, a na to trzeba kogoś. Do pisania zadarmo, nie można zmusić nikogo. A komitet drogowy? czyż on nie ma organów wykonawczych? Czyż nie będzie potrzebował trzymać wszelakiego rodzaju służbę, inżyniera i t. p.? Ta cała administracya więc, pochłoni znaczną część tego, co ma być na konserwacyą i na budowę dróg przeznaczone. To mojem zdaniem jest znaczna część w obec tego, że te przypiły w jednej wsi, tak znaczne być nie mogą.

Drugim zarzutem, którzy tój ustawie z nieśmiałością robię, gdyż był wielokrotnie robiony i energicznie odpiérany jest ten, że ustawa nie będzie mogła być wykonaną. Ale nie dlatego powiadam, nie będzie mogła być wykonaną, żeby ludność temu wykonaniu się opierała, i żeby trzeba na to egzekucyi, sprowadzania wojska i t. p. ale dlatego, że nie będzie organów wykonawczych. My nie możemy pisać ustawy tylko teoretycznie, ale musimy obliczyć się z danymi warunkami. Oglądnijmy się po kraju, kto będzie tym organem wykonawczym? i w obec tego, jak się rzecz jeszcze uwzględni, że ta ustawa, przynajmniej z natury rzeczy już, ludności nie będzie przyjemną, że ją bardzo chętnie wykonywać nie będzie, że szczególnie lud ten, nie będzie skłonny do robienia na obcych terytoryach.

Robocizna taka dla tój ludności jest wstrętną. Wobec tego, przy usposobieniu naszej ludności, przy braku organów, twierdzą z wszelką śmiałością, że ustawa ta nie będzie wykonaną. To jest rzeczą wiadomą, że czém więcej machina jest skomplikowana, tém zręczniejszego potrzebuje maszynisty. Że nowa ustawa jest skomplikowaną, tego sama komisya zaprzeczyć nie może, a maszynistów tych zręcznych; ja sądzę, w tych komitetach, które ustawa proponuje, nie znajdziemy. O ile mnie się zdaje, sama komisya była tego samego zdania, bo dlatego punkt ciężkości wszystkiego zarządu przeniosła na Wydział krajowy. I znowu ten sam zarzut zrobię, który był już zrobiony, że przez to przeniesienie wszystkich funkcji na Wydział krajowy, podkopuje się samoistność gminy (nie powiedziałem autonomii) i samoistność powiatów i nie robi z nich organów wykonawczych.

Proszę panów, prócz tego §. 30., który wymienia atrybucye Wydziału krajowego, w tój ustawie są rozrzucone punkta po wszystkich paragrafach, zawierające postanowienia, które ogromną władzę Wydziałowi krajowemu nadają. Muszę się powołać na te paragrafy: §. 7. stanowi, że Wydział krajowy udziela pozwolenia na budowę dróg powiatowych. Tego nikt nie podniósł, dlatego pozwólcie, ażebym powiedział, że tego dotąd nigdy nie bywało, ażeby, jeżeli powiat chce budować drogę, zależało od Wydziału krajowego, czy będzie łaskaw na to pozwolić. Ustawa bowiem brzmi (czyta):

„§. 7. Pertraktacya ze stronami interesowanymi dla zbadania i oznaczenia konkurencyi dobrowolnej, czy to na rzecz budowy, czy tóż przyszłej konserwacyi; niemniej przyzwolenie władz ze względów politycznych i wojskowych, a przy drogach

powiatowych także przyzwolenie Wydziału krajowego, mają poprzedzać zakładanie dróg krajowych i powiatowych.“

Proszę panów w §. 5. Wydział krajowy ma prawo pozwalać, ażeby Rada powiatowa zużyła na jeden rok prestacyą. W §. 20. jest postanowione, że Wydział krajowy postanawia o budżecie organów drogowych, naznacza pewne kwoty i nakłada opłaty. W §. 22. postanowiono, że Wydział krajowy zatwierdza dobrowolne ugody między Wydziałami powiatowymi, a kolejami żelaznymi, co do dobrowolnych datków.

W §. 35. postanowiono, że Wydział krajowy wydaje instrukcyę, co do podziału powiatów na okręgi drogowe. Tu pozwolę sobie podnieść, że nawet wskazówki nie ma w ustawie, jakie okoliczności mają rozstrzygać o tém, jaki ma być ten podział, a jest tylko powiedziane, że albo jedna gmina, albo więcej gmin ma stanowić okręg.

W §. 32. postanowiono, że Wydział krajowy odbiera corocznie raporta o stanie dróg gminnych i powiatowych. §. 39. postanawia, że Wydział kraj. zaradzi w sposób, jaki za odpowiedni uzna bez ograniczenia. §. 49. powiada, że Wydział krajowy wydaje regulamina. Jeżeli jeden paragraf powiada, że Wydział krajowy wydaje instrukcyę (to rozumiemy, co jest instrukcyą), a drugi powiada, że wydaje regulamina, że będzie przepisywał, jak komitet ma orzekać i budować drogi i mianować służbę drogową i t. d., to wobec tego nie pojmuję, jakim sposobem można w tém wszystkiém nie widzieć stron ujemnych projektu i zaprzeczać, jakoby Wydział krajowy z takimi atrybucjami nie mięszał się bezpośrednio do administracyi powiatów i gmin, lecz tylko wykonywać miał prawo nadzorowania. Prawa nadzoru nikt mu nie zaprzeczy, ale prawa zarządu wyłącznego, absolutnego, tego panowie sobie życzyć nie możemy (oklaski).

Czy władza wyborowa, czy władza mianowana równie absolutną być może i to nie nada jęj piętna liberalizmu, że jest wyborowa. Wydział kraj. wielkie ma tutaj zastrzeżone prawa i rzeczywiście, jak się dokładnie zbada, że w ręku Wydziału krajowego leży wszystko; te komitety i wszystko, co postanowiono, to są rzeczy podrzędne — ale Wydział krajowy ma prawo dzielić powiaty na okręgi, jak zechce; Wydział krajowy ma prawo zamianować władzę, jaką zechce; ma prawo nałożyć dodatki pod tytułem spłaty, jakie zechce — w ogóle Wydział krajowy ma prawo zrobić wszystko, co chce.

Mnie się zdaje, że i Wydział krajowy wobec usposobienia ludności, wobec prądów, które są, nie będzie mógł zrobić. Wydział krajowy bowiem tylko przez ludzi działać może, a tych organów nie znajdzie. Można więc bardzo dobrze tu zastosować przysłowie: *Nec Hercules contra plures*. Teraz pozwolę sobie uczynić tej proponowanej ustawie zarzut, który według mego najsumienniejszego przekonania jest głównym i zasadniczym. Szanowny członek Wydziału krajowego powiedział, że ta proponowana ustawa usunie właśnie społeczne. Mojem zdaniem, a raczej powiedziałbym według mojej obawy, ta proponowana ustawa stworzy właśnie społeczne, i to, nad czem pracował Sejm przez lat 17 i do czego szczęśliwie przybliżał się (nie powiem doszedł), tą ustawą zostanie zagrożone (oklaski), i być może, bo wejdę w szczegóły i otwarcie będę mówił jak myślę.

Ten komitet proponowany drogowy jest organiczną całością tej ustawy proponowanej. Usunięcie ten komitet, to nie ma ustawy. Bez tego komitetu ustawy sobie wyobrazić nie mogę. Otóż przede wszystkim muszę nadmienić, że gdyby ta ustawa przyszła do skutku, to to dążenie do połączenia kilku gmin w jeden okręg, natrafi na takie trudności, że ostatecznie Wydział krajowy będzie się musiał zadowolnić połączeniem obszaru dworskiego z gminą, bo takim jest zwykły prąd u nas.

Jeszcześmy nie mieli żądania ani w Sejmie, ani w Wydziale krajowym, ażeby dwie gminy połączyć, ale zawsze były takie podania, ażeby dwie gminy rozdzielić; nigdy nie mieliśmy podania, ażeby dwie wsie do jednej parafii złączyć, ale takie podania, ażeby je rozdzielić. Otóż komitet ten będzie się składał z naczelnika gminy czyli wójta, właściciela wsi lub jego zastępcy i z mianowanego delegata przez Wydział powiatowy, a więc jedna siermięga przeciw dwom surdutom. Przypomnijcie sobie panowie, ci którzy są starsi, że kiedy budowano konkurencyami drogi bite, było ogólne narzekanie ludności wiejskiej, że drogi budują panowie. Jeżeli zrobicie ten komitet, w którym będą dwa surduty siedzieć obok jednej siermięgi, to całe odyum, całą nienawiść wszystkich postanowień ludność wiejska będzie przypisywać tej inteligencji tym surdutom, a właściwie temu obszarowi dworskiemu, a nawet w gminie wójt będzie się tłumaczył przed gromadą: nie mogłem nic innego zrobić, bo mnie przegłosowano, i oczewista rzecz, że cała niechęć przeciw właścicielowi dworu się obróci.

(JE. hr. Marszałek obejmuje przewodnictwo na nowo).

Ale Panowie zastanówmy się dalej. Ten komitet będzie rozporządzał funduszami i prestacyami. Nie zechcecie zaprzeczyć, że tam będą możebne nadużycia. Ileż jest wsi, gdzie właściciel sam będzie w stanie być członkiem tego komitetu, myślę że w każdym powiecie można te wsie na palcach porachować, a zatem zastępcą tego właściciela będzie z natury rzeczy jakiś oficjalista. Ten właściciel za postępywanie tego oficjalisty — a takich będzie mnóstwo — musi być w obec tej gminy osobiście odpowiedzialnym. Może być, że nie będą nadużycia, a chcę nawet wierzyć, że panowie właściciele będą bardzo ostrożni i tylko sumiennych i uczciwych ludzi będą mianować, ale jak przyjdzie gorąca robocizna, jak tam robotnika dostać nie będzie można, czyż ten oficjalista nie powie: „Jak mi nie pójdziesz do roboty, to pamiętaj mi przy drodze!“ Z tém więc trzeba się rachować. Uchwalamy ustawę dla naszych stosunków. Będą mówić, że ludność podejrywa, że ma niechęć do kogoś, a według mego zdania, jak przyjmiecie tę ustawę z tymi komitetami, to musicie stworzyć tę waśń, która w komitetach będzie miała zarodek nowej waśni społecznej. Gdyby mnie kto przekonał, że ta ustawa może mieć inne organa wykonawcze, to jakkolwiek zupełnie żadnej zalety w tej ustawie nie widzę, przyznam się otwarcie, że co „do dróg gminnych“ możebym nie był takim bezwzględny przeciwnikiem tej ustawy, ale wobec instytucji tych komitetów drogowych, wobec tego niebezpieczeństwa, którego się obawiam, które, zdaniem mojem, grozi, jest niemożliwem zgaǳać się z tą ustawą. Powiadacie, że trzeba zetknięcia ludności wiejskiej z obszarem dworskim. Prawda, ale nie tam szukajmy zetknięcia, gdzie chodzi o datki pieniężne, nie tam, gdzie surdutowi będą mogli nakładać ciężary i egzekwować. Jest zetknięcie w Komitecie szkolnym, w Komitecie kościelnym, w Radzie powiatowej i to dobry wpływ wywiera. Ale to zetknięcie będzie takie, jakie było od czasu zaboru naszego kraju. Wtedy całą władzę miało dominium, to miało egzekwować wszystkie powinności, których państwo żądało od włościan, a jeżeli się wyrobił ten nieszczęsny stosunek, to w nim trzeba szukać przyczyny tej waśni, i owa egzekucya poleceń rządowych podatków, brania rekruta, spowodowała ten antagonizm chwilowy ludności wiejskiej do dworu.

Pouczeni tém doświadczeniem, nie pójdziemy tą drogą, i będziemy przeciwni tej ustawie. Muszę w końcu podziękować panom za uwagę i przeprosić za nadużycie cierpliwości, ale mojem zdaniem mu-

simy zwrócić główną uwagę na budowę dróg powiatowych. Sądzę, że po tej drodze, którą właśnie uchwaliliśmy ze Stojanowa do Lwowa nie będzie już więcej dróg takich, któreby były krajowemi. Na powiaty zwróćmy naszą uwagę; tam szukajmy sposobów, jak fundusze stworzyć do budowy tych dróg powiatowych, tam znajdziemy gotowe organa do przeprowadzenia téj budowy. I nie wątpię, że jeśli się systematycznie do tego weźmiemy, to w niedługim przeciągu czasu możemy w każdym powiecie stworzyć parę ważniejszych linii komunikacyjnych, a zresztą „Naj tak bude jak buwało“.

JE. hr. Marszałek. Wobec bardzo spóźnionej pory muszę przerwać posiedzenie. Mam sobie za obowiązek zawiadomić wysoką Izbę, że jutro nad tém przedmiotem, który nas obecnie zajmuje, rozprawa szczegółowa, nie będzie mogła się odbyć nawet, gdyby wniosek o przejście do porządku dziennego nad tym przedmiotem, został odrzucony. Sejm ma być z tym tygodniem zamknięty, a budżet nie jest zawotowany, do niniejszego zaś projektu zapowiedziano 60 kilka poprawek.

Uważam przeto, że przeprowadzenie szczegółowej dyskusji nad projektem komisji drogowej byłoby niemożliwe i narażałoby nas na stratę czasu, wobec ważniejszych przedmiotów, które muszą być załatwione.

Posiedzenie następne odbędzie się jutro o godzinie 10tój z rana. Na porządku dziennym (czyta):

„Porządek dzienny 21go posiedzenia 2giej sesji IV peryodu Sejmu galicyjskiego, które się odbędzie we środę 16 października 1878 o godz. 10 przed południem.

1. Dalszy ciąg ogólnej rozprawy nad projektem komisji do ustawy krajowej. Sprawozdawca komisji drogowej poseł Męciński.
 2. Sprawozdanie komisji kultury krajowej nad petycjami o subwencyą na regulacyą rzeki „Świca“. Sprawozdawca poseł Stadnicki Jan.
 3. Drugie czytanie przedłożenia Wydziału krajowego, w przedmiocie szkół rękodzielniczych i utworzenia stałej kuratoryi dla spraw rękodzielnictwa i przemysłu domowego. Sprawozdawca komisji kultury krajowej poseł Abrahamowicz.
 4. Drugie czytanie przedłożenia Wydziału krajowego, w przedmiocie uznania szpitala w Sokalu za powszechny i publiczny. Sprawozdawca komisji szpitalnej poseł Haller.
 5. Drugie czytanie przedłożenia Wydziału krajowego z projektem ustawy budowniczej dla miasta Krakowa. Sprawozdawca komisji administracyjnej poseł Dunajewski.
 6. Drugie czytanie wniosku posła Jasińskiego Franciszka, w przedmiocie rozszerzenia atrybucyj delegatów Rad powiatowych przy komisjach asenterunkowych. Sprawozdawca komisji administracyjnej, poseł Żywicki.
 7. Sprawozdanie komisji kultury krajowej, o petycji komitetu towarzystwa rolniczego krakowskiego, o zaprowadzenie Izby rolniczej w Krakowie. Sprawozdawca poseł Polanowski.“
- Posiedzenie zamknięte.
- Koniec posiedzenia o godzinie 10tój 45 minut.