

Sprawozdanie stenograficzne

z rozpraw

galicyjskiego Sejmu krajowego

15. posiedzenia, III. sesyi VIII. peryodu

z dnia 9. marca 1907.

TREŚĆ:

Spis petycyj. Głos p. Krempy.

Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia Reprezentacyi powiatowej w Starym Samborze na pobór w r. 1907 wyższych dodatków powiatowych do podatków bezpośrednich.

Sprawozdanie komisji wodnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie regulacyi Rudawy z dopływami. Uchwalenie wniosku komisji.

Wybór uzupełniający jednego członka komisji przemysłowej.

Sprawozdanie komisji drogowej o projekcie ustawy drogowej. Głosy pp. Merunowicza, Urbańskiego Mieczysława, Buynowskiego, Hupki, Huryka, Korola, Jabłońskiego, Dąbskiego, Męcińskiego i sprawozdawcy. Rozprawa szczegółowa. Głosy: pp. Maryewskiego, Jabłońskiego, Kramarczyka, Stapińskiego i sprawozdawcy. Uchwalenie ustawy do §. 24. zgodnie z wnioskiem komisji.

Wniosek formalny p. Jabłońskiego na skonstatowanie kompletu. Uchwalenie wniosku i skonstatowanie braku kompletu.

Wniosek p. Zdzisława Tarnowskiego i tow. z projektem ustawy o stosunkach prawnych między pracodawcami rolnymi a robotnikami.

Wniosek p. Szajera i tow. w sprawie otwarcia granicy dla importu bydła i nierogacizny.

Wniosek p. Kleskiego i tow. w sprawie opracowania projektu regulacyi potoków Rydelówki, Czarnego i Kołomyjki.

Wniosek p. Maryewskiego i tow. w sprawie wydzierżawienia podatku konsumcyjnego od mięsa, wina i moszczu gminom objętym statutem z 1889 r.

Interpelacya do c. k. Rządu p. Krempy i tow. w sprawie pokrzywdzonego Michała Sołtysa przez naczelnika stacyi Grodzisko.

Interpelacya do c. k. Rządu p. Bojki i tow. w sprawie list wyborczych w Brzeżanach.

Porządek dzienny.

(Początek posiedzenia o godzinie 10. minut 30. przed południem.)

Przewodniczący: JE, Marszałek krajowy Stanisław hr. **Badeni**.

Ze strony c. k. Rządu. C. k. Wiceprezydent Namiestnictwa Włodzimierz hr. **Łoś**, komisarz rządowy.

Sekretarze: Kazimierz **Lubomirski**, Stanisław **Mycielski**, Mieczysław **Urbański**, ks. Wiktor **Mazikiewicz**.

Obecnych posłów 123.

Marszałek. Sejm w komplecie, otwieram posiedzenie. Protokół z 13 posiedzenia uważam za przyjęty, ponieważ nie wniesiono żadnych zarzutów. Protokół z 14 posiedzenia jest wyłożony w Biurze marszałkowskiem do przejrzenia.

Proszę o odczytanie spisu petycji.

Sekretarz p. **Urbański** (*czyta*).

1518. L. s. 1899. Supińska Olga, nauczycielka w Jedliczu p. p. Łaskowskiego o policzenie lat służby — do komisji szkolnej.
1519. L. s. 1900. Krakowskie towarzystwo Oświaty ludowej p. p. Hupkę o subwencję — do Wydziału krajowego.
1520. L. 1903. Stowarzyszenie miłosierdzia w Sodalicyi Maryańskiej we Lwowie p. p. Trzecieckiego o subwencję — do Wydziału krajowego.
1521. L. s. 1905. Mieszkańcy gminy Tuczapsko p. p. Brunickiego o przyłączeniu do powiatu Gródeckiego — do komisji administracyjnej.
1522. L. s. 1906. Mieszkańcy gminy Zbąden Kuttenberg p. t. p. j. w. — do komisji administracyjnej.
1523. K. s. 1907. Rada opiekuńcza Kraków p. p. Maryewskiego w sprawie ustawy o swojszczyźnie i krajowych Zakładów sierocych — do komisji prawniczej.
1524. L. s. 1908. Rada powiatowa Rzeszów p. p. Pilata o zapomogę z funduszu na klęski elementarne — do Wydziału krajowego.
1525. L. s. 1909. Towarzystwo gimnastyczne Sokół w Niepołomicach p. p. Maissa o subwencję — do Wydziału krajowego.
1526. L. s. 1910. Bobrzecki Mieczysław Karol, były dzierżawca dóbr we Lwowie p. p. Cieleckiego o zapomo-

gę dla syna — do Wydziału krajowego.

1527. L. s. 1911. Gmina Pieczygóry p. p. Wincentego Kraińskiego w sprawie Sądu obwodowego w Sokalu — do komisji prawniczej.
1528. L. s. 1912. Gmina Uhrynów p. t. p. j. w. — do komisji prawniczej.
1529. L. s. 1913. Gmina Mianowice p. t. p. j. w. — do komisji prawniczej.
1530. L. s. 1914. Gmina Wojsławice p. t. p. j. w. — do komisji prawniczej.
1531. L. s. 1915. Gmina Starygród p. p. Wincentego Kraińskiego w sprawie Sądu obwodowego w Sokalu — do komisji prawniczej.
1532. L. s. 1916. Gmina Nuśmice p. t. p. j. w. — do komisji prawprawniczej.
1533. L. s. 1917. Gmina Bełż p. t. p. j. w. — do komisji prawniczej.
1534. L. s. 1918. Dworzaczek Edward, nauczyciel p. t. p. opoliczenie lat służby — do komisji szkolnej.
1535. L. s. 1919. Jaworski Jan, nauczyciel w Pistyniu p. p. Moysę j. w. — do komisji szkolnej.
1536. L. s. 1920. Marek Apolonia, wdowa po nauczycielu p. p. Jaworskiego o zwrot wkł. emerytalnych — do komisji szkolnej.
1537. L. s. 1921. Słuchacze krajowej szkoły gosp. lasowego we Lwowie p. p. Głabińskiego w prawie nieprzyjętych kolegów na kurs letni — do komisji gospodarstwa krajowego.
1538. L. s. 1922. Hendrichówna Wanda, artystka opery lwowskiej p. p. Wereszczyńskiego o zasiłek na kształcenie się w śpiewie — do Wydziału krajowego.
1539. L. s. 1941. Wilimowska Aniela z Kozłowskich, żona likw. galicyjskiej Kasy Oszcz. p. p. Żardeckiego, o odpisanie dodatków autonomicznych od podatku państwowego dom. czynszowego — do komisji podatkowej.
1540. L. s. 1942. Gmina Baranów p. p. Zdz. Tarnowskiego o zezwolenie nakładania dodatków gminnych celem umorzenia zaciągnąć się mającej pożycz. komunalnej w Banku krajowym —

do Wydziału krajowego jako komisji.

1541. L. s. 1945. Rosenblum Leon, artysta malarz obecnie w Paryżu p. p. Lea o zapomog na dalsze studia — do Wydziału krajowego.

1542. L. s. 1946. Wydział ogniska naucz. w Krakowie p. t. p. o zmianę ustawy o stosunkach prawnych nauczycieli — do komisji szkolnej.

1543. L. s. 1947. Gmina Gruszów p. p. Krempę w sprawie ustawy przemysłowej — do komisji przemysłowej.

Marszałek. Do tej petycji prosił o głos p. Krempa. Udzielam mu głosu.

P. Krempa. Wysoka Izbo!

Kilkudziesięciu gospodarzy z Gruszowa domaga się, ażeby przemysł domowy jak: szewstwo, krawiectwo, kołodziejstwo, ciesielstwo i t. d. był wolny od podatku zarobkowego.

Prawdą jest, iż przemysł swojski jest wypierany przemysłem zagranicznym przez to, iż tenże przemysł domowy mimo uboczny, ma być wolny od podatku a bywa częstokroć przez Władze skarbowe opodatkowany.

Ja z mej strony popieram rzeczoną petycję i proszę o odesłanie jej do komisji przemysłowej.

Marszałek. To się już stało. Przystępujemy do porządku dziennego.

Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia Reprezentacji powiatowej w Starym Samborze na pobór w r. 1907 wyższych dodatków powiatowych do podatków bezpośrednich.

Sprawozdawca poseł Wereszczyński ma głos.

Sprawozdawca członek Wydziału krajowego p. **Wereszczyński** (czyta).

Sprawozdanie.

Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia Reprezentacji powiatowej w Starym Samborze na pobór w r. 1907 wyższych dodatków powiatowych do podatków bezpośrednich.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdaniem z dnia 10 stycznia 1907 r. l. 2773 przedłożył Wydział

powiatowy w Starym Samborze Wydziałowi krajowemu budżety funduszków powiatowych na rok 1907 uchwalone na posiedzeniu Rady powiatowej z dnia 28 grudnia 1906.

Na pokrycie wykazanych w tych budżetach niedoborów postanowiła Rada powiatowa nałożyć na rzecz funduszu administracyjnego 34% dodatek do podatków bezpośrednich, zaś na rzecz funduszu dróg powiatowych 21% obok 10% ustawowego dodatku na rzecz powiatowego funduszu dróg gminnych.

Budżety te były poprzednio wyłożone przez 14 dni do przeglądu, a przeciwko nim nie wniesiono żadnych zarzutów.

Rozporządzeniem z dnia 7. lutego 1907 r. l. 1976 zażądał Wydział krajowy ponownego przedłożenia budżetów powyższych Radzie powiatowej do rozpatrzenia z powodu wątpliwości, jakie Wydziałowi krajowemu nasuwały się po zbadaniu wspomnianych budżetów.

Sprawozdaniem z dnia 19. lutego 1907 l. 282 przedłożył Wydział powiatowy ponownie budżety funduszków powiatowych na rok 1907, po ich sprostowaniu i zredukowaniu wydatków przez Radę powiatową na posiedzeniu z dnia 18 lutego 1907 r.

Tak sprostowane budżety przedstawiają się jak następuje:

I. Fundusz administracyjny

wydatki 33.529 kor. 03 hal.
dochody 3.982 kor. 63 hal.
niedobór 29.546 kor. 40 hal.

na którego pokrycie postanowiła Rada powiatowa nałożyć 30% dodatek do podatków bezpośrednich.

Za podstawę do obliczenia stopy procentowej dodatków przyjęto rzeczywisty ich dochód w ostatnich trzech latach, wobec czego przyjęto za podstawę sumę podatków bezpośrednich tylko w kwocie 98.488 koron.

II. Fundusz dróg powiatowych:

wydatki 35928 K. 64 h.
dochody 15.246 K. 16 h.
niedobór 20.282 K. 48 h.

na którego pokrycie nałożyła Rada powiatowa 21 proc. dodatek do podatków bezpośrednich.

III. powiatowy fundusz dróg gminnych:

wydatki 20.300 K.
dochody:

a) własne 10.551 K. 20 h.

b) 10 proc. ustawowy

dodatek do podat-
ków bezpośrednich

9.848 K. 80 h.

20.300 K.

niedobór — —

Wysokość zatem uchwalonych na rok 1907. dodatków powiatowych do podatków bezpośrednich wynosi łącznie 51 proc. obok 10 proc. dodatku na powiatowy fundusz dróg gminnych.

Na pobór tak wysokich dodatków wymagana jest w myśl postanowień §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej w brzmieniu ustawy z 17. czerwca 1874. Dz. u. kr. Nr. 51. uchwała Wysokiego Sejmu i Cesarskie zezwolenie.

Uchwalone w r. 1904., 1905. i 1906. dodatki powiatowe do podatków bezpośrednich wynosiły:

w roku 1904. łącznie 37 proc.

w roku 1905. łącznie 40 proc.

w roku 1906. łącznie 38 proc.

a to obok 10 proc. dodatku na powiatowy fundusz dróg gminnych.

Wzrost dodatków powiatowych w r. 1907. spowodowało przeważnie wstawienie do rozchodów budżetu powiatowego nowych wydatków jak:

1) dodatek drożyzniany dla urzędników i służb powiatu 720 K.

2) na urządzenie kasy oszczędności 1500 K.

3) dokończenie budowy drogi Ławrów-Mszaniec 10.500 K.

4) Naprawa dróg w powiecie uszkodzonych powodzią 2000 K.

5) 1-sza rata pożyczki na cele drogowe 32.000 K. 6.400 K.

Wydział krajowy uznaje więc ze swej strony wysokość uchwalonych przez Radę pow. dodatków pow. do podatków bezpośrednich, jako uzasadnioną rzeczywistością potrzebą i wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Reprezentacji powiatowej w Starym Samborze zezwala się pobierać w r. 1907. na cele powiatu 51 proc. dodatki powia-

towe do państwowych podatków bezpośrednich z wyłączeniem podatku osobistodochodowego a to obok 10 proc. dodatku ustawowego na powiatowy fundusz dróg gminnych.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca Członek Wydziału krajowego poseł **Wereszczyński**. Wnoszę przyjęcie tej uchwały w trzecim czytaniu bez czytania.

Marszałek. Jest wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje uchwałę w trzecim czytaniu bez czytania, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje sprawozdanie komisji wodnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie regulacji Rudawy z dopływami. (**Alg. 188**).

Sprawozdawca poseł Staniszewski ma głos.

Sprawozdawca poseł **Staniszewski** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę o odczytanie wniosku komisji.

Sprawozdawca poseł **Staniszewski** (*czyta*).

Wysoki Sejm raczy uchwalić następujący projekt ustawy:

Ustawa

z dnia o regulacji potoku Rudawy z dopływami.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem Księ-

stwem Krakowskiem rozporządzam, co następuje:

§. 1.

Regulacya potoku Rudawy od mostu w Woli justowskiej do mostu drogowego w Dulowy z dopływami ma być wykonaną jako przedsiębiorstwo powiatów Krakowskiego i Chrzanowskiego, subwencyonowane z funduszu krajowego.

§. 2.

Za podstawę techniczną tej regulacyi służyć ma projekt Wydziału krajowego z roku 1906, który prelinimuje kosztu budowy na 3,600.000 koron.

Wydział krajowy zostaje jednak upoważniony do poczynienia zmian w tym projekcie w porozumieniu z Administracyą państwa, w granicach powyższej sumy kosztorysowej.

§. 3.

Kosztu regulacyi włącznie z wydatkami na utrzymanie w czasie budowy i kosztami zarządu pokryte będą z mającego się w tym celu utworzyć funduszu regulacyjnego.

Fundusz regulacyjny ma być utworzony!

a) z datku funduszu kraj. w wysokości czterdziestu pięciu procent prelinimowanych kosztów w kwocie 1,620.000 kor.

b) z datku państwowego funduszu melioracyjnego w myśl §. 6. ust. 2. i §. 4. ust. 2. a) ustawy z dnia 30. czerwca 1884 Dz. p. p. Nr. 116. z zastrzeżeniem konstytucyjnego zezwolenia w wysokości czterdziestu pięciu procent prelinimowanych kosztów w maksymalnej kwocie 1,620.000 koron.

c) z datków interesowanych powiatów w wysokości dziesięciu procent prelinimowanych kosztów, a mianowicie z datku

Krakowskiego w kwocie 202.500 koron i z datku

Chrzanowskiego w kwocie 157.500 koron.

Powiatom konkurującym zastrzega się prawo ściągnięcia przypadających na nie datków konkurencyjnych od właścicieli nieruchomości i zakładów, które od wylewów mają być uchronione, a to po myśli §. 66. ustawy wodnej z dnia 14.

marca 1875 Nr. 38 Dz. u. kraj. według wartości tych nieruchomości i zakładów.

Jeżeli po ukończeniu robót objętych projektem okaże się we funduszu regulacyjnym pozostałość kasowa, pozostałość ta ma być zwróconą kontrybującym czynnikom w stosunku ich udziału w kosztach budowy.

§. 4.

Termin rozpoczęcia i czas trwania budowy, tudzież wysokość i terminu płatności datków kraju, państwa i powiatów oznaczy Wydział krajowy wspólnie z Administracyą państwa.

§. 5.

Dla utrzymania wykonanych robót ma być utworzony oddzielny fundusz.

Fundusz ten składać się będzie:

1. Z kwoty osiągniętej ze sprzedaży uzyskanych przez regulację gruntów.

2. z dochodów uzyskanych z wydzierżawiania skarp potoku Rudawy i dopływów;

3. z corocznych datków kraju, tudzież powiatów Krakowskiego i Chrzanowskiego.

Dalsze postanowienia co do wysokości datków kraju i powiatów na konserwację i innych zarządzeń potrzebnych dla utrzymania wykonanych budowli wydane zostaną w drodze ustawodawstwa po skończeniu budowy.

§. 6.

Wykonanie robót, oraz zarząd funduszu regulacyjnego i konserwacyjnego obejmie Wydział krajowy.

Sposób wykonania przedsiębiorstwa oznaczyć ma Wydział krajowy w porozumieniu z Administracyą państwa, której podobnie jak reprezentacyom powiatów Krakowskiego i Chrzanowskiego przyznany zostanie wpływ odpowiedni na tok spraw technicznych i ekonomicznych przedsiębiorstwa.

Bliższe szczegóły co do zakresu i sposobu wywierania tego wpływu, oraz co do ewentualnego bezpośredniego współdziałania państwowych organów technicznych przy wykonaniu tego przedsiębiorstwa określi rozporządzenie wykonawcze, które ułoży Wydział krajowy wspólnie z Administracyą państwa.

§. 7.

Wykonanie tej ustawy poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta, Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa ogólna zamknięta, przystępujemy do rozprawy szczegółowej.

Sprawozdawca p. **Staniszewski.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy en bloc.

Marszałek. Jest wniosek przyjęcia tej ustawy en bloc. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*) Jest przyjęty. Kto przyjmuje tę ustawę en bloc, zechce rękę podnieść (*Większość*). Jest przyjęta.

Sprawozdawca p. **Staniszewski.** Wnoszę przyjęcie tej ustawy w trzecim czytaniu bez czytania.

Marszałek. Jest wniosek przystąpienia do trzeciego czytania bez czytania. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje ten wniosek, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty. Kto przyjmuje ustawę w trzecim czytaniu bez czytania, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęta.

Następuje wybór uzupełniający jednego członka komisji przemysłowej.

Na skrutatorów zapraszam p. p. Kostheima, Schötzla i ks. Jaworskiego. Proszę panów o przedsięwzięcie skrutynium a tymczasem przystępujemy do dalszego punktu porządku dziennego:

Następuje sprawozdanie komisji drogowej o projekcie ustawy drogowej. (*Alg. 189*).

Sprawozdawca p. Stan. **Jędrzejowicz** ma głos.

Sprawozdawca p. **Jędrzejowicz** (*zaczyna czytać sprawozdanie*).

Sekretarz p. **Urbański.** Wnoszę uwolnienie p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania.

Marszałek. Jest wniosek uwolnienia p. Sprawozdawcy od czytania sprawozdania. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Wniosek jest przyjęty. Proszę p. Sprawozdawcę o odczytanie wniosku

Sprawozdawca p. **Jędrzejowicz** (*czyta*):

Przedewszystkiem muszę omyłki druku w sprawozdaniu sprostować a mianowicie w §. 1. projektowanej ustawy w 3. ustępie zamiast „odmienne“ ma być „odmiennie“, w 4. ustępie zamiast „które“ ma być „którymi“, w §. 2. w przedostatnim ustępie zamiast „prełożonego“ ma być „przełożonego“, w §. 3. w drugim ustępie zamiast „podnoszenia“ ma być „ponoszenia“ w §. 4. w pierwszym ustępie zamiast „pulicznej“ ma być „publicznej“, w §. 5. w pierwszym ustępie zamiast „pozwolenie“ ma być „przyzwolenie“ w §. 22. w pierwszym wierszu zamiast „w sprawie“ ma być „w sprawach“.

I. Wysoki Sejm raczy uchwalić następujący projekt ustawy drogowej i uznać petycye L. 766, 1087—1107 i 1307 za załatwione.

Ustawa

z dnia . . . dla Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem z wyjątkiem miast Lwowa i Krakowa o budowie i utrzymaniu dróg publicznych niepaństwowych.

Zgodnie z uchwałą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam co następuje:

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Drogi publiczne niepaństwowe, dzielą się na:

1. Drogi krajowe, którymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi powiatowe uznane zostaną (§. 2.).

2. Drogi powiatowe, którymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi powiatowe uznane zostaną (§§. 2. i 21. punkt 5);

3. Publiczne dojazdy kolejowe, do których ustawa ta ma o tyle zastosowanie, o ile specjalnymi przepisami ustawodawczymi stosunki prawne tej kategorii dróg nie są odmiennie uregulowane;

4. Drogi gminne I. klasy, którymi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące

i te, które za drogi gminne I. klasy uznane zostaną (§§. 2. i 21, punkt 5.);

5. Drogi gminne II. klasy, któremi są wszystkie inne drogi, istniejące w granicach gminy i obszaru dworskiego, do publicznego użytku przeznaczone a do powyższych kategorii nienależące, oraz te, które za drogi gminne II. klasy uznane zostaną (§. 2., §. 5. ustęp końcowy, §. 23, punkt 3. i §. 21. punkt 5.).

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej i do przeistoczenia drogi innej kategorii na drogę krajową potrzeba uchwały sejmowej.

Do zakładania drogi powiatowej lub gminnej I. klasy oraz do przeistoczenia drogi innej kategorii na powiatową lub gminną I. klasy potrzeba uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia Wydziału krajowego.

Przed założeniem drogi krajowej, powiatowej lub gminnej I. klasy porozumie się Wydział krajowy z c. k. Namiestnictwem co do ogólnego kierunku drogi ze względów wojskowych i publicznych. Szczegóły trasy i planu jak i porządek wykonania robót przy budowie drogi oznaczy dla drogi krajowej Wydział krajowy, a dla drogi powiatowej lub gminnej I. klasy Wydział powiatowy we własnym zakresie działania.

Za drogi powiatowe lub gminne I. klasy uznane być mają drogi ważniejsze dla gospodarczego, handlowego lub przemysłowego ruchu w powiecie, szczególnie zaś te, które zostały albo mają być budowane lub przebudowane przy zasiłku z funduszu krajowego (§. 15.).

Do zakładania drogi gminnej II. klasy potrzeba uchwały Rady gminnej, oświadczenia przełożonego obszaru dworskiego i przyzwolenia Wydziału powiatowego.

O ile droga uznana za krajową, powiatową lub gminną I. klasy nie została jeszcze objętą przez odpowiedni dla tej kategorii dróg zarząd drogowy, komunikacja po tej drodze utrzymywaną będzie kosztem i pod odpowiedzialnością czynników, które do jej utrzymywania były dotąd obowiązane.

§. 3.

Mosty, ławy i przewozy, nie mniej

też budowy sztuczne i wszelkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bezpieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi, na której lub przy której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy albo utrzymania mogą być uznane w sposób przepisany §. 2 za samoistne obiekty wyższej kategorii i budowane względnie utrzymywane z dotyczącego funduszu.

Co do ponoszenia kosztów budowy i utrzymania grobel i wałów, po których drogi publiczne prowadzą, jakoteż obiektów, robót i urządzeń wodnych, z istnieniem drogi w związku będących obowiązują postanowienia ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875 dz. u. kr. Nr. 38. wraz z odnośnymi ustawami i przepisami.

§. 4.

Własność ruchoma, stale lub czasowo potrzebna w celu budowy i utrzymania drogi publicznej a względnie jej założenia, rozszerzenia, przełożenia, przebudowania, odwodnienia, ochrony i t. p., może być nabytą w drodze wywłaszczenia.

Również w drodze wywłaszczenia nabyte być mogą grunta potrzebne do produkcji kamienia łamanego, żwiru, piasku, gliny i t. p., niemniej też do urządzania placów składowych i dojazdów, do stawiania domków mytniczych i wogóle wznoszenia budynków dla potrzeb, wywołanych budową lub utrzymaniem drogi publicznej.

Orzeczenie ekspropriacyjne, które ma wydać c. k. Namiestnictwo, winno zawierać zarazem postanowienie co do wysokości odszkodowania, które należy wypłacić na podstawie oszacowania zaprzysiężonych znawców nieinteresowanych.

Strona interesowana, która czuje się pokrzywdzoną wynagrodzeniem, oznaczonym przez władzę administracyjną w orzeczeniu ekspropriacyjnym, może udać się do właściwego sądu o przeprowadzenie sądowego oszacowania przy analogicznem stosowaniu przepisów ustawy z d. 18. lutego 1878 dz. u. p. Nr. 30., mimo to jednak prawomocne orzeczenie ekspropriacyjne nadaje zarządowi drogi prawo objęcia w posiadanie przedmiotu wywłaszczonego, jeśli złoży do depozytu politycznego wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

Jeśli w interesie komunikacji publicznej zachodzi potrzeba uskutecznienia robót pilnych, które czynią koniecznem bezzwłoczne wykonanie prawa wywłaszczenia, może nastąpić skrócone postępowanie ekspropriacyjne według wymienionej ustawy z dnia 18. lutego 1878 dz. u. p. Nr. 30.

§. 5.

Zaniechanie drogi krajowej może nastąpić tylko na mocy ustawy kraj., — drogi powiatowej lub gminnej I. klasy na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału kraj. i c. k. Namiestnictwa; zaś drogi gminne II. kl. na podstawie uchwały Rady gminnej, oświadczenia przełożonego obszaru dworskiego, tudzież przyzwolenia Wydziału powiatowego i c. k. Starostwa, a w razie niezgodności rozstrzyga Wydział kraj. po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Wszelako jeżeli miejscowa gmina i miejscowy obszar dworski zgodnie oświadczą się przeciw zaniechaniu drogi gminnej II. kl., droga ta zaniechaną być nie może.

Przed zaniechaniem drogi kraj., powiatowej, lub gminnej I. klasy należy przesłuchać reprezentantów gmin i obszarów dworskich, przez których terytorium ta droga prowadzi.

Postanowienia, poprzednimi ustępami objęte, nie tyczą się częściowego zaniechania drogi publicznej, spowodowanego jej przełożeniem, sprostowaniem lub zmianą kierunku, jeżeli droga i nadal prowadzi ma bez przerwy przez miejscowości, które przedtem z sobą łączyła.

Zaniechana droga krajowa, powiatowa lub gminna I. klasy staje się drogą gminną II. klasy, o ile według swobodnego uznania czynników, powołanych do jej zaniechania, jest potrzebna do użytku publicznego, a nie została przeznaczona do założenia lub urządzenia drogi publicznej innej kategorii.

§. 6.

Grunt drogi, w całości lub w części zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, albo też do zamiany za inny grunt, potrzebny dla drogi, sprzedanym będzie na korzyść funduszu budowy względnie przebudowy nowej drogi.

W tym celu Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy, po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi jej oszacowanie przez znawców nieinteresowanych i zawezwie o zapłacenie ceny szacunkowej w regule tych właścicieli, których grunta z drogą się stykają, w miarę ich z nią stykania się.

Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 30 od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

W ten sam sposób ma być przeprowadzona sprzedaż także każdego innego gruntu, niepotrzebnego dla drogi publicznej, wszelako na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należy (§§. 9. i 11.).

§. 7.

Ustanowienie zasad, na podstawie których odbywa się pobór myta na drogach publicznych niepaństwowych, należy do ustawodawstwa krajowego.

Co do poboru myta na drogach krajowych obowiązuje ustawa z dnia 25. grudnia 1871 dz. u. kr. Nr. 18. z r. 1872.

Postanowienia wymienionej ustawy mają zastosowanie także do innych dróg publicznych niepaństwowych, objętych we własny zarząd Wydziału krajowego.

Pozatem strony interesowane mogą pobierać myto mostowe, drogowe lub przewozowe na drogach powiatowych, gminnych lub publicznych dojazdach kolejowych na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za cesarskiem zezwoleniem.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzielona koncesya mytnicza, której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział kraj. po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, jednak za każdym razem nie na dłużej, jak na czas ustanowiony w koncesyi, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem kraj. i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi kraj. na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień o udzielaniu koncesyj mytniczych.

Strona prywatna, która ma prawo do poboru opłat mytniczych, bez względu na to, czy z prawa korzysta lub nie, winna przedmiot omycony utrzymywać dla komunikacji publicznej w należytem stanie i własnym kosztem aż do wygaśnięcia koncesyi.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie rogatki równie jak rozstrzygnięcie sporów co do uwolnienia od myta, objężdżania rogatek i tp. należy do władz politycznych.

§. 8.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków, opartych na dobrowolnych ugodach lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

II. Szczegółowe postanowienia.

A) Pokrycie kosztów.

§. 9.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz kraj., do którego wpływają także dochody ze źródeł, przepisanych tą ustawą.

Sejm kraj. przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) może określić świadczenia powiatów, przez których terytorium ta droga ma prowadzić, na rzecz jej budowy i przyszłego utrzymania. W takim razie wykonanie uchwały sejmowej zależnem będzie od uiszczenia przez odnośne Reprezentacye powiatowe zastrzeżonych świadczeń.

§. 10.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych I. klasy ponosi fundusz powiatowy, — zaś dróg gminnych II. klasy fundusz miejscowy.

§. 11.

Do funduszu powiatowego wpływają na cele drogowe:

1) dochody ze sprzedaży niepotrzebnych gruntów i budynków drogowych, starych materiałów i narzędzi, z wydzierżawienia trawy, odsetki od własnych kapitałów itp.

2) datki na budowę i utrzymanie

3) datki z powodu niezwykłego zużycia dróg;

4) dochody z myt;

5) dochody z wynagrodzenia szkół zrzędzonych na dotyczących drogach;

6. dotacye i subwencye;

7. należytości, uiszczane na mocy specjalnych tytułów prawnych;

8. grzywny, nałożone na członków miejscowego zarządu drogowego;

9. dodatki do podatków bezpośrednich.

Takie same dochody z wyjątkiem wymienionych pod poz. 8. i 9. wpływają na rzecz dróg gminnych II. klasy w danej miejscowości do funduszu miejscowego.

Jeżeli dochód funduszu powiatowego lub funduszu miejscowego ma specjalne przeznaczenie dla pewnej drogi lub pewnego przedmiotu drogowego, winien być w całości na ten cel użyty.

§. 12.

Każdy opodatkowany opłaca rocznie na rzecz funduszu powiatowego na cele drogowe powiatu 18% podatków bezpośrednich.

Wobec uwolnienia ustawodawstwem krajowem w myśl art. XIII. ustawy z dnia 25. października 1896 dz. u. p. Nr. 220. podatku osobisto-dochodowego od wszelkich dodatków, kompetencyi ustawodawstwa krajowego podlegających, podatek ten jest także wolny od wszelkich dodatków na cele drogowe.

§. 13.

Z funduszu powiatowego pokrywane być mają wszystkie potrzeby dróg powiatowych i gminnych I. klasy.

Z tego funduszu także udzielane być mają dotacye dla funduszy miejscowych na pokrycie potrzeb dróg gminnych II. klasy.

Dotacye te w miarę rzeczywistej potrzeby winne wynosić corocznie przynajmniej 8% podatków bezpośrednich, przepisanych w gminie i na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Wyjątek stanowią gminy, objęte postanowieniami §. 25., które otrzymywać będą na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy stałą dotacyę roczną w wysokości 9%.

podatków bezpośrednich w tej gminie opłacanych.

§. 14.

Jeżeli zasoby powiatowego funduszu nie pokrywają wydatków, poprzednim paragrafem przepisanych, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić na ten cel stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

Jeżeli Rada powiatowa nie wykonała tego obowiązku, a stąd sprawa utrzymania komunikacji publicznej doznawała uszczerbku, natenczas Wydział krajowy, po zbadaniu i stwierdzeniu takiego stanu rzeczy, wstawi w budżet powiatowy potrzebną na cel powyższy kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich a to w granicach zakreszonych §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej.

§. 15.

Do budowy albo przebudowy drogi powiatowej lub gminnej, mającej doniosłe znaczenie pod względem komunikacji, udzielony być może z funduszu krajowego zasiłek bezzwrotny lub zwrotny z zastrzeżeniem dopełnienia warunków, przepisanych ustawą (§. 2.) i zastrzeżonych przez Wydział krajowy.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłków z funduszu krajowego, nie jest utrzymywaną w należyty stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §§. 14. i 21.

Wyjątkowo udzielonym być może zasiłek z funduszu krajowego także na rzecz utrzymania dróg powiatowych lub gminnych, zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego, a ważnych dla zakładów przez kraj utrzymywanych, dla zdrojowisk krajowych lub stacji klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na utrzymanie dróg w powiecie łącznie z 18% stałym dodatkiem przenoszą 28% tychże podatków, a mimo to niezbędne potrzeby na ten cel tymi dochodami oraz zasobami powiatu z innych źródeł pokryte być nie mogą, natenczas przyzna Wydział krajowy po zbadaniu stanu rzeczy, w miarę rozporządzalnej dotacji (§. 20.), stosowną pomoc z funduszu krajowego dla zasilenia funduszu powiatowego (§. 11.).

§. 16.

Wydział krajowy co do drogi krajowej, a Wydział powiatowy co do drogi powiatowej lub gminnej winien przeprowadzić rokowania ze stronami interesowanymi (osobami fizycznymi lub moralnymi) co do datków dobrowolnych bądź w pieniądzu bądź też w robociźnie, materiale albo gruntach na rzecz jej budowy lub przebudowy i przyszłego utrzymania.

Na strony interesowane, które z wybudowania lub rekonstrukcji potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej, względnie mostu na takiej drodze odniosą znaczne korzyści, nałożony być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy, osobny datek przymusowy, a to orzeczeniem, wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Do obowiązkowego udziału w kosztach powyższych powołani być mogą tylko interesowani, korzystający z drogi lub mostu, bez względu na granice osad i powiatów.

Stopień korzyści z drogi i wysokość datku przymusowego oznaczone będą z uwzględnieniem okoliczności, miarę interesu komunikacyjnego wykazujących, a przedewszystkiem na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających.

Wysokość datków przymusowych, nałożonych na strony interesowane, razem wziętych, nie może przynosić 30% całego kosztu połączonego z budową lub rekonstrukcją drogi lub mostu.

Do powyższych 30% nie wlicza się datków dobrowolnie przez inne strony interesowane ofiarowanych. Wszelako stronom interesowanym, którym nakłada się datek przymusowy, należy wliczyć do 30% datki, które one już dobrowolnie zobowiązały się uiścić.

Pierwszeństwo budowy lub przebudowy przy równych zresztą warunkach służy tym drogom, dla których ofiarność stron interesowanych okaże się największą.

§. 17.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalń lub kamieniołomów albo też eksploatacja lasów

albo wreszcie dostawa materiałów budowlanych nieomyconą drogą niezwykle zużywa lub psuje, obowiązany będzie odnośny przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Powyższe datki mają być opłacane także za zużycie drogi omyconej, jeżeli fury nie przejeżdżają przez roгатkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

Znajdujące się na drodze myto mostowe lub przewozowe nie uwalnia od dodatków z powodu niezwykle zużycia drogi samej.

Transporty wolne od myta są także wolne od datków z powodu niezwykle zużycia drogi.

Jeżeli nie przyjdzie do porozumienia między stroną interesowaną i Wydziałem krajowym co do datków dobrowolnych dla drogi krajowej lub Wydziałem powiatowym dla drogi powiatowej, gminnej lub publicznego dojazdu kolejowego, natenczas o wysokości tych datków i sposobie ich uiszczenia orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiesnictwem.

Jeżeli dojdzie do wydania formalnego orzeczenia, strona interesowana jest obowiązana ponieść także wszystkie koszty dochodzeń, potrzebnych według uznania władzy orzekającej, dla ustalenia powyższych datków.

W regule za podstawę do obliczenia datków przyjąć należy przybliżoną ilość fur, drogę zużywających, z uwzględnieniem przypuszczalnego dochodu, jakiby mógł być uzyskany w razie zaprowadzenia na niej opłat mytniczych w stosunku do jej długości.

Jeżeli znana jest nie ilość fur lecz przybliżona ilość ciężarów, natenczas przyjąć można wagę ciężaru 1.500 kg. dla przewozu jedną furą parokonną lub parobydłaną.

Przed wydaniem orzeczenia stronie interesowanej musi być daną możność poznania obliczenia mającego służyć za podstawę do oznaczenia wysokości datków i wniesienia przeciw temu obliczeniu swoich zarzutów.

§. 18.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa, gminna I. lub II. klasy przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad

wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p., całą stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada analogicznie do postanowień ustawy gminnej względnie ustawy o obszarach dworskich co do zakładania i utrzymania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odnośnych.

Wyjątek od powyższego pravidła zrobić może Wydział krajowy co do dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w wypadku uwzględnienia godnym, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. lub II. klasy, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy.

§. 19.

Jeżeli komunikacya przez wypadki elementarne jak n. p. zasy py śmiegowe, powódzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki za wynagrodzeniem mieszkańcy osad (gminy i obszaru dworskiego) najbliższych miejsca, w którym robota ma być wykonaną.

Rada powiatowa oznaczy okrąg osad, które i kolejny porządek, w jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót, oraz stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość.

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy.

B) Zakres działania Reprezentacyi Władz, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzednich.

§. 20.

Sejm krajowy uchwała:

1. fundusze potrzebne do budowy i utrzymania dróg krajowych;
2. dotacyę z funduszu krajowego na zasiłki dla dróg powiatowych gminnych (§. 15.).

§. 21.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych oraz

naczelnny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymaniem wszystkich innych dróg publicznych niepaństwowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu rozporządzenia i instrukcje, które może ogłaszać w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych i czuwa nad ściśłem wykonywaniem przepisów istniejących;

2. przeznaczają w granicach dotacji przez Sejm uchwalonej (§. 20. punkt 2.) zasiłki bezzwrotne i pożyczki na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 15.);

3. może objąć w razie potrzeby przez siebie uznanej, w zarząd własny budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. albo II. klasy, przyczem oznaczy kwotę, która w takim razie z funduszu powiatowego w czasie trwania tego zarządu ma być oddaną do dyspozycji Wydziału krajowego wraz z dochodami, przeznaczonymi specjalnie na rzecz drogi odnośnej;

4. ustanowi, w razie potrzeby przez siebie uznanej, na koszt powiatu własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego, jeśli Wydział powiatowy zaniedbuje bądź drogi powiatowe, bądź drogi gminne I. lub II. klasy, albo nie wykonuje należycie nadzoru nad drogami gminnymi (§. 25. punkt a), lub w sposób nieodpowiedni używa funduszy drogowych;

5. rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do potrzeby i kierunku dróg powiatowych lub gminnych I. klasy, dalej rozstrzyga w razie niezgodności zdań między gminą i obszarem dworskim względnie gminami i obszarami dworskimi z jednej a Wydziałem powiatowym względnie Wydziałami powiatowymi z drugiej strony co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy i

6. wogóle rozstrzyga spory drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

§. 22.

Rada powiatowa wydaje potrzebne uchwały w sprawach dróg powiatowych i gminnych, a w szczególności uchwała także potrzebne dla tych dróg fundusze, orzeka o budowie i kierunku dróg powiatowych lub gminnych I. klasy i czuwa nad ściśłem wykonaniem przepisów obowiązujących.

§. 23.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych i gminnych I. klasy bezpośrednio, a gminnych II. klasy przy współudziale miejscowego zarządu drogowego (§. 24.);

2. kieruje budową i sprawuje nadzór nad utrzymaniem drogi krajowej, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;

3. orzeka w braku porozumienia między gminą a obszarem dworskim, tudzież między sąsiednimi gminami i obszarami dworskimi co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy;

4. rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych II. klasy;

5. orzeka w sprawach naruszenia całości drogi publicznej i przywrócenia jej do pierwotnego stanu;

6. sporządza i utrzymuje w ewidencji kataster dróg powiatowych gminnych I. i II. klasy co do tych ostatnich przy współudziale gmin i obszarów dworskich. Do katastru dróg gminnych II. klasy wciągnięte być mają wszystkie drogi gminne, do użytku publicznego przeznaczone.

§. 24.

Miejscowy zarząd drogowy (§. 23. punkt 1.) jest organem wykonawczym Wydziału powiatowego dla administracji dróg gminnych II. klasy w danej miejscowości.

Miejscowy zarząd drogowy składa się z naczelnika gminy względnie jego zastępcy i przełożonego obszaru dworskiego lub jego zastępcy.

Zastępcę przełożonego obszaru dworskiego wyznacza pod własną odpowiedzialnością analogicznie do postanowień §. 8. ust. o obsz. dworsk. właściciel tegoż obszaru z pośród miejscowych mieszkańców (obszaru dworskiego lub gminy) i nazwisko tegoż podaje do wiadomości c. k. Starostwa i Wydziału powiatowego.

Kto nie może być przełożonym obszaru dworskiego, ten nie może być jego zastępcą w zarządzie drogowym.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, oraz w tych wszystkich gminach, w których obowiązują wyjątkowe postanowienia §. 25., miejscowy zarząd drogowy należy do zakresu działania Zwierzchności gminnej względnie magistratu.

Miejscowy zarząd drogowy dogląda, czy drogi gminne II. klasy są w stanie dla komunikacji publicznej przydatnym i jest obowiązany zawiadamiać Wydział powiatowy o potrzebach tych dróg.

Miejscowy zarząd drogowy przedkłada Wydziałowi powiatowemu preliminarz potrzeb dróg gminnych II. klasy i wykonuje wszelkie polecenia Wydziału powiatowego, a w szczególności na polecenie Wydziału powiatowego prowadzi także rachunki dochodów i wydatków i przedkłada Wydziałowi powiatowemu coroczne zamknięcie rachunkowe.

Wydziałowi powiatowemu służy też prawo wydawania poleceń w sprawach dróg gminnych II. klasy do poszczególnych członków miejscowego zarządu drogowego.

Członkowie miejscowego zarządu drogowego, w ustępie 2. i 3. wymienieni, winni porozumieć się ze sobą co do sposobu wspólnego wykonywania swych czynności w zarządzie dróg gminnych II. klasy, a w szczególności ułożyć sposób zwoływania zebrań zarządu drogowego, prowadzenia kasy i rachunków, oraz odbierania, wysyłania i podpisywania pism urzędowych.

O wyniku porozumienia winien zarząd drogowy donieść Wydziałowi powiatowemu w czasie, przez tenże Wydział oznaczonym.

W braku porozumienia wyda odpowiednie zarządzenie Wydział powiatowy.

Na każdego członka miejscowego zarządu drogowego, przekraczającego lub zaniedbującego swoje obowiązki, nakładać może Wydział powiatowy kary pieniężne (porządkowe) aż do 40 K.

Kary te wpływają do funduszu powiatowego (§. 11. punkt 8.).

Każdy członek miejscowego zarządu drogowego jest odpowiedzialny za szkodę, wyrządzoną funduszowi wskutek zaniedbania swego obowiązku lub nadużycia prawa.

Jeżeliby miejscowy zarząd drogowy nie wypełniał należycie obowiązków poruczonych mu ustawą lub poleceniami władz, natenczas Wydział powiatowy ma zarządzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien w miarę potrzeby przez siebie uznanej usunąć tenże zarząd, w którym to razie rozporządzać będzie dochodami z myta i wszystkimi

innymi funduszami, dla dotyczących dróg przeznaczonymi.

§. 25.

W gminach miejskich, dla których wydaną została ustawa gminna z dnia 13. marca 1859. Dz. u. kr. Nr. 24. oraz w gminach Oświęcim, Lipnik, Czarna wieś, Dąbie, Krowodża i Nowa wieś narodowa, obowiązuje niniejsza ustawa z następującymi zmianami:

a) gminy te prowadzić będą pod kontrolą władz nadzorczych (§§. 21 i 24.) cały zarząd techniczny i ekonomiczny wszystkich dróg gminnych I. i II. klasy, w obrębie gminy i obszaru dworskiego (gminy katastralnej) położonych, nie wyłączając czynności z §. 6. tej ustawy wypływających;

b) z ustanowionego w §. 12. ośmnaścieprocentowego dodatku do podatków bezpośrednich, opłacanych w tych gminach katastralnych, 9% tychże podatków wpływać będzie do kasy miejscowej na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy, a 9% do kasy Rady powiatowej na cele drogowe i powiatu;

c) jeżeli powyższy dodatek wraz z innymi dochodami (§. 11.), przeznaczonymi na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy, nie wystarcza na opędzenie wydatków połączonych z budową i należytem utrzymaniem dróg pomienionych, natenczas Rada gminna jest obowiązana na pokrycie niedoborów wyznaczyć dotację z innych funduszy, a w braku tychże uchwalić odpowiedni dodatek do podatków bezpośrednich.

Jeżeli przy gminie jest samoistny obszar dworski, w pokryciu niedoborów winien i on partycypować kwotą w stosunku podatków bezpośrednich opłacanych przez gminę i obszar dworski.

W tym celu Wydział powiatowy, przy załatwieniu preliminarza, nałoży na obszar dworski stosowny dodatek do podatków bezpośrednich.

Przepisy tego paragrafu zastosować można także do innych gmin wraz z obszarami dworskimi, po wysłuchaniu Reprezentacji gminnej i przełożonego obszaru dworskiego, uchwałą Rady powiatowej i Wydziału krajowego.

§. 26.

Władze polityczne mają prawo i obowiązek czuwania, aby dróg publicznych

każdy bez przeszkody mógł używać niemniej, aby przez zaniedbanie drogi bezpieczeństwo osób i własności nie cierpieć. W razie więc takiego zaniedbania zażądają zarządzenia od organu, sprawującego dozór bezpośredni, a w razie niebezpieczeństwa, gdy krok ten zostanie bezskutecznym, zarządzą stosowne środki do naprawy drogi na koszt zobowiązanych i właściwy organ bezzwłocznie o tem zawiadomiał.

§. 27.

Wszelkie należytości, przypadające na podstawie tej ustawy tudzież kosztą postępowania wykonawczego, gdy nie są uiszczone w terminie, ściągnięte będą drogą egzekucyi politycznej podług istniejących ustaw i przepisów.

Prawomocne uchwały, orzeczenia i rozporządzenia, wydane na podstawie niniejszej ustawy, egzekwowane będą na żądanie właściwej władzy autonomicznej przez polityczną władzę powiatową.

§. 28.

Wszystkie przedstawienia i odwołania się do wyższej władzy autonomicznej winne być wniesione w ciągu 14 dni, licząc od dnia następnego po ogłoszeniu lub doręczeniu, na ręce tej władzy, która zarządzenie lub orzeczenie wydała, albo jest organem wykonawczym reprezentacyi, która uchwałą powzięła. Jeśli reprezentacya lub władza, która zarządzenie lub orzeczenie wydała, uważa odwołanie się do wyższej władzy za słuszne, natenczas przyjąć je może jako przedstawienie i zmienić swą pierwotną decyzję.

Przeciw zarządzeniu I. instancyi, których wykonanie w interesie bezpieczeństwa publicznego jest pilnem, odwołanie się nie ma mocy wstrzymującej.

Kosztą komisyi, wywołane przez zwołującego się, ponosi tenże, jeśli zażalenie w całości za niesłuszne uznaniem zostało. W przeciwnym razie ponosi je dotyczący fundusz.

Od orzeczeń politycznej władzy powiatowej, wydanych na mocy §. 26., odwołać się można w myśl przepisów obowiązujących do c. k. Namiestnictwa, które rozstrzyga sprawę ostatecznie w porozumieniu z Wydziałem krajowym.

§. 29.

Ustawa ta obowiązywać będzie od

dnia 1. stycznia po ogłoszeniu w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych.

Równocześnie utraci moc obowiązującą ustawa z dnia 5. lipca 1897. dz. u. kraj. Nr. 43. o prestacyach, funduszach i kompetencyi co do dróg publicznych nierządowych tudzież ustawa z dnia 17. kwietnia 1874. dz. u. kraj. Nr. 35. odnosząca się do postępowania przy udzielaniu koncesyi na pobór opłat mytniczych na rzecz funduszów powiatowych, gminnych jakoteż na rzecz stron prywatnych i ustawa z dnia 7-go czerwca 1899. dz. u. kraj. Nr. 74. o nakładaniu i pobieraniu myta na drogach powiatowych i gminnych I. klasy, objętych w zarząd Wydziału krajowego.

§. 30.

Wykonanie tej ustawy polecam Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

II. Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby, po wejściu w życie nowej ustawy drogowej, zabezpieczył w budżecie krajowym odpowiednią dotację na zasiłki powiatom udzielać się mające z tytułu utrzymania dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy.

Wysokość tej dotacyi ma być zabezpieczoną przynajmniej na pierwsze sześć lat w wysokości jednego miliona koron rocznie.

2. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby z uwzględnieniem możliwości finansowej kraju opracował projekt ukrajowienia pewnej sieci dróg czyto nowo zbudować się mających, czy też jako powiatowe lub gminne I. klasy już zbudowanych i by przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu uzyskanie wydatniejszej jak dotychczas pomocy państwa na rzecz budowy i utrzymania autonomicznych dróg w kraju.

Marszałek. Rozprawa ogólna otwarta. Dotychczas do głosu zapisani p. p. Merunowicz przeciw, Buynowski, Mieczysław Urbański, Hupka, Huryk, Korol i Jabłoński za wnioskami komisyi.

Głos ma mowca przeciw p. Merunowicz.

P. Merunowicz. Wysoka Izbo! Długoletnie moje doświadczenie poucza mnie, jak niewdzięczną jest to rzeczą przema-
wiać przeciw sprawie, która jak to sły-

szeliśmy dopiero co z odczytanej listy moców ma zapewnione przychylne usposobienie u wszystkich stronnictw Izby. Nie bez głębokiego więc namysłu odważyłem się zabrać głos, tembardziej, że jestem jedynym mówcą contra.

Zabierając mimoto głos, chciałbym spowodować wyjaśnienie niektórych! poważnych wątpliwości, jakie mam nie co do samej zasady reformy zamierzonej, przeciw której nie mam do nadmienienia, — ale co do sposobu, w jaki projekt komisji pragnie dotychczas obowiązującą ustawę drogową zreformować. Otóż wedle mego przekonania, opartego na długoletniem doświadczeniu w służbie praktycznej przy Wydziale powiatowym lwowskim i na doświadczeniach zebranych z innych Wydziałów powiatowych całego kraju, wydaje mi się najslabszą stroną projektu, zamiar zniesienia bezpośredniej odpowiedzialności za stan dróg — czynników miejscowych tj. miejscowych zarządów drogowych, a przeniesienie na Wydziały powiatowe całego technicznego i ekonomicznego zarządu dróg gminnych tj. przeniesienie na nie odrazu zarządu przeszło 40 tysięcy kilometrów dróg. Wprawdzie w sprawozdaniu komisji jest powiedziane, że odpowiedzialność ta nie będzie całkiem usunięta od czynników miejscowych, mianowicie powiada:

(czyta)

„Przez przeniesienie administracji tych dróg na Wydziały powiatowe odpowiedzialność gmin za bezpieczeństwo komunikacji publicznej po tych drogach nie ulega zmianie, bowiem odpowiedzialność ta nie wypływa z ustawy drogowej, lecz opiera się na postanowieniach ustaw gminnych z tytułu wykonywania policyi miejscowej“.

To jest jednak odpowiedzialność nadzwyczaj luźna, która w konkretnych przypadkach przeniesie się całkiem na Wydziały powiatowe, bo nic łatwiejszego będzie gminom, jak w razie n. p. jakiegoś wypadku nieszczęśliwego, jak skałeczenia. i t. p. odwołać się na Wydział powiatowy, że to wydział właśnie miał obowiązek starać się o naprawę stanu dróg.

Biura Wydziałów powiatowych w obecnym stanie nie są przygotowane do tego, żeby ten ciężar pracy na siebie przyjmując i skutecznie wykonywać. Jeżeli więc będzie wolą Wys. Izby już teraz ten projekt uchwalić, to z pewnością długi okres czasu minie, zanim biura Wydziałów po-

wiatowych nabiorą tyle siły, iż staną się zdolnymi do wykonywania tych obowiązków. Każde biuro będzie musiało być znacznie rozszerzone, trzeba będzie przyjąć znaczną ilość inżynierów, drogomistrzów i dozorców.

Przyznaje, że utrzymanie dróg, jeżeli się przypuści, że znajdują się siły techniczne, które będą miały odpowiednie fundusze do dyspozycji, że w takim razie będą roboty około dróg prowadzone raczej, prowadzone racjonalniej, jednym słowem, będą lepiej szły, niż dotychczas przy tradycyjnym sposobie pomagania sobie szarwarkami. Tego nie przeczę, i przeczyć nie chcę. Jednakowoż to wiem, że u nas w Galicyi nie ma po prostu tyle sił, tylu inżynierów, ile ten rozszerzony zakres działania wydziałów powiatowych będzie wymagał.

Teraz dla ogromnej większości sieci dróg gminnych drugiej klasy wykonuje się poprawki najkonieczniejsze patryarchalnym sposobem, jeżeli jest gdzie dziura w moście, naczelnik gminy, nie czekając polecenia Wydziału powiatowego, wysyła robotników i każe naprawić, co potrzeba dla dogodności miejscowej ludności. Na przyszłość będzie musiał zdawać sprawę do Wydziału powiatowego, ten będzie musiał sprawdzać, czy tak jest, i ile na to potrzeba kredytu, przysłać droźnika, wynająć robotników — a gdy to wszystko wykona, będzie musiał potem skontrolować kosztą i rachunki tej wykonanej roboty.

Nie mam nadziei, ażeby prezesowie Rad powiatowych czuli się tak na siłach, by zechcieli tym ciężkim obowiązkiem, jakie teraz na nich by spadły — się poddać. Nie przeczę, że znajdują się ofiarne jednostki gorliwe w służbie obywatelskiej, które zechcą się zajmować temi drobiazgowymi sprawami, ale ogromna większość dla braku czasu, względnie z powodu innych obowiązków, jakie na nich ciąży, nie będzie mogła tak bardzo tych spraw drogowych pilnować na przyszłość, kiedy raptownie, nagle, administracja 40.000 klm. dróg na biura Wydziałów powiatowych spadnie.

A zapytam, jaka będzie konsekwencja tego? Najbliższem następstwem będzie zmnożenie się wpływów i samowoli biurokracji powiatowej.

Ja sam jestem urzędnikiem Rady powiatowej, ale jako obywatel kraju muszę przyznać, z głębokiego przekonania — że to nie byłoby dobrze, ani słuszne,

ani z ogólnego stanowiska nie byłoby właściwe.

Urzednicy Rad powiatowych robią bez odpowiedzialności — odpowiedzialni są tylko wobec prezesa i Wydziału. I jeżeli prezesi i członkowie Wydziału nie będą mogli, nie będą poprostu w stanie wykonać tej kontroli, jaka jest potrzebną, by na zewnątrz przyjąć pełną odpowiedzialność, wtedy ci urzednicy siłą faktu przyswoją sobie te sprawy i zagarną je w swoje ręce. Tu będzie się miało do czynienia ze znacznymi funduszami, będzie się obracało znacznymi pieniędzmi, będzie otwarte pole do samowoli. Naturalnie, że człowiek prawy, człowiek uczciwy nie będzie tego wyyskiwał — w każdym razie, przyznać trzeba, że to w praktyce, że w życiu rzeczywistem może doprowadzić takie nagłe zwalenie bez przygotowania na wydziały powiatowe dyspozycyi ogromnymi funduszami i odpowiedzialności za stan 1000 klm. dróg w każdym powiecie przeciętnie, do ujemnych rezultatów — więc wypadałoby nad tem koniecznie bliżej się zastanowić i tak nagłe tej zmiany nie przeprowadzać.

Tu we wszystkich stronnictwach tej Wysokiej Izby tak jest pojmowane to przedłożenie Wydziału krajowego, jak gdyby tu była walka o to, czy szarwarki mają być dalej zatrzymane czy zniesione — czy kto jest zwolennikiem jego, czy też zasadniczym przeciwnikiem. Zdaje mi się, że bym się nie pomylił, jeślibym przypuścił, że ci wszyscy mówcy, którzy się dziś do głosu zapisali, będą ze szlachetnym zapalem bronili idei wolności i równości, a więc zniesienia szarwarku — przeciw reakcyonistom, którzy jawnie, czy tajemnie chcieliby ten zabytek pańszczyźniany zatrzymać.

Czyż to jest probierzem wsteczności lub wolności? Mnie się zdaje, że ta sprawa, to pytanie jest zupełnie nie na miejscu.

Przecież Francya, kraj z pewnością wolnomyślny, gdzie dziś u steru jest rząd socyalistyczny — pomimo to ze względów praktycznych do dziś szarwarki utrzymuje — a to z tego powodu, że uznaje, że w takich w najściślejszem słowa znaczeniu lokalnych rzeczach, jak dziura na drodze czy w moście, trudno jest zatrudniać urząd jakiś o parę mil odległy — lecz muszą tem się miejscowi ludzie turbować. A jeśli im potrzeba, by mogli ze wsi wyjechać na targ do miasta, to mogą sami to naprawić a nie nękać właśnie ludzi, których to nic nie obchodzi.

Jako bardzo silny argument w sprawozdaniu komisji przeciw zatrzymaniu szarwarków jest przytoczone, — i to będzie w prasie i na zgromadzeniach podnoszone z całym naciskiem, z całą paradą, że Sejm jest tak wolnomyślny, że znosi szarwarki, albowiem szarwarki, to krzycząca niesprawiedliwość — bo obszary dworskie partycypują w wartości tych szarwarków w 2·68% a gminy wiejskie w 78·86%.

Otóż dziwię się, jak pan sprawozdawca komisji drogowej, sam wieloletni Prezes Rady powiatowej, coś podobnego mógł w sprawozdaniu swoim umieścić, mimo że wiedział, że to jest fałsz, że to jest rachunek nieprawdziwy, nie odpowiadający rzeczywistemu stanowi rzeczy.

Ja nie miałem innego źródła, ażeby sprawdzić, jakie jest stosunkowe opodatkowanie obszarów dworskich i gmin wiejskich, jak tylko zeszyt „Wiadomości statystycznych“ wydawanych przez krajowe biuro statystyczne, zawierające materiały do reformy sejmowego prawa wyborczego. Tam na stronie 4. i 5. wymienione są cyfry co do sum podatków opłacanych przez obszary dworskie. Otóż zapomniał szanowny pan sprawozdawca, że ustawa drogowa obecnie obowiązująca z r. 1897 zawiera pewnego rodzaju regulator tej nierówności, jaka wynika z tego powodu, że na obszarach dworskich jest mniej domów a w gminach więcej, a mianowicie 10% dodatków do podatków i ten do pewnego słusznego stopnia usuwa tę niesprawiedliwość, jakaby była rzeczywiście, gdyby były same szarwarki.

To w cyfrach tak się przedstawia:

Jeżeli weźmiemy według cyfr opłacanych podatków przez obszary dworskie i gminy: to płacą obszary dworskie 5,171.000 koron rocznie, zaś 10% dodatki do podatków wynoszą 517.100 K. i tę całą sumę trzeba dobić do udziału wartości szarwarków obszarów dworskich, tak samo jak 10% sumy podatków opłacanych przez gminy. Suma podatków opłacanych przez gminy jest 17,470.000 koron, więc 10% wynosi 1,747.000 koron.

Otóż jeźlibyśmy idąc metodą szanownego sprawozdawcy komisji drogowej, brali tylko czysty szarwarek, to w takim razie suma udziału obszarów dworskich w pokrywaniu prestacyi wynosi tylko skromnych 2·68% to jest rocznie 63.000 koron, kiedy gminy, pokrywając szarwa-

rek w wysokości 78% prawie 79% do-
starczają robocizny o wartości 1 miliona.

Ale jeśli weźmiemy pod uwagę pre-
te stacye 10% od podatków, w takim ra-
zie prestacya obszarów dworskich przed-
stawia sumę 580.000 koron, gmin 3,601.000
koron, to jest, że za tych około 2% wła-
ściciele obszarów dworskich płacą 580.000
a gminy, które przedstawiają nieporówna-
nie większą siłę — posiadłości małej wła-
sności ziemskiej jest milion — pokrywają
sumę 3,601.000. Stosunek jest znacznie
inny, jak 63.000 do 1,800.000.

Może pan sprawozdawca będzie łaskaw
wyjaśnić, z jakich powodów on o
tem dopełnieniu prestacyi przez gminy
i obszary dworskie nie uczynił wzmianki
w sprawozdaniu — przez to, przyznając
nie w braku dobrej wiary ale w dobrej
wierze może być użytkowane jego spra-
wozdanie do agitacji wręcz nieuzasadnionej.

Wogóle co do ustawy z r. 1897, o ile
dawna z r. 1866 dawała od początku
swego istnienia powody do uzasadnionych
skarg i nie było sesyi sejmowej, na której
by nie ponawiano wniosków o jej zmiany
— gdy teraz między ludnością takich
gwałtownych skarg na niesprawiedliwość
tej ustawy nie ma.

Przyznając, że to i owo powinno się
zrobić, a jeżeli się nie robi, to nie winna
temu ustawa, tylko stosunki faktyczne.
W miarę, jak ludność po gminach przy-
chodzić będzie do zrozumienia wartości
dobrych komunikacyi, do zrozumienia, że
dobre drogi przyczyniają się do podnie-
sienia dobrobytu ogólnego, w miarę tego,
wszystkie warstwy ludności chętnie przy-
czyniają się do ponoszenia ciężarów dro-
gowych.

Ciężary obecnie obowiązującej usta-
wy drogowej, która doszła do skutku po
długich rozprawach, żadnej warstwy lud-
ności nie krzywdzą znowu w tak rażą-
cy sposób. Nie jest ona co prawda idealną,
ale odpowiada stosunkom naszego kraju,
tak bardzo ubogiego.

Gdyby to nie była Galicya, ale Fran-
cya lub Niemcy, wówczas moglibyśmy
sobie pozwolić na taki luksus, aby wszyst-
kie roboty pokrywać pieniędzmi, pod kie-
rownictwem inżynierów według pewnego
planu, na podstawie porządnego kosztorysu
itd. Wówczas rzeczywiście wszystko
szłoby bardzo porządnie! Ale w kraju na-
szym, gdzie brak inżynierów, gdzie brak
pieniędzy, chcieć tak od razu uszczęśli-

wiać ludność tą nową ustawą, to trochę
za prędko i należałoby się nad tem nieco
poważniej zastanowić.

Przystępuję do kwestyi kosztów.

Wniosek komisji oświadcza, że nowa
ustawa ogranicza się tylko do podniesie-
nia ciężarów podatkowych na razie o 8
centów, oprócz tych 10 ct., które istnieją
na podstawie dotychczasowej ustawy,
czyli razem na 18%.

Oprócz tego wniosek podnosi dota-
cye Wydziału krajowego do jego dyspo-
zycji na subwencye dla Wydziałów po-
wiatowych na cele drogowe z kwoty
580.000 K, która jest niewystarczającą na
1,000.000 K, czyli że w porównaniu z do-
tychczasowym stanem rzeczy, znaczy to
znowu podniesienie podatków o dalsze 3
centy.

(Głosy. 3½).

Więc czy ta nowa ustawa wobec
tych podatków stanowi dla gmin wiejskich
rzeczywiście taką ulgę, jak niektórzy przy-
puszczają? Według mego zdania, nie.

Być może, że się mylę, i dlatego
wdzięczny będę, gdy mi kto wytłumaczy,
że rzecz ma się inaczej; według mego
zaś zdania, ulgi tu nie tylko nie ma ża-
dnej, ale owszem nawet większy ciężar.

Bo jeżeli policzymy wartość dotych-
czasowej prestacyi w robociznie ze strony
gmin, przedstawiającej według obliczenia
komisji wartość 1,853.000 K, jeżeli doda-
my do tego 10% dodatków obowiązkowych
istniejących wedle dzisiejszej usta-
wy w sumie 1,747.000 K, to prestacye
gminne na cele drogowe przedstawiają
dziś ogółem kwotę 3,601.806 K czyli o-
krągło biorąc, kwotę 3,600.000 K.

Jeżeli zaś weźmiemy rzecz, jak ona
się przedstawia wedle projektowanej usta-
wy, to mamy: 18%-owy dodatek do po-
datków stałych a oprócz tego wedle §. 12.
z doliczeniem trzech centów, jakie są za-
warte w tym milonie, przeznaczonym do
dyspozycji Wydziału krajowego, czyli ra-
zem 21% owo podniesienie dodatków do po-
datków, co przedstawia sumę 3,670.000 —
czyli nieco więcej, jak się ten wydatek przed-
stawiał, wedle stanu dotychczasowego.

Przy tej sposobności prostuję spra-
wozdanie komisji, jakoby nowa ustawa
przynosiła gminom ulgę w wysokości
25%, gdyż to nie jest zgodne z prawdą.

Pozatem należy przecież także wziąć
pod uwagę, że robocizną wykonuje się

w czasie, kiedy robót bądź co bądź nie ma większych, najczęściej na wiosnę przed sianokosami, że od tej robocizny kto chciał, mógł się wykupić, bo nikogo do niej nie zmuszano, to w porównaniu z płaceniem podatków stanowi to nawet ulgę, bo podatki płacić się musi, czy czas jest dogodny czy nie i to zawsze w pełnej wartości.

Więc jeszcze raz powtarzam, że twierdzenie komisji, jakoby nowa ustawa przynosiła ulgi gminom, jest niewłaściwe, owszem przeciwnie nakłada ciężary pieniężne nawet nieco większe, a nadto forma podatków w gotówce zamiast jak dotąd w robociznie, będzie bądź co bądź, twardszą.

Ale to nie koniec.

Ja zupełnie nie wierzę w to, aby te dodatki mogły wystarczyć w przyszłości, boć nawet sama komisja podniosła propozycję Wydziału krajowego z 500.000 K na 1,000.000 K twierdząc, że

(czyta):

„komisja drogowa jest zdania, że ta kwota nie zapełni ubytku i z tego powodu podwyższa tę sumę na 1,000.000 koron i przedstawia Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia stosowną rezolucję do Wydziału krajowego“.

A dalej powiada komisja w swoim sprawozdaniu

(czyta):

„Komisja drogowa sądzi, że w przyszłości i ta pomoc kraju będzie niewystarczająca i że kraj będzie musiał dla ulżenia administracji powiatowej. przejąć w swój zarząd nową sieć dróg, czy to budować się mających, czy też jako powiatowe lub gminne I. klasy już zbudowanych. Dlatego w tej sprawie komisja drogowa proponuje Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia drugą rezolucję“.

A to wszystko znaczy dalsze podwyższenie ciężarów gotówkowych na cele drogowe w nieokreślonej mierze.

Co do Rad powiatowych, mówi §. 14. projektu komisijnego, że jeżeli Rady powiatowe przynajmniej do 28% dodatków do podatków na cele drogowe dobrowolnie nie podniosą, wówczas Wydział krajowy ex offio może nakładać do 28% tylko na same drogi.

Dla pocieszenia Rad powiatowych powiedziano w §. 15. (o ile się nie mylę) że jeżeli tych 28% nie wystarczy, wów-

czas Wydział krajowy będzie obowiązany przyznać taką dotację Wydziałowi powiatowemu, aby wystarczyła na potrzeby drogowe.

Bardzo mi to przypomina postanowienie ustawy szkolnej, gdzie jest mowa o tem, że jeżeli gmina nakłada przez 3 lata 40% na budynek szkolny, wówczas fundusz krajowy przychodzi mu z pomocą.

Zapytuję obecnych tu przedstawicieli rozmaitych powiatów, niech każdy na podstawie doświadczenia ze swojej okolicy powie, jak długo gminy muszą czekać na tę pomoc z funduszu krajowego.

Dlaczego?

Całkiem poprostu dlatego, że Rada szkolna krajowa nie ma pieniędzy!

(Głosy: Tak jest).

A więc jest paragraf, ale pieniędzy nie ma.

(Głosy: Tak jest).

Czy to się więc godzi czynić takie obiecaniki we formie ustawowej, czy należy w ustawie przyjmować in bianco takie zobowiązania, jeżeli się zrobiło już raz z podobną obietnicą smutne doświadczenie z ustawą szkolną.

Mnie się zdaje, że to nie odpowiada ani godności Sejmu, ani interesom publicznym.

Cała ta ustawa wogóle nie jest jeszcze należycie przemyslaną, nie ma w niej podstawy rachunkowej, a mnie się zdaje, że w takich właśnie sprawach powinien przede wszystkim rozstrzygać rachunek, nieubłagana arytmetyka. Jak wyżej wykazałem, ciężary nie będą niższe, lecz owszem nieco wyższe, a nadto od razu nagle zwolni 6.000 organów miejscowych bądź co bądź najbliższ interesowanych, bądź co bądź dobrze już wyszkolonych i doświadczonych od starania się o dobry stan dróg miejscowych od wszelkiej odpowiedzialności i przenosi się całą odpowiedzialność moralną wobec kraju i ludności, za dobre urządowanie na prezesów i wydziały Rad powiatowych, nie dając im równocześnie odpowiednich środków.

Przenosić od razu 40.000 klm. dróg w zarząd Wydziałów powiatowych, wtedy kiedy nie są do tego przygotowane, kiedy nie mają odpowiednich sił technicznych, kiedy nie mają odpowiednich środków materialnych, to rzecz bardzo ryzykowna, która wymaga dokładnego jeszcze zbada-

nia i dlatego bardzo byłoby to dziwnem, jeżeliby się Sejm na to zgodził.

Ale jak już na wstępie mego przemówienia zaznaczyłem, wiem o tem, co to znaczy w naszym Sejmie, jeżeli za jakąś sprawą ujmą się posłowie, którzy mają w szerokich kołach sympatyę i poważanie. W takich razach bardzo wielu posłów nawet nie czyta sprawozdania, jest zatem sprawozdaniem, bo „Stasio kochany“ jest za tem. (*Wesołość*). Ale mnie się zdaje, że nie spełnilibyśmy naszego obowiązku, gdybyśmy się trochę bliżej nad tem nie zastanowili, gdybyśmy dokładniej nie porachowali, gdybyśmy rzeczy nie przedstawili tak, jak ona się rzeczywiście przedstawia.

Jeszcze raz zaznaczam, że nie jestem zasadniczo przeciwny tej reformie, tylko proszę o dokładniejsze rachunki, jako o sprostowanie tych omyłek rachunkowych, na które ośmieliłem się już zwrócić uwagę szanownego sprawozdawcy.

Nie stawiam poprawek, bo moi przyjaciele zwrócili mi uwagę, że to na nicby się nie zdało.

Wobec tego oświadczam tylko, że za tą ustawą głosować nie będę.

Marszałek. Do głosu zapisany jest p. Urbański. Udzielam mu głosu.

P. Mieczysław Urbański. Wysoki Sejmie!

Zabierając głos w rozprawie ogólnej nad projektem ustawy drogowej opartej na zniesieniu prestacyi osobistych, oświadczam w imieniu klubu, do którego należę, że za tą ustawą, jak i za stojącymi z nią w ścisłym związku rezolucjami, głosować będziemy. Lecz głosować będziemy za tą ustawą nie z powodu, jakoby prestacye osobiste były niesprawiedliwe i uciążliwe, jak tu w Wysokiej Izbie i gdzieindziej się podnosi. Niesprawiedliwe one nie są.

Jeżeli bowiem uwzględnimy się te wszystkie powinności, które płacimy w dodatkach do podatków na drogi krajowe, powiatowe i gminne, to te prestacye dwudniowe w stosunku do innych powinności są bardzo niskie, a są sprawiedliwe, bo słusznem jest, aby także i ci, którzy żadnych podatków nie opłacają, przyczynili się przynajmniej tą drobną prestacją osobistą do utrzymania dróg, korzystając z nich i używając.

Uciążliwą zaś nie jest — od której zresztą wolno się wykupić jeśli, jak być

powinno, odrobioną jest w czasie wolnym od robót w polu,

Zresztą zwracam uwagę, że te prestacye i w krajach wysoko pod względem ekonomicznym i kulturalnym rozwiniętych, jak np. we Francyi i na Węgrzech a także i w krajach przedlitawskich, obowiązują w różnych formach.

Jeżeli tedy oświadczamy się za zniesieniem prestacyi osobistych, to czynimy to z innych, wyższych względów. Czynimy to dlatego, ponieważ te prestacye wskutek rozwiniętej niezdrowej agitacyi uważane są w kraju za coś bardzo niesympatycznego — i z tych wyższych względów, że względów harmonii społecznej, za tą ustawą głosować będziemy, pod warunkiem jednak, żeby przez zniesienie prestacyi, nie nastąpił upadek, lecz przeciwnie, rozwój i ulepszenie komunikacyi w kraju.

Bo proszę zważyć, że w kraju naszym jest 60.000 km. dróg państwowych, kraj., powiat. i gminnych, a z tych jest 44.000 km. dróg gminnych II. klasy, zatem w przecięciu 600 km. w każdym powiecie. Jeżeli więc zniesiemy te prestacye na utrzymanie tych dróg, II. klasy przeznaczone, przedstawiające wartość około 3,500.000 K. a które nie są wysoko oszacowane wobec podrożenia robocizny pieszej i konnej, to musimy baczyć, ażeby zniesienie prestacyi nie wpłynęło na upadek komunikacyi w kraju. Konieczną jest zatem rzeczą, aby z jednej strony kraj przyszedł powiatom z pomocą przez wstawienie na ten cel 1,000.000 K. dotacyi a w miarę możliwości finansowej kraju, przez ukrajowanie sieci dróg powiatowych i gminnych I. kl. i w tym celu proponuje odpowiednie rezolucye.

Z drugiej strony musimy żądać i żadamy w rezolucyi do Rządu, ażeby w większej mierze jak dotychczas przyczyniał się i udzielał krajowi finansowej pomocy na budowę i utrzymanie dróg auto-monicznych.

Kraj nasz bowiem przez szereg lat po macoszemu przez Rząd centralny traktowany i uważany przez wiek cały prawie za rynek zbytu dla produktów prowincyi zachodnich, kraj nasz, który najniżej stoi pod względem ilości dróg państwowych.

Kraj może i powinien skutecznie domagać się, ażeby Państwo w wyższym stopniu jak dotychczas przyczyniało się do podniesienia komunikacyi.

Mógłby ktoś powiedzieć: dlaczego kraj ma się przyczyniać do utrzymania tych dróg powiatowych, jeżeli ten wydatek ma być pokryty z dodatków do podatków, dlaczego powiaty tego nie mają czynić?

Zwracam jednak uwagę na różne źródła dochodu kraju i powiatów.

Jedynym źródłem dochodów — pozniesieniu myt, co jest kwestyą już najbliższej przyszłości, pozostaną dla tych powiatów dodatki do podatków, podczas gdy kraj czerpie 60% swoich dochodów z innych źródeł, jak z tych uciążliwych dodatków do podatków, które już obecnie doszły w powiatach i to wyłącznie na cele drogowe, do wysokości 30%.

Nie będę zabierał Wysokiej Izbie czasu długim przemówieniem — tembardziej, że wszyscy mówcy zapisali się do głosu za tą ustawą. Zatem kończę z oświadczeniem, że stronnictwo, które w swoim czasie przyczyniło się do zrównania prestacyi szkolnej — stronnictwo, stanowiące większości w Sejmie, które zrzekło się pozostałości funduszu propinacyjnego w kwocie 25,000.000 na korzyść kraju, w przeciwieństwie do Sejmu bukowskińskiego, który uchwalił, ażeby pozostałość funduszu tego przypadła w $\frac{3}{4}$ uprawnionym, właścicielom prawa propinacyi, stronnictwo to, do którego mam zaszczyt należeć, przyjmuje na siebie nowy ciężar pod warunkiem jednak, że zostaną uchwalone rezolucye w całej pełni, które zabezpieczają, po części rozwój i ulepszenie komunikacyi kraju, tej jednej z najważniejszych dźwigni ekonomicznego rozwoju i dobrobytu kraju.

(Brawa i oklaski).

Marszałek. Do głosu zapisany jest p. Buynowski.

Udzielam mu głosu.

P. Buynowski. Wysoki Sejmie!

W chwili, w której mam zabrać głos celem poparcia wniosków komisji drogowej, doznaję uczucia najgłębszego zadowolenia. Na początku bowiem bieżącego okresu Sejmu uczyniłem właśnie wniosek, zdążający do tego, ażeby 2-dniowe prestacye w naturze obecnej ustawy drogowej zamienić na świadczenia pieniężne.

I dziś nareszcie po kilkuletnich badaniach, poleconych Wydziałowi krajowemu, mamy przed sobą ustawę, która temu memu wnioskowi w zupełności zadość czyni.

Tem więcej muszę tutaj wyrazić moje zadowolenie z projektowanej ustawy że — jak widzę — wszyscy mówcy, którzy się zapisali do głosu w tej sprawie, zapisali się za tą ustawą, z wyjątkiem jednego posła z klubu, do którego i ja mam zaszczyt należeć, przeciw któremu niestety muszę w tej sprawie występować.

Z początku powiedział wprowadzić, że nie zwalcza ustawy, tylko wątpi w jej dobre skutki, ale w końcu — jak się przekonałem — jest on zasadniczym jej przeciwnikiem.

Już sprawozdanie komisji drogowej powiada, że obecnie obowiązująca ustawa jest przejściową.

Zdanie to jest zupełnie trafne, bo rzeczywiście Wysoki Sejm przyszedł już przy uchwalaniu jej do przekonania, że gospodarkę w dziedzinie drogowej należy zmienić tak samo, jak na innych polach gospodarstwa krajowego, z naturalnej na pieniężną. Wysoki Sejm, nie chcąc jednak wówczas zbyt radykalnej zmiany, pozostał w połowie drogi, zniósł dwa dni, a zatrzymał nadal dwa dni prestacyi w naturze.

Nie chcę tu twierdzić, jakoby gospodarka naturalna w dziedzinie dróg była czemś reakcyjnem i nie chcę z tego tytułu występować w obronie projektowanej ustawy. Wiem — jak to już podniósł kolega Merunowicz — że w bardzo wolnomysłnych państwach, jak we Francyi, robocizna w naturze istnieje. Widocznie jednak jest ten sposób gospodarki dla dróg tamtejszych dobrym, skoro drogi w tych krajach są dobre; u nas jednak, jest ten sposób gospodarki drogowej złym, skoro powszechne są narzekania na złe drogi gminne i powszechne żądania zmiany ustawy.

I dlatego nie ze względu na hasła agitacyjne, nie ze względów politycznych — jak kolega Merunowicz sądzi — ale ze względu na to, ażebyśmy mieli dobre drogi i ze względu na to, że ustawa, chcąc dobrze działać, musi być sprawiedliwa, żądamy projektowanej ustawy.

Skoro się raz przyszło do przekonania, że prestacye w naturze muszą być zastąpione świadczeniami pieniężnymi, to oczywiście nie ma innej drogi, jak tylko wkroczenie na tę zwykłą drogę dodatków do podatków, gdyż jest to według mego zdania, jeszcze najsprawiedliwsza a przynajmniej, najmniej niesprawiedliwa forma

przyczyniania się wszystkich obywateli kraju do wspólnych wydatków.

Wymaga tego zresztą konsekwencya, bo jeżeli wszystkie potrzeby w ten sposób się zaspakają, to dlaczego miałyby się właśnie te potrzeby drogowe w inny sposób zaspakajać? A jeżeli niektórzy mówią, że dotychczasowy sposób przyczyniania się do tego był sprawiedliwy, gdyż ustanawiał on równomierny rozkład świadczeń, to ja twierdzę, że właśnie ta równomierność była największą niesprawiedliwością. Bo według mego zdania, kto jest jednostką finansowo silniejszą, ten powinien — jak to we wszystkich innych stosunkach społecznych ma miejsce — przyczyniać się też w większym stopniu do utrzymania dróg.

Jeżeli zaś już raz przyjmujemy za podstawę przyczyniania się do wydatków drogowych siłą podatkową, to słuszną jest rzeczą, ażeby wyłącznie tylko ta suma opłacanego podatku rozstrzygała; wtedy nie może sobie nikt — ktokolwiek by to był — rościć pretensye do tego, ażeby do niego była zastosowaną inna miara, jak do innych czynników zobowiązanych do przyczyniania się do utrzymania dróg.

Powiedział kolega Merunowicz, że ustawa obecna jest dobra i że nikt jej zmiany nie żąda. Przypuszczam, że kolega Merunowicz twierdzi to na podstawie doświadczeń z powiatu lwowskiego. Ale w takim razie muszę powiedzieć, że powiat lwowski jest w bardzo szczęśliwym położeniu, zdaje mi się jednak, że tenże będzie wyjątkiem w całym kraju; nie jestem wprawdzie tak dobrze obznajomiony ze stosunkami we wschodniej Galicyi, ale w zachodniej Galicyi nie ma żadnego powiatu, w którymby nie żądano zmian, które projektowana ustawa zawiera. Na wszystkich zebraniach i sejmikach relacyjnych żądania te stawiano na pierwszym miejscu dlatego, bo one według mego zdania są słuszne.

Wskutek petycji Wydziału powiatowego w Pilźnie, któremu wówczas przewodniczyłem, polecił Wydział krajowy wszystkim Wydziałom powiatowym w r. 1904. zebrać odpowiedzi od interesowanych, czy życzą sobie zamiany prestacyi w naturze na świadczenia pieniężne. I proszę Szanownych Panów, w moim powiecie odpowiedziały wszystkie prawie gminy i większa część obszarów dworskich twierdząco.

Chodzi tylko o to, ażeby wartość

prestacyi słusznie wypośredkować i zamienić na podatek.

Wydział krajowy w tablicach, które nam zeszłego roku przedłożył, oblicza wartość tych prestacyi na 2,300.000 K.

Według mego zdania jest ta wartość przesadzona.

Ona jest tutaj obliczona według tych dat, które Wydziały powiatowe przedkładają, a te obliczają ją w ten sposób, że podają tyle a tyle dni prestacyi, oceniając dzień prestacyi na tyle i tyle, a zatem robi to sumę 2,300.000 K.

Pomijam już tę nierówność, z jaką Wydziały powiatowe tę wartość obliczają, muszę jednak zwrócić uwagę, że przecież wiadomo jest wszystkim, którzy się ze sprawą tą bliżej stykali, że bardzo wiele dni tych ginęło, gdyż zarządy drogowe wydają nieraz poświadczenie, że prestacje odrobione, podczas gdy według mego przekonania, znaczna część ich nie była odrobiona.

Zresztą wiadomo i to, że bardzo wiele prestacyi musiało być potem odpisywanych, jako nieściągalne.

Można tedy tę wartość tych prestacyi zredukować do 1 miliona, a nawet i ta wartość będzie jeszcze przesadzona. Wiadome bowiem jest i to, że roboty drogowe szarwarkowe nigdy nie mają tej wartości, jaką mają roboty za gotówkę wykonywane. Ci, którzy się temu przypatrywali, którzy rządzą powiatami i gminami, bardzo dobrze o tem wiedzą i przynajmniej mi chyba racye.

Pod względem obliczenia wartości prestacyi w naturze, już komisya w zeszłym roku przedłożyła nam sprawozdanie z wnioskiem, że poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby przedłożył dotyczący projekt zniesienia prestacyj zamienienia ich na świadczenia pieniężne, tudzież aby obmyślił sposób stosownego pokrycia tego ubytku częścią dodatkami do podatków, nie wyżej jak 5 procent, — częścią subwencją stałą z funduszu krajowego na utrzymanie dróg gminnych drugiej klasy.

Więc już wtedy komisya na podstawie sprawozdania Wydziału krajowego przyszła do przekonania, że ta wartość prestacyjna nie warta więcej jak 5 procent dodatków do podatków. Jeśli te 5 procent obliczę według halerza, który przynoszą dodatki do podatków, otrzymam 1,250.000 koron. Na podstawie do-

kładniejszych badań przyszedł Wydział krajowy obecnie do przekonania, że ta suma może była za nisko obliczoną i proponuje zamiast tych dwu dni prestacyi 8 procent.

Żądanie to jest słuszne, bo jeżeli Wydział krajowy do tego przekonania przyszedł, to nie potrzeba sobie robić illuzyi i potrzeba przyjąć tę sumę, jako koniecznie potrzebną. I komisya też jednogłośnie do tego zdania się przychyliła.

Inna rzecz, jeśli się mówi o tej drugiej części pokrycia potrzeb dróg gminnych drugiej klasy, o których mówi sprawozdanie w rezolucyi, żądającej od Wysockiego Sejmu dotacyi rocznej celem subwencyonowania funduszów dróg gminnych drugiej klasy. Dotychczas wynosił ten fundusz 120.000 koron.

Wydział krajowy przyszedł do przekonania, że to jest za mało i w swem sprawozdaniu przedłożył projekt podwyższenia tego funduszu do 500.000 koron.

Jestto już bardzo znaczne podwyższenie, bo wynosi przeszło 1½ halerza dodatków krajowych do podatku państwowego. Komisya jednak, a właściwiej jej „większość“ żąda dalszego powiększenia tego funduszu do miliona koron.

Ja nie mogłem nabrać przekonania, że to powiększenie tego funduszu jest potrzebnem i sądzę, że proponowana przez Wydział krajowy suma była wystarczającą, ale nie zgłosiłem wniosku mniejszości. Dlatego należąc do komisyi drogowej, nie stawiam takiego wniosku w pełnej Izbie, ale jestem przekonany, że takie wnioski tu się pojawiają, które będą żądać skreślenia tego miliona koron i zatrzymania propozycyi Wydziału krajowego, albo ściśnienia tej kategorycznej uchwały, że Wydział krajowy ma na całe sześć lat taką sumę wkładać.

Oświadczam tedy z góry i w komisyi zrobiłem to zastrzeżenie, iż za wnioskami, zmierzającymi do przywrócenia projektu Wydziału krajowego, głosować będę.

Głosować zaś będę dlatego, ponieważ nie widzę potrzeby obciążania ludności dalszymi dodatkami krajowymi. Ja sądzę, że jeżeliby ta dotacya, którą Wydział krajowy proponuje, okazała się za małą, będzie dostateczny czas na przyszłej sesyi ją podwyższyc, a nie mówić już dziś, że jest za małą i krepować Wydział krajowy na całe sześć lat.

Kolega Merunowicz powiada, że sprawozdawca komisyi drogowej fałszywie obliczył procent, którym się przyczyniały dotychczas gminy i obszary dworskie. Chciałem zrozumieć, czy rzeczywiście tak ciężki zarzut uczyniony Wydziałowi krajowemu i komisyi — bo oczywiście sprawozdanie komisyi opiera się na sprawozdaniu Wydziału krajowego — jest słuszny, ale niestety muszę powiedzieć, że przyszedłem do przekonania, że wywody p. Merunowicza są z gruntu fałszywe.

(Głosy: Słusznie).

A to w bardzo prosty sposób. Byłem zaskoczony jego rachunkiem i nie mogłem tak dokładnie iść za nim. Prawdopodobnie późniejsi mówcy a w szczególności p. sprawozdawca i szef departamentu ściśle skrytykują jego wywody, ja tylko powiem, oto mam tu tablicę, to jest alegat drugi zeszlorocznego sprawozdania Wydziału krajowego, które mówi, że wartość prestacyi wynosi 2,300.000 koron.

Z tego ponoszą gminy wiejskie 1,854.000 koron, miejskie 434.000 koron, obszary dworskie 62.000 koron. To jest wartość tych dwu dni prestacyi odrabianych w tych pojedynczych kategoriach gmin i obszarów dworskich.

P. Merunowicz chcąc podnieść procent prestacyjny obszarów dworskich, dobija do niego 10 procent opłacanych podatków.

Przecież trzeba także dobić te 10 procent i gminom wiejskim i miejskim i dopiero wtedy mógłby się ten procent fałszywym okazać, gdyby to rzeczywiście prawdą było.

Ja przeciwnie powiadam jeszcze raz, że to przedstawienie, które tu mamy w sprawozdaniu jest jedynie słuszne, a tanto wnioskowanie polega na omyłce, bo proszę obliczyć stosunek 1,854.851 koron do 63.000 koron, to z pewnością wypadnie stosunek taki, jak sprawozdanie przedstawia, a jeżeli dodamy 10% dodatków do tego, to znów ten sam stosunek wypadnie, bo tak już podobno było według Adama Riese.

Wyraża się tu stale przekonanie, że ta dotacya, ten 18 procentowy dodatek do funduszu dróg powiatowych i gminnych i ta ewentualna zapomoga z funduszu krajowego nie wystarczą na utrzymanie dróg gminnych drugiej klasy w dobrym stanie, a w szczególności nie potrafią wytrzymać naporu, jaki gminy będą sta-

wiały do Wydziałów powiatowych, skoro cała administracja drogami gminnymi drugiej klasy Wydziałowi krajowemu będzie zostawiona. Proszę Panów, jabym pozwolił sobie zwrócić uwagę na przysłówie polskie: wedle stawu grobla.

Jeżeli kraj jest biedny i niedobory swoje potrzebuje pokrywać pożyczkami (jak niosą głuche wieści o wczorajszej komisji budżetowej), to wtedy powinien też i te wymogi tych dróg gminnych trochę popierać.

Ja spotkałem się niedawno z tem twierdzeniem, które uważam za zupełnie słuszne, że my mamy w stosunku do zachodnich prowincji monarchii, za wiele dróg gminnych drugiej klasy. I tak jest rzeczywiście, bo u nas jak tylko jest gdziekolwiek kilkanaście chałup, zaraz przychodzi się z żądaniem do Wydziałów powiatowych: proszę drogę tam zrobić. A gdzież jest miejsce dla dróg prywatnych? Przecież takie rzeczy powinni sobie ci interesowani sami zrobić. A zresztą jeżeli gmina uważa, że komunikacja w tej lub innej części jest niedostateczną, to zdaje mi się, że projekt ustawy, który mamy przed sobą, zupełnie nie przeszkadza zastosować też te pśestacye w drodze dobrowolnej, w drodze uchwały Rady gminnej i poprawić ten stan dróg tak, żeby niekoniecznie udawać się do Wydziałów powiatowych a potem do Wydziału krajowego o podwyższenie tych dodatków powiatowych i krajowych.

Zresztą 40 lat ubiegło od czasu uzyskania autonomii, więc zdaje się, był czas, ażeby każdy powiat i każda gmina swoje drogi uporządkowały, a ja wiem, że w bardzo wielu powiatach już tak jest, a jeżeli się znajdują jeszcze powiaty lub gminy, które temu obowiązкови nie uczyniły zadość, to nie mają prawa udawać się do funduszu krajowego, aby ich opieszalszość tu naprawiać, tylko niech same to uczynią.

(Głosy. Bardzo słusznie.)

Dlatego nie widzę potrzeby, aby te powiaty, które były pilne i na tej drodze dużo wydatków czyniły, aby jeszcze dalsze ciężary miały ponosić dla powiatów opieszalszych.

(Głosy. Bardzo słusznie.)

Zarzuca się dalej, że tej administracji, jaka spadnie na Wydziały powiatowe, nie będą mogły one sprostać. Powiedział nawet p. Merunowicz, że marszałkowie powiatowi nie zechcą tak wielkiego cię-

żaru na siebie przyjąć i zmuszeni będą uciekać od Wydziałów powiatowych.

Ja nie mam tak złego wyobrażenia o ludziach, którzy stoją na czele powiatów i tyle poświęcenia dla dobra kraju i powiatów im zawsze przypisują, że sądzę, iż takimi uciążliwościami nie dadzą się zrazić, tylko jak dotąd, i nadal działać będą dla dobra powiatów a tem samem dla kraju.

Mówi się, że trzeba będzie mnóstwa personalu technicznego, inżynierów, konstruktorów przyjąć, że potrzebne będą plany obszerne, kosztorysy i t. d. Panowie, to przecież jest tylko przesada, że do prawdy nie wiem, co na to odpowiedzieć.

Przecież nie wiem, czy jest jaki powiat, gdzieby nie było już kilkunastu drożników powiatowych i gminnych i proszę mi wskazać, czy jest dziś inaczej jak, będzie w przyszłości.

(Głosy. Bardzo słusznie.)

Czyż tam inaczej się robi jak tak, że drożnik powiatowy, czy gminny, załatwia wszystkie sprawy w porozumieniu z naczelnikiem gminy. A przecież ten projekt ustawy pozwala użyć zarządu drogowego, jako swego organu. Jeżeli ten zarząd drogowy będzie zasługiwał na zaufanie i będzie spełniać obowiązki jak dotąd dobrze, to pewnie Wydział powiatowy nie będzie się starał tych rzeczy centralizować tylko decentralizować i pozostawi załatwienie spraw administracji na drogach gminnych drugiej klasy tym zarządom drogowym, które na to zasługują.

Tam, gdzie te zarządy nie zasługują na zaufanie, nie można im oddawać funduszków a jeśli im się nie odda funduszków, jak można żądać, aby Wydziały powiatowe usuwały od siebie odpowiedzialność za stan dróg gminnych drugiej klasy i zwały tę odpowiedzialność na zarządy drogą.

(Oklaski.)

Toby była też największa niesprawiedliwość. Odpowiadać może przecież tylko ten, kto administruje tem, za co odpowiedzialność spaść może.

Więc jeżeli zarządy drogowe nie mają mieć całej administracji, tylko mają wykonywać swoje czynności z ramienia Wydziału powiatowego jako jego delegat, nie można zwały na niego odpowiedzialności. Zresztą idźmy dalej.

Czyż ta odpowiedzialność już dziś nie istnieje?

Przecież i dziś Wydział powiatowy tak samo subsydjarnie jest odpowiedzialny za wszystkie szkody, jakie kogo spotkać mogą na drogach. Przedstawia się to jako takie groźne niebezpieczeństwo, które może kosztować miliony. Mamy już Towarzystwo ubezpieczeń od wypadków i każdy Wydział powiatowy za 100 koron n. p. może zabezpieczyć się przed tą odpowiedzialnością.

Powiada p. Merunowicz jeszcze, że nie może zrozumieć, dlaczego ta sprawa jest tak nagłą i w tak nagły sposób chce się ją przeprowadzić. Tego zarzutu także nie mogę zrozumieć. Na samym początku bieżącego okresu sejmowego została ta sprawa postawiona na porządku dziennym. Już mamy kilka sprawozdań, Wydział krajowy kilka razy odnosił się do Wydziałów powiatowych, aby zbierały daty, czy żądają zmian, a przeważna część powiatów odpowiedziała twierdząco, że chcą zmiany. A ja z mego powiatu, któremu wtedy miałem zaszczyt przewodniczyć, muszę oświadczyć, że nie tylko gminy, ale prawie wszystkie obszary dworskie, w szczególności największe, które najwięcej będą dotknięte tą ustawą, oświadczyły się za zniesieniem.

Dziś więc mówić, że ta sprawa nas nagle zaskoczyła, tego zarzutu ja nie mogę zrozumieć.

W końcu dotknąć muszę jeszcze jednego momentu, mianowicie ustawy dotyczącej się miast. Nie jestem reprezentantem miast, dlatego nie będę się tu rozводził nad tem, o ile ta ustawa miasta będzie dotyczyć. Ale uważam się zawsze za posła całego kraju a ponieważ dobro kraju wymaga harmonii wszystkich warstw i tego aby sprawiedliwość była wszystkim warstwom wymierzona, powiem, że będzie nią tylko wtedy, jeżeli ta ustawa, którą się uchwala, wejdzie niejako w krew, że nie będzie wymagała zmian, jeżeli wszystkich będzie zadowalać.

Pominąwszy już ten ustęp, o którym mówiłem, że ta dotacya milionowa będzie miasta krzywdzić, tem więcej dlatego, ponieważ one większą część dodatków powiatowych ponoszą a nawet będą niektóre miasta przyczyniać się do tego, które wcale do wydatków powiatowych się nie przyczyniały. Jednak ja jeszcze dla tych miast widziałbym jako konieczne to, żeby Wydział krajowy, który już wszedł na tę drogę, że drogi prowadzące przez miasta w porozumieniu z zarządem

miast brakuje, ażeby Wydział krajowy na tej drodze nie ustawał, tylko w szybszem tempie postępywał.

I pod tym względem przedłożę dodatkową rezolucję, a czynię to nie tyle ze względu na interes miast, ale głównie ze względu na interes funduszu krajowego, bo jeżeli droga prowadzona przez większe miasta, będzie budowana, to potrzeba konserwacyi znacznie zmaleje, co przyczyni się do oszczędności dla funduszu krajowego.

Dlatego pozwalam sobie zaproponować jako rezolucję 3-cią

(czyta):

„Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby drogi krajowe, przez miasta przechodzące, kosztem funduszu krajowego przy pomocy funduszy dotyczących miast w szybszem, jak dotąd tempie brukował“.

Na tem kończę i proszę Wysoką Izbę, aby raczyła przystąpić do rozprawy szczegółowej i ustawę przyjęła. Mam nadzieję i pewność, że zadowolili ona wszystkich.

Rzecz pewna, że składamy ofiary, ale te ofiary są konieczne, bo jeśli ma się przekonanie, że pewna warstwa ludności w kraju i to najliczniejsza, ponosi ciężary o wiele jej siły przechodzące, to stan ten potrzeba koniecznie zmienić. I mam nadzieję, że to się stanie.

(Brawa i oklaski).

Marszałek. Głos ma p. Hupka.

P. Hupka. Wysoka Izbo!

Wbrew głosowi p. Merunowicza, który prawdopodobnie przez dłuższy pobyt w Wiedniu wyszedł nieco ze znajomości stosunków krajowych, sędzę, że większość tej Izby przyjmie z zadowoleniem i uznaniem przedłożony nam projekt ustawy, a przyjmie go z uznaniem i zadowoleniem także ludność włościańska.

Projekt ten znosi bowiem raz nareszcie stanowczo prestacje drogowe w naturze, to marnowanie czasu i pracy ludzkiej, te domoralizujące i niesympatyczne ofiary, to próżnujące baraszkowanie, niepilnowanych najczęściej przez nikogo setek ludzi.

Nowy projekt znosi również jako samodzielne organa zarządu, dotychczasowe zarządy drogowe.

I to również, wbrew zdaniu p. Merunowicza, uważam za najzupełniej uzasadnione. Te zarządy dotychczasowe bowiem niczem, a w szczególności drogami prawie nigdzie nie zarządzały. Drogami gminnymi interesował się wójt gminy wtedy, jeżeli albo mostek się zawalił, i przejechać nie można było, albo zrobiła się wyjątkowo wielka dziura, albo jeżeli na zażalenie strony interesowanej lub delegata drogowego wdał się w sprawę Wydział powiatowy i wójtowi karą pieniężną zagroził. Pozatem te drogi były na opiece Boskiej jedynie. Czas już odjąć pozory wykonywania samodzielnego zarządu tam, gdzie do istotnego wykonywania samodzielnego zarządu ani środków, ani sił odpowiednich, ani nawet chęci nie ma.

Najważniejszym jednak postanowieniem projektowanej ustawy jest to, że znosi prestacje w naturze, a za to nakłada większe ciężary w obowiązkowych dodatkach do podatków o 8 centów wyżej niż dotąd. Mimo, że nałożenie większych dodatków jest znacznym przesunięciem ciężaru na niekorzyść obszarów dworskich, mimo to zgoda z tem zupełna. Za 8 centów dodatków będzie można w każdym razie lepiej administrować drogi gminne i utrzymywać je w daleko lepszym stanie, niż to obecnie przy prestacjach było możliwem.

(Głosy. Tak jest!)

Wprawdzie oblicza się wartość prestacji na podstawie cen wykupna na 2,300.000 K, śmiem jednak twierdzić, że rzeczywista wartość tej prestacji dla naprawy dróg ani $\frac{1}{4}$ część tej sumy nie wynosi — i w każdym razie dla poprawy stanu tych dróg jest obecnie nadzieja znaczniejszego polepszenia.

Projekt podnosi dodatki do podatków. Czy to podwyższenie będzie dotkliwe dla ludności? Będzie, ale nie dla wszystkich równomierne. Podwyższenie będzie niesłychanie dotkliwem niekoniecznie dla obszarów dworskich, ono będzie dotkliwem przedewszystkiem dla tych upośledzonych, którzy żyją w okolicach, gdzie nie ma żadnej drogi bitej.

Dla tych będzie to ciężar bardzo wielki i trudny do zniesienia; będzie to powiększenie niesprawiedliwości, bo nie należy zapominać, że są w kraju naszym jeszcze liczne miejscowości pozbawione zupełnie wszelkich dróg bitych, gdzie dziesiątki kilometrów jechać trzeba, ażeby

do drogi bitej się dostać, gdzie z produktami rolniczymi, czy z towarami, trzeba jechać po błotach, piaskach i wybojach i dla tych to powiększenie ciężaru jest powiększeniem niesprawiedliwości, rodzajem poczucie krzywdy, a tego należy unikać za wszelką cenę.

Jednak, wyrównania tych krzywd, uzupełnienia sieci dróg bitych w kraju, nie można mojem zdaniem zostawić powiatom, bo istniejące w niektórych powiatach faworyzowanie jednej części powiatu ze szkodą innych, jest cechą gospodarki w niejednym powiecie.

(Brawa).

Okolica, która jest lepiej i liczniej w Radzie powiatowej reprezentowaną, wyzyskuje często tę swoją przewagę na szkodę tych gmin i okolic, które nie mają w Radzie powiatowej odpowiedniego liczebnie zastępstwa.

Wskutek tego dzieje się, że są powiaty, gdzie w jednym zakątku pewna okolica jest tak zaopatrzona w drogi bite, że poprostu nieszutrowanych dróg prawie nie ma, a natomiast inne okolice z dziesiątkami gmin, z powodu braku wszelkich dróg bitych marnieją i upadają.

Te nierówności i niesprawiedliwości bywają też często powiększane nagle i niespodziewanie przez zapadające w Radach powiatowych uchwały, znoszenia myt powiatowych.

Znoszenie myt jest hasłem bardzo popularnem, zresztą słusznem, bo myta są nieznosną i nieekonomiczną formą opłat; hasłem popularnem tem więcej w gronach tych większości Rad powiatowych, które przeprowadziwszy kosztem całego powiatu budowę dróg w swoich wyłączenie okolicach, chcą przez taką uchwałę także i ciężar konserwacji dróg ze swoich bark zepchnąć a przerzucić na barki innych, którzy żadnych dróg nie mają.

(Brawa).

Jakie tam zadowolenie, jak pogodnie i słodkie usposobienie w tych upośledzonych gminach panuje, to łatwo sobie wyobrazić.

Zdarzają się wypadki, że jakaś grupa gmin z kilku tysiącami ludności, nie ma na dziesiątkach kilometrów żadnej drogi bitej, jedyna droga, do jakiej po kilku godzinach jazdy dostać się mogą, jest droga krajowa; następuje zniesienie myt i ci ludzie nie mający żadnej drogi, muszą płacić większe dodatki do podatków,

a gdy do drogi bitej dojadą, muszą płacić myta, bo to droga krajowa.

Niezadowolenie więc rośnie i stwarzamy najlepszy teren dla tych, dla których gorycz i niezadowolenie ludu jest najlepszą wodą na ich młyn: bo powody niezadowolenia już są, potrzeba im tylko wskazać kozłów ofiarnych, a potem siebie jako zbawców ludu przedstawić.

Koniecznem więc jest przystąpić do zmiany tych smutnych stosunków, skoro się nakłada większe dodatki, to trzeba nam przystąpić do uregulowania i uzupełnienia sieci dróg bitych w kraju. Komisya drogowa w swych wnioskach dąży w tym kierunku, zgodnie zresztą z Wydziałem krajowym, jednakowoż rezolucya komisji drogowej nie całkiem może mnie zadowolnić, gdyż jest bezterminową i zależną od rozmaitych warunków. Jest w tej rezolucyi powiedziane:

(czyta):

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby z uwzględnieniem możności finansowej kraju opracował projekt ukraśnienia pewnej sieci dróg czyto nowo zbudować się mających, czy też jako powiatowe lub gminne I. klasy już zbudowanych i by przeprowadził z c. k. Rządem rokowania, któreby miały na celu uzyskanie wydatniejszej, jak dotychczas pomocy państwa na rzecz budowy i utrzymania autonomicznych dróg w kraju“.

Niema więc terminu ani co do przedłożenia Sejmowi, ani co do wykonania uchwał, jest tylko warunek: o ile fundusze na to pozwolą. Ten warunek aczkolwiek słuszny, odsuwa jednak rzecz ad calendas graecas, wobec czekającego nas podwyższenia wydatków budżetowych, a zatem i podwyższenia krajowych dodatków do podatków, bo nie przepuszczam, ażeby Sejm poszedł na tak nieekonomiczną i niepedagogiczną drogę, jak pokrywanie bieżących wydatków pożyczkami. Niema wobec tego nadziei, ażeby stan finansów krajowych mógł na to wkrótce pozwolić.

Dlatego ośmielam się zwrócić do Wydziału krajowego z zapytaniem, czyby nie było możliwem fundusze na budowanie nowej drugorzędnej sieci dróg krajowych i na jej uzupełnienie zdobyć w innej drodze, w ramach budżetu i pozycji budżetowych na drogi przeznaczonych, mianowicie przez zmianę systemu, przez odstąpienie od systemu subwencyonowania dróg powiatowych, a przeznaczenie

tych funduszy na budowanie nowej sieci dróg krajowych.

Rozumiem, że są i przyjęte wobec powiatów zobowiązania i rozpoczęte drogi, ale drogi te mogą być skończone w zarządzie kraju i przez kraj, i to daleko lepiej, niżby to przez powiat, przy braku sił technicznych, wykonane być mogło. Przy niewielkim funduszu wyrównawczym na dopełnienie zobowiązań, 150 do 200 tysięcy, byłoby możliwem, ażeby kraj użył resztę funduszu na budowę dróg nowych.

Z tem zapytaniem zwracam się do Wydziału krajowego i oczekuję odpowiedzi, zanimbym przy dyskusyi szczegółowej nad rezolucjami odpowiednie poprawki postawił. Jeżeli jednak rezolucya druga odnosząca się do tej nowej budowy dróg krajowych nie może nas a przynajmniej mnie zadowolić, dlatego, że jest zbyt platoniczną i bezterminową, to rezolucya pierwsza, która nie ma tej wady, bo jest w niej i termin ścisły i nawet wysokość dotacyi na kwotę miliona koron jest oznaczona, również nie całkiem mnie zadowala, bo znamionuje chęć przejścia wielkimi już krokami na drogę subwencyonowania, na drogę, na której nie można się spodziewać odpowiedniego ulżenia powiatom, bo one nietylko pieniężnej, ale i technicznej pomocy potrzebują. Idąc zaś tą drogą, dojdziemy do nieekonomicznego zużycia funduszy krajowych, a nawet marnowania ich, bo czyż wszystkie powiaty dobrze administrują drogami, czy wszystkie dobrze budują a zwłaszcza dobrze konserwują drogi, czy nie ma powiatów, gdzie drogi szutrowane potrzebują raczej rekonstrukcyi gruntownej a nie konserwacyi, gdyż z gruntu wadliwie są założone?

A i o tem nie można zapominać, że przez przyjęcie tej ustawy, która leży przed nami, nakłada się na Wydziały rad powiatowych znacznie większe ciężary przez oddanie im bezpośredniej administracyi dróg gminnych. A czyż te dziś lichy płatne i nieudolne nieraz organa techniczne tych powiatów będą mogły lepiej zająć się w przyszłości konserwacją dróg szutrowanych? Jest pewne, że zajęte czem innem, mianowicie uporządkowaniem tak potrzebującym tego dróg niższego rzędu, będą gorzej tamte drogi konserwować, niż dotychczas.

Nie występuję zupełnie przeciw sumie tego miliona koron, przeznaczonej na dopomożenie powiatom i rozumiem sta-

nowisko p. Urbańskiego, który z tej sprawy czyni *junctim* z całą ustawą a to z upoważnienia swoich przyjaciół politycznych, lecz chciałbym, żeby ten milion nie był dawany powiatom w formie zasiłków pieniężnych, lecz żeby im przyjąć z ulgą w tej formie, żeby w każdym z powiatów, które potrzebują pod tym względem ulgi, objąć część dróg szutrowanych w zarząd kraju do wysokości tej kwoty właśnie, którą sprawozdawca i komisya drogowa przedkłada.

Rzecz zupełnie naturalna, że tu również jakieś osobne fundusze pieniężne są potrzebne, że jest potrzebny jakiś nie przenoszący kwoty np. 150.000 K. fundusz wyrównawczy.

Oczywiście nie będzie można we wszystkich powiatach objąć jednakowej ilości kilometrów, w jednym 50, w drugim 20, 5 kilometrów albo nic, a wtedy dla tych powiatów, w których tylko małą ilość dróg się obejmie, jeżeli one nie posiadają odpowiedniej siły podatkowej, wyznaczy się zasiłek pieniężny ale na to drobna kwota z funduszu wyrównawczego wystarczy.

W każdej większej i wszechstronniejszej pomocy dla powiatów, nietylko pieniężnej, lecz i technicznej, przez ujęcie im części zadań technicznych, upatruję lepsze spełnienie tych zadań, na których zależało komisji drogowej.

Co się tyczy samej ustawy, nie mam przeciwko jej postanowieniom i treści żadnych do uczynienia zarzutów i uznać muszę, że pod względem kodyfikacyjnym jest to przedłożenie jednym z najlepszych pod tym względem przedłożeń Wydziału krajowego a nie jest winą Wydziału krajowego, ani komisji drogowej, że trzeba było na wyraźne życzenie Rządu przyjąć takie dość śmieszne postanowienia jak to, że w sprawie nadawania koncesji mytniczych nawet musi być ustawa krajowa i zatwierdzenie cesarskie.

Na tem kończę, zastrzegając sobie głos przy poszczególnych rezolucjach.

P. Huryk. Proszu o hołos.

Marszałek. Głos ma p. Huryk.

P. Huryk. Wysokij Sojme!

Wże wid dowszoho rjadu lit narikaje osoblywo ludnist selańska na zakon dorohowyj, kotryj tak neriwnomirno rozklada tiahari na wsich mieszkaniciw kraju. Ne buło roku, ne buło zibrania, hdeby

narid tu swoju krywdu w jarkim świtli ne predstavlaw i w tij Wysokij Pałati ne oden wyjšow wnesok zi strony tak ruskych posliw, jak i posliw selańskych z zachidnoji Hałyczyny i szyroko sia debatowało i zminiało sia zakon po kilka razy, odnak nikoły szcze ne buw win w takim świtli postawlenyj jak nyni. Nyni można buty wdiaznym Wydiłowy krajewomu a wzhladno komisji dorohowij, szczo predłożenyj projekt ne predstavlaje sia nam na kolini napysanyj, ale opraciuwanyj na pidstaw dat zibranych iz wsich wydiłiw powitowych. Se wsio nyni witwyraje nam oczy, czy ludy, kotri domahały sia zminy zakona o szarwarkach, mały słusznist czy ni, i nyni musymo przyznaty, szczo mały słusznist, szczo toj tiahar ne buw riwnomirno rozłożenyj, bo jak z samoho sprawozdania Wydiłu krajewoho i komisji wychodyt, obszary dwirski, kotri sławyty Boha, u nas tak szcze ne zridły i majut hrunta szcze dosyt obszyrni, majut fabryky i młyny i potrebujuť do toho dorih, do prestacyi dorih pryczyniały sia łysz w 2-68%, koły protywno narid selańskij w menszij posilosty w 78% a mista do toho času łysz w 18%.

Skaże chtoś, szczo hromady bilsze dorih druhoji klasy używajut, powynni otże w bilszoi czasty tiahar toj ponosyť. Chto tak każe, myłť sia, bo preci kraj bez komunikacyi, bez dorih, značyt tilko, szczo kraj bez ludej. Jak my majemo dobru komunikaciju do hromad selańskych, do obszariw dwirskych, to se ułekszae dojizd do bilszych mist na torh i czerez se wsi konsumenty kupujut artykuły spożywczy o mnoho deszewsze, jakby tohdy musiły kupowaty, kołyby tych dorih ne buło. Otże tiahar na dorohy powynen ponosyť ne łysz toj, kotryj toju dorohoju jide ale i toj, do koho sia jide. Selanyn przyjizdzae nyni do mista i ne łysz, aby sprodaty swij skromnyj towar, ale możete meni Panowe wiryty, szczo win ridko wertaje z 2 koronamy do seła, bo sprodawszy swij towar, kupuje wsio, szczo dla neho jest potrebnie, i tak mieszkanec mista korystaje z jizdy selanyna podwijnio, bo sprodať jemu swij towar na mišti bez kosztiv. Jeslyby ne buło komunikacji i jeslyby selanyn ne dostarczaw mistam żywnosty, bułyby miszczany zmuszeni pojichaty na seło i kupyty dla sebe toju żywnist, a jakby tohdy ciła ta sprawa wyhladała?

(Brawa)

Tut pidnesły sia z prawyci hołosy, szczo mymo toho, szczo tiahar na włastyteli bilszoji posiłosty nakładaje sia až do 20%, budut ony hołosowaty za tym zakonom dla toho, szczo by ne daty powodu do agitacyi! Ja odnak dumaju, szczo se stane sia ne dla toho, ałe dla toho, szczo ony nyny wstydujuty sia pered świtom, szczo w tak ne riwnij miri tiahar dorohowyj buw rozłożenyj. Nyny i Wydił krajewyj i komisja uważaje za koniecznist, szczo by zminyty niesprawedlywyj wymir toho tiahara. Ałe mymo toho p. Merunowycz, kotryj nazwaw fałszywym rachunok pana referenta Wydiłu i komisji, dywuje sia, zwidky sia wzięła taja oszybka! Ja se łyszaju do widpowidy referentowy i czlenowy Wydiłu krajewoho, zaznaczu łysz, szczo piśla moho minia p. Merunowycz, kotryj nam nyny predstavljaje za prymir Francju, hde szarwarku ne zneseno, nakołyb meszkaw na seli i widczuwaw se na sobi, szczo to jest szarwarok, z pewnością by tak ne howoryw.

Możnaby do neho zastosowaty posłowcy: „Koho ne prypikaje, toj sia ne widsuwaje“ i „Koho ne boły toj ne kryczyt“. Toho win ne widczuwaje i jako urjadnyk powitowyj, ne chotiwby trochy bilsze toji praci obniaty do swoho departamenta sekretarskoho. Prawda, wydily powitowi budut maty bilsze praci, ałe za se pomożete Panowe tym bidnym, pokrywdenym, kotri dosy niesprawedlywyj tiahar ponosyły. Koły my woźmemo za pidstawu zakon, jakyj obowiazuwaw do r. 1897, koły buw szcze czotyrodnewnyj szarwarok nałożenyj, bidnyj czołowik robyw 4 dni i widrobyw 4 korony na dorozi po kotroj bosoj nahoju pryszow.

Otże toj bidnyj czołowik, kotryj dorohy ne używaw, ponosyw toj tiahar najbilsze. Jeju stane sia pilha a szczo obszary dwirski budut bilsze obtiażeni, se jest ciłkowito słuszne i se należyt sia ne poformi ne dla agitacyi, ałe po sprawedlywosti i ludzkosty.

(Brawa).

Jesły budemo dalsze taki zakony układy jak teperisznyj, tohdy ustane vse narikanie zi storony tak naszych posliw, jak posliw zachidnoji Hałeczyny i tohdy Panowe ne budete mały pryczyny widpyraty naszi zakidy jako ataky ałe jako nasz obowiazok wzhladom wyborciw. Naj wsi zakony w tij Pałati wychodiat operti na hrunti sprawedlywosti dla

ciłoji suspilnosti, a tohdy ustanut wsi antahonizmy — szczo daj Boże. Ja skinczyw.

(Brawa).

Marszałek. Głos ma p. Korol.

P. Korol. Wysokyj Sojme!

Z welykoju uwahoju wysłuchaw ja promowu p. Merunowycza i ne moho wzderżaty sia wid wyskazania zdywowania, szczo p. Merunowycz, kotryj jako posoł selańskij zasidaje czerez tilko lit w tij Wys. Pałati, a kotryj tu menszu posiłist' reprezentowaw takōż w wideńskim parlamenti, kotryj krim toho, jest sekretarem Wydiłu powitowoho lwiwskoho, mih wystupyty nyny z takymy zamitamy protyw toho zakona, kotryj bud' szczo bud' jest dla selan dobryj. Promowa p. Merunowycza zrobyła na mene wrażinie, szczo promowlaw win protyw swoho lutszoho pereświdczenia, szczo na neho — jak meni po krajnoj miri zdaje sia, chtoś maw wpływ, — szczo win wyskaw tut ne swoje własne mniie, ałe mniie czuże.

(Wesołość).

Także widnis ja wrażinie, kołym słuchaw promowy p. Merunowycza, kotryj do toho času nikoly z takymy besidamy tut ne wystupaw. P. Merunowycz ne majuczy czym druhy m opugnowaty toho zakona, pustyw sia na matematyku. No, ja przyznaju, szczo buduczy jeszcze w gimnazji, zaczyślaw sia ne do najhirszych matematykiw, a precin toji matematyki, jaku wykładow nam p. Merunowycz, absolutno ne mih zrozumity. P. Merunowycz skazaw wprost, szczo rachunok Wydiłu krajewoho a radsze Komisy dorohowoji, w sprawozdaniu przedstawlenyj, jest fałszywyj i pokłykaw sia na to, szczo sprawozdatel komisy dorohowoji ne uwzhladnyw w swoich obczyśleniach toho, szczo obszary dwirski płatiat uže 10 prc. dodatkiw do podatkiw, wyskawuje pry tim swij pohlad, szczo tych 10 prc. mało buty regulatorom neriwnomirnoho rozkładu tiahariw dorohowych. Otże meni sia zdaje, szczo jesły 10 prc. dajut obszary dwirski i 10 prc. selany, to ja ne znaju, hde jest ta riżnycja, jesły tych 10 prc. doczyślyt sia po oboch storonach. Boż, jesły doczyślyt sia tych 10 prc. z odnoj i druhoji storony, to wyjde taka sama riżnycja.

Ja z moho stanowyszcza, jako posoł selańskij i jako posoł ruskyj, muszu powytaty toj zakon z pownoju radostyju. Najluczszym dokazom toho, szczo toj

zakon dijestno widpowidaje dowholitnym želaniam ruskych posliw i ciłoho ruskoho naroda, jest i te, szczo ruski posły nyni zapysani sut do hołosu jako besidnyky za zakonom, szczo na žal, muszu skonstatowaty, do toho času buło duże a duże ridkym słuczajem w tij Wys. Pałati.

Na žal, nasza dowholitna praktyka pouczyła nas, szczo z toj Pałaty wychodiat taki zakony, protyw kotrych ruski posły jako zastupnyky ruskoho naroda energiczno musiat wystupaty. Nyni odnak my wsi w tym samym dusi promawljemo jak Wy Panowe, a to jest chyba dokazom, szczo pry zakonach, w kotrych ne ma polityky, my Rusyny možemo z Wamny buty w zhodi. My wytajemo otže toj zakon z radostyju, bo uważajemo, szczo znesenie robit w naturi, znesenie szarwarkiw i zamina ich na dodatky do podatkiw jest postulatom sprawedlywosty: szczo czerez taku zaminu zistane zriwnanyj toj tiahary, jakij majut ponosyty tak obszary dwirski jak i mensza posilist'; uważajmo to za akt sprawedlywosty, kotryj po tilko litach zistane bodaj w czasty wymyrenyj na tim poły tomu młodszomu bratowy.

Zakon dorohowyj z r. 1897, kotrym zneseno obowiazok obszariw dwirskich dostarczowania materyaliw w naturi i zastupleno tiż. a takoz dwodnewnyj szarwarok na 10% dodatkiw, podobno jak dwodnewnyj szarwarok wsich proczych zobowiazanych buw może jeszcze bilsze niesprawedlywym dla selan, jak dawnij-szyj zakon; boż znosiacy ciłkom bezplatno obowiazok obszariw dwirskich do dostarczowania materjaliw derewnych pereńis toj tiahary riwnomirno na obszary dwirski i na selan.

I treba buło až 10 lit wytrewaloji i konsekwentnoji borby zi storony pokrywdenych, treba buło — jak skazaw nyni p. Urbański — až „wyższych względów“, kotriby w kińcy spowodowały mirondatelni czynnyky a w osobennosty bilszišt sojmowu w tij Wys. Pałati do toho, szczo by stanula na tim odynako sprawedlywym stanowyszczu, szczo tilko syła podatkowa może buty sprawedlywym miryłom toho, o skilko maje kto ponosyty na pewnu cił tiahary. My stojalyśmo i stojmo na tim stanowyszczu, szczo odynycia ekonomiczna sylna powynna takoz ponosyty i bilszi tiahary, bo wychodimo z toho zalożenia, szczo predowsim pry dorohach odynyci ekonomiczno sylni bilsze korzystajut z dorih, jak ti, kotrych syła eko-

nomiczna jest mensza, a jesły bilsze korzystajut, to jest ich obowiazkom bilszi tiahary pid tym wzhladom ponosysyty.

Jak niesprawedlywym buw doteperisznij rozklad tiahariw dorohowych meży poodynoki klasy, meży włastyteliw bilszych posilostej, selan i mista, wykazuje samo sprawozdanie komisyyi, kotre peredstawlaje w procentach obczyślenie wartosty toji prestacyji w naturi. Z toji zahalnoji wartosty prestacyji prypadało na obszary dwirski ledwy trocha bilsze jak 2%, a protywno na hromady selański zwyż 78%, chotiaj hromady relatywno dałeko mensze korzystajut z dorih, jak włastyteli bilszych posilostej. Niesprawedlywist' jeszcze bilsze jaskrawo wystupaje w obczyśleniu o skilko dodatky do podatkiw zmińiat ti widnoszenia meży poodynokymy klasamy. Jesły tu zahalnu wartišt' prestacyji rozdiłymo piśla podatkiw, to piśla sprawozdania komisyyi prypadaje na obszary dwirski zwyż 20%, a dla selan i chałupnykiw spade na 54%. Z toho obczyślenia lehko perekonaty sia, jaka to buła straszna niesprawedlywist, koły ti obowiazki, jaki tiahut na zobowiazanych do ponoszenia tiahariw na ciły dorih były wykonywani, w formi prestacyi, w formi szarwarkiw.

Ja ne dywuju sia, szczo Panowe, włastyteli bilszych posilostej, kotri tut' w Sojmi reprezentujete znacznu bilszišt z pewnym nespokojom, z pewnoju obawoju prystupajete do uchwalenia toho zakona, boż znaju duże dobre, szczo kożdomu „prima charitas ab ego“, szczo kożdomu blyssza soroczka jak kożuch. Dumaju pro to, szczo Panowe zriło zastanowyły sia nad tym zakonom, nim zdecydowałyšte sia swoji hołosy za tym zakonom daty.

Pryznaju, szczo Panowe prynosyte żertwu, może nawit dosyt welyku żertwu, pryczim ne chcocy tut' wchodyty w motywy, kotri Was Panowe do toho skłonyły.

Wyruczyw mene pid tym wzhladom uže p. Urbański, kotryj skazaw, szczo motyw toj buw po czasty natury politycznoi, kotryj skłaniaje was do toho, szczo zhodyłyšte sia na zriwnanie tiahariw na poły dorohowim.

Ne chcocy dalsze w ti motywy wchodyty, konstatuju tilko toj fakt, szczo Panowe dijestno ti tiahary w czasty pryniałyšte na sebe i w toj sposib naprawljete chotiaj w czasty tuju niesprawedlywist, kotru terpiło selaństwo nasze wid ciłoho riadu lit.

Pewno poneseće panowie pewni tiahary czereż uchwalenie toho zakona, ale z druhoj storony ne zapereczyće meni czejże, szczo toj tiahar ne tilko Wy sami budete ponosyły, ale szczo jeha widczujemy my wsi, kotri tut zasidajemo kromi tych kilkoć szczasływców, kotrych zakon ciłkom uwilniaje wid ponoszenia dodatków do podatkiw, widczuje jeha kożdyj, kto musyt płatyty podatki a zakon ne uwalniaje jeha wyraźno wid obowiazku płaczenia dodatków do podatkiw. Ja jeśm, za tym zakonom netilko dlatoho, szczo uważaju rozkład tiahariw na ciły dorohowi za sprawiedlywyj, ale i dlatoho, bo maju nadiju, szczo po zamini szarwarki na dodatki do podatkiw hospodarka nasza na poły dorohowim bude znacžno wydatnijsza i szczo w buduczności budemo mały o mnoho lipszi dorohy, jak do toho czasu.

Sprawozdanie komisji przedstawia jako riecz pewnu, szczo 8 procent dodatków ne zriwnoważył wartosty szarwarki, jako do teper przedstawiajut 2 dny.

Jabym tak pesymistyczno na to ne dywyw sia.

Ja uwzhladnyty muszu pry tim to szczo, jak wsim widomo, toj szarwarok, kotryj nyny widrablaże sia po hromadach jest po prostu marnowaniem dnia, szczo toj szarwarok widrablaże sia jak za napast' — szczo by toj deń obowiazkowyj widrobyty.

Proszu paniw ne zabuwaty o tim, szczo duże wełyka czast' toho szarwarku ide ciłkom na marno i dorohy z toho szarwarku ne majut' nijakoi korysty, bo znana riecz, szczo u nas jest duże mnoho takych wjiť, kotri z protekcyi, abo za traktament wypysujut ne odnoho z szarwarku, jako takoho, kotryj widrobyw, chotiaj dotycznij nikoly szarwarku ne robyw.

Meni sia zdaje, szczo toj 8 procentowyj dodatek ciłkom zriwnoważył wartist' toho 2-dnewnoho szarwarku.

Mymo toho dumaju i jeśm majże pewnyj, szczo tych 8 procent ne wystarczył na ti wsi obowiazky, jaki przyjde społnyty w wydu dorih druhoj klasy.

Na žal treba przyznaty sia do toho, szczo u nas doteperiszna, autonomiczna hospodarka na poły dorih, ostawlaże jeszcze duże mnoho do życzenia; u nas dorohy, ne każy druhoj klasy, ale w zahali dorohy sut' w tak opłakanim stani,

szczo jak tak dalsze pide, to Halyczyna musilaby ostatek i na dalsze tym Baerenslandom, za jaku jeju czuży lude majut.

U nas, moji panowie, sut' jeszcze ciły powity, kotri na poły dorih sut' duże a duże zanedbani.

Dlatoho wytajemo z radostju rezolucyju komisji dorohowoi, kotra wnosit', szczo by subwencja krajowa na ciły dorih druhoklasowych była pidwyższena do 1 miliona.

Dumaju odnak, moji panowie, szczo ingerencja kraju na sprawy dorohowi ne powynna ohranyczyty sia na toj odn milion — to absolutno suma za mała, szczo by poprawyty toj stan dorih, jakyj u nas jest.

U nas na powitach jest zahalne narikanie, szczo na poły dorih nyczoho sia ne robyt. Sut' jeszcze zakutky po powitach, hde lude toplat sia w bołoti, hde w czasi wesny abo w oseny ciły sela sut' widtiati wid świta, z hromady ne mohut distaty sia do susidnoho miesta a uriadnyk sudowyj, kotryj musyt jichaty na komisiju, musyt objiżdżaty czereż czuży powity, szczo by distaty sia do toho miesta, hde maje spownyty swoje uradowanie.

Ja, proszu paniw, maju żywo pered oczyma, szczo peresunienie toho tiaharu utrymania i budowania dorih druhoj klasy na powity, szczo ono zważył na powity pewni tiahary — maju tu pered oczyma, szczo nasi powity ne budut poprostu w syli pokonaty ti tiahary, jaki na nych zważył toj nowyj zakon dorohowyj.

Nasi powity precin ne majut druhych dochodiw, jak dodatki do podatkiw.

Tiji dodatki do podatkiw po powitach wyrosły wże do takych cyfr, szczo dalsze pidwyższanie tych dodatków zahrożuje poprostu ruinoju dla ciłoho powitu.

Po tij dorozie powity wże dalsze ne mohut ity, jesły ne chotiat meszkanciw swojeho powitu wystawyty na menujemu materjalnu ruinu.

Dochody z myt, to dochody duże nepewni, to dochody, kotri ne dowhyj czas utrymajut sia, bo nyny je tendencja i tendencji toji nichto ne w syli powstrzymaty, szczo powity budut musyły tiji my-

ta usunuty i z toho žereła ne budut ma-ty dochodiw.

Zistane im odna doroha: dodatky do podatkiw — a koły tych pidwyzšyty ne bude možna, to nastupyt zastij na po-ły dori, zastij, kotryj musyt utwerdyty nas jeszcze bilsze w perešwideniu, szczo budut ti instytucyji ciłkom nepotribni, je-sły i najbilszoji swojeji zadaczy, jakoju jest staranie sia o dobryj stan dori w po-witi, spownyty ne budut mohły.

Dlatocho dumaju, szczo pomicz kraju, szczo pomicz deržawy jest konieczna, dla-tocho dumaju, szczo rezolucya druha, ko-tru panowe z tamtoji storony chotiat je-szcze zaostryty, jest zowsim na časi, szczo w tim napriami pomicz dokoneczna i szczo my ne powynnyśmo wahaty sia perez njakoju presjeju w tim napriami, szczo by na tim poły szczoś зробleno, — bo jesły ne bude pomocy z kraju i der-žawy, to powity naši budut musyły za-stanowyty ciłu polityku dorohowu, ne bu-dut w syli budowy dori dalsze prowadyty.

Ja naležu wže kilkanajciat lit do wydiłu powitowoho, zanymajut sia tymy spravamy, znaju jak to lude domahajut-sia budowy dori — a koły pryjde do realizaciji jakoho dorohowoho projektu, wsi plany rozbywajut sia o brak fondiw, „ne ma za szczo“.

W naszym powiti, moji panowe — sut dodatky do podatkiw duže a duže welyki, tož tak samo stanuly i my na tim, szczo ne majemo fondiw na dalszu budowy.

Dlatocho ja proszu, szczo by szef do-tycznoho departamentu Wydiłu krajewo-ho wziaw sobi to do sercia i zastanowyw-sia taj podumaw nad tym, szczo by w ja-kyjs sposib kraj i deržawa prysšly z po-moczju koniecznoju pojedynczym po-witam.

(Oklaski).

My pošly ruski budem hołosowaty za tym zakonom, chotiaj i w tim zakoni hdeszczo dla nas ne jest sympatyczne i hdeszczo chotilybyśmo z toho poprawyty.

Persza ricz, kotra w tim zakoni nas udarjuje, to jest to, szczo miscewi zariady dorohowi majut buty čysto wyko-nawczym organom wydiłu powitowoho, szcz toj miscewyj zariad dorohowyj ne bude maw nijakych fondiw do rozporia-dymosty na najpotribnijszi ricz. My boi-mo sia duže, czy taka centralizacya, tak techniczna jak i ekonomiczna zariadu

w rukach wydiłu powitowoho ne pryczy-nyt sia w pewnych słuczajach do toho, szczo tu i tam na jakyjs čas komunika-cja bude musyła buty zastanowlena.

Pidnosyw wže i posoł Meruno-wicz słuczaj, szczo koły zrobyt sia dira w mošti abo woda wymułył dorohu, toj miscewyj zariad ne bude mih tomu zara-dyty, win bude musiw pysaty relaciju do wydiłu powitowoho, i wydił powitowyj doperwa bude musiw pišaty swij organ technicznyj, kotryj by tomu zaradyw.

Szczomy ne majemo po powitach bohato sył technicznych to zwistno nam wsim. I jesły zajde jakyj słuczaj, szczo tam a tam, na jakijs doroz mist zawałył sia, to neraz Wydił powitowyj ne bude w syli seččas tam wysłaty syłu techni-cznu i neraz kilka deň treba bude čeka-ty, až organ technicznyj bude do dyspo-zycyi i bude mih udaty sia na misce, szczo by tomu złu zaradyty.

Dumaju, szczo Wydił krajewyj w do-rozi jakoho rozporiadzenia može powyn-nen pid tym wzhladom szczoś postano-wyty, szczo by z toho fonda II. klasy pe-wna bodaj neznacna suma mohła buty udiłena zariadam miscewym na taki ko-nieczni potreby.

Druha sprawa, Panowe, kotra riwnož dla nas duže ne sympatyczna, to ta, szczo w zariadi dorohowim toj nowyj zakon pryznacžaje riwnyj hołos i zastupnykowy obszaru dwirskoho i zastupnykowy hro-mad, szczo pišla toho zakona toj zariad dorohowyj maje sia składaty lysz z 2 o-sib tj. z nacžalnyka hromady i z zastu-pnyka obszaru dwirskoho.

Zdaje sia meni, moji Panowe, szczo wže sam skład toj dwijky jest pid koždym wzhladom nepraktycznyj, bo w takim słu-cžaju, jesły tii osoby sut mežy soboj w nezhodi, jesły ne možut porozumity sia, to tut musyt ingerowaty Wydił powitowyj.

A precin totu trudnist možnaby tut lehko usunuty, jesły toj zariad dorohowyj bude składaty sia po krajnoj miri z 3 osib.

Pišla sprawozdania komisiji doroho-woj, pišla predstavlenoho tam stanu, o-bszary dwirski budut ponosyty tiahary 20 proc., a hromady majže 3 razy bilsze, bo blysko 60 proc.

Sprawedlywist' otže nakazowalaby, szczo by hromada, kotra 3 razy bilsze po-nosyt tiahariw, mała w tim zariadi doro-howim bilsze decydujucyj hołos.

Možnaby tomu zariadyty w toj spo-

sib, szcoby kromi naczałnyka hromady i predstavytela obszaru dwirskoho, zasiadaw w zariadi dorohowim takoz oden delegat hromadskyj wybranyj czerez radu hromadsku.

(Brawa i oklaski).

Dumaju, szczo leżyto to w dusi toho zakona, kotryj majemo uchwałyty.

W tim zakoni skazano precin, szczo o potrebi takoj dorohy II. klasy decyduje rada hromadska i szczo toj wlastytel obszaru dwirskoho maje lysz oswiedczyty sia, ale ingerencyi na uchwalenie dorohy ne maje nijakoj. Toz sprawedlywaricz, szcoby w tim zariadi tych dorih, kotri powstajut na pidstawi uchwały rady hromadskoj bez uczasty wlastytela obszaru dwirskoho, hromada mała bilsze jak odnoho predstavytela i mała tam hołos decydujuczij.

Pid tym wzhladom ne budemo stawlaty żadnoj poprawky, a lysz bude naszym staraniem w buducznosty totu anomalii, szczo tak skažu, w tim zakoni usunuty i naprawyty.

Tretia riez, na kotru chocz uzwernuty uwahu, ale z protywnoj storony, jak p. Merunowicz, to witwiczalnist za szkody, jaki chtoś poterpyt na dorozii.

Ne wychodžu z toho założenia, z kotroho wyjšow p. Merunowicz, szcoby tu witwiczalnist zipchnuty z Wydiłu powitowoho na hromadu, bo pytaju, dlaczo ho hromada maje buty za to witwiczalna, jesly taja hromada jest lysz organom wykonawczym Wydiłu powitowoho i sama jako taka na zariad i stan dorohy ingerencyi ne maje nijakoj.

Ja, proszu Paniw, ne maju toj pewnosty, jaku maje p. Merunowicz, szczo piśła nowoho zakona za wsi szkody bude witwiczalnyj Wydił powitowyj. Meni sia zdaje, szczo piśła obowiazujuczoho zakona cywilnoho, takoj za tiji szkody bude widpowidała hromada, jako wlastytelka dorohy; dla toho jabym chotiw, szcoby Wydił krajewyj zastanowyw sia nad tym, szcoby znajty sposib uwilnienia hromad wid toj cywilno-prawnoj witwiczalnosty za szkody na dorohach, szczo do kotrych ne majut ingerencyi.

Mymo toho wseho, mymo tych sumniw, jaki nasuwajut sia, jesly proczytajemo toj projekt zakona predłożenij nam czerez komisiju dorohowu, my ruski posły budemo zanym w ciłosty hołosowaty i żadnych poprawok stawlaty ne budemo,

bo choczemo czerez toje umožływyty, szcoby toj zakon, kotryj piśła naszoho pohladu jest sprawedlywyj, bo ułekszae tiahary dorohowi naszym hromadam, mih jak najskorsze podanyj buty do sankcyi i staw sia zakonom.

(Brawa i oklaski).

Marszałek. Do głosu zapisany p. Jabłoński, udzielam mu głosu.

P. Jabłoński. Wysoka Izbo!

Ustawa, która stoi obecnie na porządku dziennym ma dwie wybitne dodatnie cechy, bo z jednej strony usuwa owe znieprawdzone szarwarki, usuwa wspomnienia o tych wstrętnych czasach pańszczyźnianych (daj Boże raz na zawsze) a z drugiej strony przez to zniesienie szarwarków uwalnia od ponoszenia kosztów, pracy tych najbiedniejszych, którzy nieraz nie płacili żadnego podatku, bo nie mieli z czego, ale mieszkając w domach płacić musieli pracą szarwarki, a nadto pociąga do ponoszenia kosztów także i tych, którzy dotychczas stosunkowo mało płacili tj. obszary dworskie.

Ustawa dziś nam do uchwały przedłożona jest demokratyczniejszą i to powoduje stronnictwo, do którego mam zaszczyt należeć, że za nią głosować będzie.

Jednakże, łaskawi Panowie, ustawa ta nie ma znamion koniecznych dla dobrej ustawy, nie ma znamion trwałości, trwała bowiem jest tylko ta ustawa, która jest opartą na sprawiedliwości, trwała jest tylko ta ustawa, która zapewnia spokój i nie tworzy fermentu.

Proszę Panów, śmiało twierdząc i będę się starał Panów o tem przekonać, że ustawa ta nie jest sprawiedliwą dla 30 miast rządzących się ustawą z 13. marca 1889 r., które są nadmiernie obciążone.

Cały zachód Europy, a nawet Austria przyszyły do przekonania, że równocześnie o postęp przemysłu, rozwój rolny i postęp miast, starać się trzeba, tylko u nas tego jeszcze nie zrozumiano.

Wszędzie na zachodzie miasta takie, jak 30 miast, mają swoje odrębne statuty, rządzą się same i nie ponoszą żadnych ciężarów powiatowych. Mogą przeto rządzić się dobrze, mogą wzrastać i rozwijać się.

U nas ustawa z 13. marca 1889 r. w swoim nagłówku przyznaje, że jest

chwilową, że jest niedobłą, bo jak napisano, obowiązywać będzie tylko do chwili, gdy każde z tych miast statut otrzyma, ale o tym statucie ani słyszeć!

Ani Panowie z tamtej strony Izby nam go nie nadajecie, ani my się nie upominamy, dlatego, że choć widzimy nasze materyalne straty, ale względy wyższe, względy najświętsze narodowe mimo pustej kieszeni a czasem mimo pustego żołądka zapomnieć nam o tem każą.

My należymy do rad powiatowych, bardzo to dobrze, to dowód jakiejś harmonii społecznej. Ale jak się ta harmonia odbija na mieszkańcach zwłaszcza na najbiedniejszych!

W większych miastach koszt utrzymania Rady powiatowej spada na barki miast w znacznym stosunku jak np. w Stanisławowie koszt utrzymania Rady powiatowej wynosi 70 procent a gmin 30 procent.

A więc ciężary nakładają się w ten sposób, że ci, którzy nie mają dużo do mówienia, ci mają niemal wszystko do płacenia.

A czy na Radach powiatowych już się kończy?

Wszak pod hasłem harmonii społecznej tworzyliśmy ustawy, które na owe miasta naprawdę ciężarem waliły i to nad miarę.

Wszak ustawa szkolna każe nam ponosić koszt budowy szkół, każe nam opłacać w znacznym stopniu nauczycieli, wszak niektóre miasta płać 75 procent, a wszystkie 40 procent na szkoły, jak wykazuje statystyka, a w tych szkołach wzniesionych naszą krwawicą i utrzymywanych naszą krwawicą nie mogą się nasze dzieci pomieścić, bo nasz sąsiad ze wsi swoje nam przysyła.

I gdy w tych szkołach dzieci naszych pomieścić nie możemy, gdy wskutek tego zwracamy się do Rady szkolnej z prośbą: „Dajcie pierwszeństwo w korzystaniu ze szkół tym, którzy szkoły utrzymują“, wówczas z tamtej strony Izby słyszy się zarzut, że to jest napadanie na narodowość ruską, że uniemożliwia się dzieciom ruskim korzystania ze szkół polskich!

A nam chodzi tylko o to, aby z naszej krwawicy utrzymywane szkoły mogły przytulić przedewszystkiem i w pierwszym rzędzie nasze własne dzieci.

A dalej ustawa o szpitalach.

Przyznaję, że Wysoki Sejm uchwalając ustawę o szpitalach, kierował się myślą, że miasta, w których są szpitale, w pierwszej linii z nich korzystają, jednakże co pokazuje statystyka?

Oto, że w 30 miastach, o których mówię, ledwie od 4 procent do 23 procent ludności miejskiej się leczy, mimo, że my musimy ponosić ciężary, rujnujące niemal gminy.

Ale jeszcze na tem nie koniec.

Jest jeszcze ustawa kwaterunkowa.

Kto wie, co znaczy przechodowy kwaterunek dla miast, ten wie, że to jest wydatek, który jest w stanie zwichnąć równowagę budżetu miast.

Rozpatrzmy się teraz w ustawie drogowej, która jest proponowaną. Dziś był stan taki: mieliśmy 4 procent zapewnionych zwrotu, a oprócz tego mieliśmy w miastach relutum za szarwarki.

Szarwarki w niektórych gminach jak np. w Nowym Sączu wynosiły 13%. W innych gminach wahał się ten procent między 4 procent a 11 procent. Biermy przeciętną między temi 3 liczbami — wypadnie z porównania 7 procent. Płaciliśmy zaś 10 procent, a względnie ponieważ otrzymaliśmy 4 procent napowrót — de facto 6 procent. — Mieliśmy więc płacić 6 procent przeciętnie, a z szarwarkami 13 procent.

Dziś mamy płacić 18 procent — a otrzymać zwrotu 9% — a stąd weźmiemy znowu 11 procent?

Zrobimy nowe dodatki do podatków? To bardzo łatwo uchwalić tym, którzy tych dodatków bezpośrednio nie płać.

Ale kto będzie płacił te dodatki? Z krwawicy ubożego szewca, obarczonego rodziną, z krwawicy biednego robotnika wydusi się jeszcze te procenta, bo one muszą być dla harmonii społecznej.

Ustawa ta ze wszech miar nas krzywdzi i życzyć sobie musimy jej zmiany, zasadniczo nie jesteśmy przeciwni nowej ustawie.

Ale płacenie z ustawy, a nadto 18 procent a 4 procent, ten milion wstawiony przez komisję drogową na fundusz dróg gminnych, nie jesteśmy w stanie opłacać. Bo poco mamy się łudzić — powiedzmy odrazu, że będziemy płacili 22 procent t. zn., że gdy dawniej płaciliśmy

10 procent, mieliśmy na drogi nasze do rozporządzenia 13 procent, dziś będziemy mieli, gdy będziemy płacić 22 procent, do rozporządzania na nasze drogi 9 procent.

Powiedziałem, że dodatki na utrzymanie powiatów są krzywdą dla kraju — mówię nie dla miast — tylko dla kraju, bo my myśląc o drogach i gościach, nie myślimy o kwestjach społecznych.

Socjalizm w tych 30 miastach wzrasta szalenie i wzrastać musi, bo głód jest chyba najlepszym jego sprzymierzeńcem. Gdzie głód, tam socjalistyczne idee krzewić się będą.

Pomyślcie Panowie, że gdybyśmy w tych większych miastach mieli do rozporządzenia sumę płaconych radom powiatowym dodatków do podatków, które rzucamy na drogi, to w myśl encykliki św. Leona XIII. Rerum novarum spełnilibyśmy wobec tych miast to piękne zadanie najbardziej ludzkim i najuczciwszym sposobem i zapobieglibyśmy wzrostowi socjalizmu.

Gdybyśmy te przeciętnie 50 procent dodatków, które pochłaniają rady powiatowe, obrócili na budowę tanich mieszkań, zakładanie tanich kuchni dla robotników, tworzenie spożywczych spółek, tworzenie rzeźni po cenie produkcji, to socjalizm nie znalazłby przy sytym żołądku posłuchu. Jestto więc nietyle interes miastowy, jak raczej interes krajowy.

A że u nas musi powstawać gorycz, to rzecz zupełnie naturalna i wiercie Panowie, że wielkiego potrzeba powstrzymywania ze strony umiarkowanych czynników po miastach, ażeby tam nie powstawała kastowość. Mówicie, żeśmy to powinni robić dla harmonii społecznej. A czy nam to łatwo przyjdzie, jeżeli wrócimy do naszych gniazd z tem, że przynosimy nowe obciążenie, obciążenie na 22 procent dodatków skutkiem ustawy drogowej, a potem znowu 8 procent na niedobór krajowy, więc razem 30 procent. Jeżeli zaś nie przyniesiemy żadnej ulgi, to z czem my wrócimy?

Jakiem czołem będziemy mówili naszym wyborcom o harmonii społecznej?

To są główne punkta, które chciałem podnieść w rozprawie ogólnej.

Jeszcze mi 2 rzeczy przychodzą na myśl. Czy za te ogromne wydatki mamy przynajmniej dobrą komuniyację, czy u nas w miastach są dobre drogi? Otóż

wcale tego nie mamy. Stosunki, jakie pod tym względem w miastach panują, urągają wprost pojęciu cywilizowanego miasta, nie chcę tu używać drastycznych wyrażań — ale powiem, że równają się w najgłębszej Turcyi istniejącym stosunkom. Trotuary po obu stronach, jakich nie powstydzilaby się stolica, a gościniec w środku, w którym się tonie lub wozy psuje. Kiedy np. jechałem na dzień do Rzeszowa, złamała mi się na gościńcu oś u powozu.

Dlaczego to się dzieje?

Czyście pomyśleli o tej anomalii w ustawie drogowej, żeby jedna droga należała do 3 zarządów. Np. przez nasze miasto przez najpiękniejszą ulicę przechodzi droga powiatowa.

Jestem z całym uznaniem dla p. referenta a mego marszałka, że robi on w tym względzie wszystko, co może, jednak wszystkiego zrobić nie może.

Otóż my, według ustawy musimy robić drogę w powiecie za nasze dodatki w najodleglejszych wioskach powiatu a sami toniemy w błocie i psujemy wozy, gdy musimy przejeżdżać.

Czy tak być powinno, czy ustawa obliczona na dłuższy szereg lat nie powinna była temu zapobiedz i miastom większym oddać w zarząd ich własne drogi.

Stawiać więc będziemy poprawki w tym kierunku, że chcemy zmiany tej, ażeby miejskie drogi do miast należały, a jeżeliby to — jak szanowny referent Wydziału krajowego oświadczył — było połączone z wielkimi trudnościami dla przeprowadzenia ustawy, będziemy stawiali przynajmniej poprawkę zmierzającą do tego, ażeby drogi przez obszary tych 30 miast przebiegające, były o ile możliwości drogami krajowymi i rezolucyę odpowiednią postawimy, ażeby te drogi krajowe wybrukowano.

Teraz jeszcze jedna anomalia.

Przed rokiem czy dwoma naprowadził tu Magnificencya rektor Syroczyński 2 przykłady, z których się okazało, że funkcję inżyniera drogowego w pewnym powiecie pełnił były dymisjonowany kapitan, w innym zbankrutowany kupiec, któremu nie poszczęściło się w handlu, a który zresztą spełniał tę funkcję inżynierską pilnie i z całym zaparciem a z taką znajomością rzeczy, jaką mu dawała jego kwalifikacya naukowa.

Otóż jeżeli takie siły mają ze strony powiatów nadzór nad drogami i są instancjami wyższymi w sprawach drogowych w tych 30 miastach, które z całym wysiłkiem starają się, ażeby stan ich dróg był dobry, nad jego drogami czuwa najmniej jeden a czasem, jak w Stanisławowie, trzech najmniej, to nic dziwnego, że my na te nadzory powiatowe narzekamy. Sposób dozoru z strony dymisjonowanego kapitana nie wiem czy może dać dodatnie rezultaty. Wprawdzie były czasy, że wystarczyło być praporszczykiem, aby zostać dyrektorem gimnazjalnym, ale one minęły. Jesteśmy zatem, ażeby nadzór był odpowiedni, niech nadzór nad drogami spełnia ten, kto się na tem zna, bo wtedy będziemy mieć rękojmię, że rzecz będzie sumiennie i do-
brze robiona.

Jeszcze jedna mała uwaga. Podczas gdy gminom zapewniony zwrot 8% — a one żądają jeszcze więcej, nam miastom zapewniony jest 9%.

Albo Panowie sędzicie — a nie wiem czy tak sędzicie — że my się na tem zupełnie nie znamy, albowiem jesteście zdania, że jesteście w takiej większości, że na tę garstkę oglądać się nie potrzebujecie.

My jeszcze dla tej harmonii społecznej za tem głosować będziemy w tem jednak przekonaniu, że miastom przez nas reprezentowanym dzieje się krzywda, a poczucie, które wynoszą posłowie sejmowi, będzie istniało we wszystkich miastach. Głosować będziemy za tą ustawą w tem przekonaniu, że przyjdzie ona wkrótce, jak obecna, do poprawienia.

Do pojedynczych paragrafów stawać będę poprawki.

(Brawa i oklaski).

Marszałek. Czy żąda jeszcze kto głosu?

Członek Wydziału krajowego p. **Dąbbski.** Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma Członek Wydziału krajowego p. **Dąbbski.**

Członek Wydziału krajowego p. **Dąbbski** Wysoka Izbo!

Prawdziwie jestem w tem miłym położeniu, że w dyskusji obszernej i poważnej, w której poruszono cały szereg bardzo doniosłych uwag i myśli, mówił jeden tylko poseł przeciw przedłożeniu Wydziału krajowego.

I ta okoliczność uwalnia mnie od potrzeby szczegółowego, czy obszernego

uzasadniania powodów, dla których Wydział krajowy tę ustawę Wysokiej Izbie w tym roku przedłożył. W ogóle zaznaczyć tylko muszę, że ta ustawa ma niewątpliwie charakter zarządzenia ustawodawczego, które zmienia dzisiejszy stosunek, w jakim na cele pewnych publicznych potrzeb świadczą dotychczas poszczególne grupy kontrybuentów. I muszę stwierdzić, że te zarządzenia, te uchwały wprowadzie w pełni należą do praw tej Wysokiej Izby, niemniej jednak mają charakter tych uchwał, przy których jest równocześnie i największa suma odpowiedzialności na tej Wysokiej Izbie. Stwierdziwszy to, powiedzieć mi jest wolno, że tak Wydział krajowy z tą stroną odpowiedzialności, jaka w tej ustawie tkwi, w pełni się liczył, jak i Wysoka Izba kilkuletnią dyskusją czy to przy sprawozdaniach Departamentu IV. w sprawach dróg, czy to przy dyskusjach budżetowych, niewątpliwie tę sprawę przetrutynowała gruntownie i w tym roku przyszła do świadomości pełnej i do uznania, że przyjmując te normy nowe, które w tej ustawie są zawarte, robi rzecz dla stosunków naszych krajowych dobrą.

Z tem założeniem i z tą premisą nie będę szedł w ślad za mowcami, którzy omawiając stan dotychczasowy świadczeń w naturze, świadczeń prestacyjnych, rozwodzili się bardzo szeroko nad kwestyą sprawiedliwości czy niesprawiedliwości, jaka w dotychczasowym stanie tkwiła.

Sprawiedliwą bezwzględnie i podstawa podatkowa nie jest w zarządzeniach wszystkich prawnych czy społecznych tych, które są tylko w granicach możliwości ludzkiego rozumu, szukać musimy zawsze wyjścia, które jest nie najsprawiedliwsze, ale powiedziałbym najmniej niesprawiedliwe, bo tylko do względnej sprawiedliwości dała nam Opatrzność uzdolnienie.

Jeden z mowców contra w wywodach swoich poruszył tylko dwa szczegóły, co do których uważam za mój obowiązek dać odpowiedź. Jeden zarzut był ten, że sprawa nie ma w przygotowaniu swoim dostatecznej rachunkowej podstawy, a drugi zarzut był, kiedy wyciągał analogię z ustawą szkolną co do niedostatecznego określenia obowiązków, jakie ta ustawa na fundusz krajowy nakłada.

Na zarzut dotyczący kwestyi zestawień cyfrowych w sprawozdaniu komisji,

odpowie naturalnie referent komisji, do którego ten zaazut był zwrócony.

Ja tylko mogę stwierdzić, że materiał potrzebny rachunkowy dla studyowania stosunków, które ma normować projekt ustawy w wielkiej i wszechstronnej mierze do użytku posłów w biurach Wydziału krajowego jest złożony i był też przedkładany przy corocznych sprawozdaniach Departamentu IV-go. Ja przyznaję jedno, to jest, że jednego rachunku nie zrobił Wydział krajowy i zdaje mi się, że o ten rachunek p. Merunowiczowi chodziło, to jest rachunku, jakie mają być w poszczególnym powiecie kosztu tej nowo zorganizować się mającej administracji.

Ale tu otwarcie powiadam, że Wydział krajowy dlatego właśnie rachunku tego nie zrobił, że obowiązek zrobienia tego rachunku ciąży właśnie na powiatach. One jedne go zrobić mogą zależnie od rozwoju stosunków ekonomicznych i potrzeb, jakie stan kulturalny powiatu co do utrzymania tych dróg na powiat nakłada.

Daruję zatem p. Merunowicz, że Wydział powiatowy Wydział krajowy w zrobieniu tego rachunku nie zastąpił, ale przyznać też musi, że nie mógł go zastąpić.

Co do analogii z ustawą szkolną, to najzupełniej w projekcie tej ustawy zawarowana jest ta konieczna zasada, że nie stan niedoborów budżetów powiatowych każdorazowych ma być wyrównywany z funduszu krajowego, (co przyznaję, byłoby zasadą błędną), ale pomoc kraju wedle tej ustawy ma przychodzić zależnie od decyzji tych czynników, które o tem mają decydować, zatem od Wydziału krajowego ściśle w granicach naprzód określonej dotacyi budżetowej.

Zatem wątpliwości tych i niebezpieczeństw, które p. Merunowicz podniósł, projekt tej ustawy nie zawiera.

Najwięcej jednak powodów do tego, by przemawiać w tej dyskusji członek Wydziału krajowego, bo wprost wezwaniem do Wydziału krajowego w formie pytania wystosowaniem, dało przemówienie p. Hupki i niewątpliwie zapytany Wydział krajowy winien jest dać mu odpowiedź.

Ja muszę przyznać, że myśl wyrażona w przemówieniu p. Hupki, myśl, która idzie w tym kierunku, ażeby szu-

kać dla przyszłego rozwoju gospodarki drogowej w kraju nowych podstaw w tym kierunku, ażeby możliwie zastąpić system dotychczasowy subwencyonowania budowy względnie projektowany w rezolucjach system subwencyonowania utrzymania, przez działalność we własnym zakresie Wydziału krajowego w powiększaniu sieci dróg, którą Wydział krajowy sam budował i sam administrował, zawiera niewątpliwie bardzo dużo zdrowej podstawy i uzasadnienia. Niema kwestyi, że w pojęciu subwencji tj. pomocy, która przychodzi z zewnątrz, jest zawarta ta ujemna strona, że ta pomoc, tak jak każda pomoc, która przychodzi nie z zasobów własnych, która przychodzi w formie, która nie wymaga tej troski o stworzenie tego zasobu i o zarządzenie nim najoszczędniejsze, jest formą pomocy administracyjnie najmniej uzasadnioną. Niestety zwrot taki, jakiego życzyłby sobie p. Hupka, szybko urzeczywistnić się nie da.

To nie są zmiany administracyjne, któreby można wprowadzać z roku na rok. System subwencyonowania budowy dróg, który od szeregu lat Sejm przyjął, pociągnął naturalnie za sobą przyjęcie całego szeregu zobowiązań na fundusz krajowy przy rozpoczętych już budowach powiatowych, które dotrzymane być muszą, na podstawie których opiera się i cała działalność powiatu, który licząc na te subwencje przyznane, do budowy tej przystąpił. To zaangażowanie funduszu krajowego na przyszłość jest dość znaczne. Podam tu cyfry. Nie będzie to suma zupełnie ścisła, bo zależnie od podrożenia kosztów budowy może się zmienić, ale w każdym razie nie na mniej, bo kosztu budowy z roku na rok wzrastają.

Otóż dla budowy dróg powiatowych i gminnych, które się buduje za subwencją do wysokości 50% tj. tą, którą swobodnie przyznaje Wydział krajowy, wynosi zaangażowanie funduszu krajowego w tej chwili 7,800.000 K, a w subwencyach przyznanych przez Sejm, zatem więcej 50%, jest fundusz krajowy zaangażowany na trzy i pół miliona K, zatem razem wynosi ta suma, która w tym kierunku wypłaconą być może, przeszło 12,000.000 K. Jeżeli zważymy, że dotacya roczna budżetu na budowę wynosi milion K, to musimy spostrzedz, że na szereg lat ta dotacya jest zaangażowana. Niemniej rozważę Wysokiego Sejmu niewątpliwie słusznie poddał p. Hupka — i ja także z mej strony jak najbardziej chciałbym zaakcentować, mianowicie po-

trzebę tego zastanowienia się i rozważenia, czy nie należałoby istotnie z uwzględnieniem całej ostrożności, z jaką trzeba uwzględniać możność finansową kraju, czy nie byłby właśnie teraz moment odpowiedni, żeby w miarę, jeżeli ta możliwość będzie, istotnie dalsze prace w powstawaniu nowych komunikacji, opierając raczej na tej zasadzie wykonywania budowy i utrzymania w administracji jednej, a nie w tej spółkowej.

To że jest bardzo wiele ujemnych stron w załatwieniu czy nawet projektowaniu tej drogi, w założeniu jej o charakterze, jak słusznie p. Hupka mówił z punktu widzenia ściśle lokalnego a nie ogólnego, a następnie przy budowie we współdziałaniu obu budujących czynników że są braki, to zaprzeczyć się nie da. Nie wiem naturalnie, co myślał p. Hupka, bo myśl jego nie jest ściśle sprecyzowana, ale znajdziemy jej wyraz w rezolucjach, gdy będzie nad nimi dyskusja.

Jeżeliby ta myśl szła w tym kierunku, iżby Wydziałowi krajowemu polecić, aby się zastanowił nad tem, czy wraz z tą sumą większą lub mniejszą, z jaką będzie Sejm chciał przyjść z pomocą powiatom w chwili, gdy nowa ustawa drogowa zostanie uchwaloną, żeby Wydział krajowy mógł równocześnie przedstawić uwadze i decyzji Sejmowi i inny sposób zużytkowania tej sumy, powiedzmy czy we formie objęcia też utrzymania części dróg, czy ewentualnie pewnej budowy dróg, jeżeli myśl p. Hupki zawiera tę ideę, żeby Wydział krajowy przychodząc przy budżecie na przyszły rok z wnioskami co do sum przeznaczonych z funduszu krajowego na cele poparcia utrzymania dróg powiatowych i gminnych, żeby miał równocześnie dać i daty, któreby wskazały, jakiby efekt ta suma miała, gdyby nie przychodziła w gotowiźnie jako subwencja ale we formie objęcia dróg: — jeśli taką jest myśl p. Hupki, to ja taką myśl ze strony Wydziału krajowego z całą radością witam i chętnie ją zastosuję.

Cenne uwagi p. Korola, który w logicznym związku podnosił braki w budowaniu i konserwacji dróg powiatowych, są nadzwyczaj słuszne, zdaje mi się jednak, że te same braki i niedomogi, które objawiły się w zarządzie krajowym z powodu, że gospodarka opartą jest na dodatkach do podatków bezpośrednich, że te same braki — powtarzam — muszą się pojawiać i w gospodarce powiatowej, o ile oparta jest na dodatkach, i niewątpliwie

uzasadnionem jest uznanie tej potrzeby, że w zakresie administracji dróg są pewne granice możliwości kraju i powiatów.

Wreszcie parę uwag muszę poświęcić wywodom p. Jabłońskiego, który tu podniósł wiele żalów ze strony miast. Nie mogę dzielić tych żalów szan. p. posła. Przyznaję, że i tego nikt w naszych stosunkach przeczyć nie może, iż rzeczy rozwijają się w ten sposób, jak p. Jabłoński przedstawił, i że oczy nas wszystkich zwracają się w kierunku miast, jako do siedzib największej sumy inteligencji narodowej, że my patrzymy na rozwój miast z całą możliwą życzliwością i pragniemy tego rozwoju, który siłą okoliczności i stosunków życia narodowemu rozwijać się i potęgnić pomaga, a daj Boże, przez przyjęcie i utrzymywanie tradycji narodowych, pomaga rozwinięciu i spotęgowaniu rozumu politycznego.

(Brawa).

I wynikiem tego zrozumienia stanu rzeczy po całej tej stronie tej Wys. Izby jest, że my znaczenia i rozwoju miast w niczem ani tamować, ani utrudniać nie chcemy. Ale skonstatować muszę, że normy, zawarte w projekcie ustawy, nie mają w najmniejszym choćby stopniu charakteru jakiegś ujmy dla miast. Jeżeli p. Jabłoński zechce, rektyfikując swój rachunek, policzyć, że równocześnie z nałożeniem na miasta nowego ciężaru, zdjęto z miast ciężar, jaki istniał dotąd w postaci ekwiwalentu za prestacje, to dojdzie do rachunkowego wyniku, że nowy projekt ustawy jest co najmniej o jeden (1) procent w dochodach na rzecz miast korzystniejszym.

(Liczne brawa).

Na tych wyjaśnieniach i uwagach, które winien byłem złożyć imieniem Wydziału krajowego, kończę, nie wątpiąc, że Wys. Izba zechce przystąpić do dyskusji szczegółowej nad projektem ustawy, który też i ze strony Wydziału krajowego nie może być inaczej jak tylko z największą radością powitany.

(Liczne brawa i oklaski).

Sekretarz p. **Urbański**. Wnoszę na zamknięcie rozprawy.

Ma szalak. Jest wniosek o zamknięcie dyskusji. Kto się z tym wnioskiem zgadza, zechce rękę podnieść. (*Większość*). Dyskusja zamknięta. Jako jedyny jeszcze zapisany do głosu mówca p. **Męciński** ma głos.

P. Męciński. Wysoka Izbo!

Ustawodawstwo drogowe wszędzie i we wszystkich krajach należało i zawsze należeć będzie do najtrudniejszych w dziedzinie prawodawstwa zadań. Wpływają na nie tak różnorodne handlowe, ekonomiczne, topograficzne, kulturalne stosunki i okoliczności, że ustawy drogowe we wszystkich krajach nie ustalały się od razu, lecz były przedmiotem głębokich studjów, a następnie wielce doniosłych zmian i poprawek. To też, kiedy przed laty 40. Sejm ten miał po raz pierwszy uchwalić ustawę drogową, był w położeniu bardzo trudnem. W kraju ubogim ciężarów drogowych na samych dodatkach do podatków nie mógł oprzeć, a proszę pamiętać, że stan dróg wówczas — jakkolwiek na stan dzisiejszy słyszymy tak wymowne narzekania — był o wiele gorszym, gorszym o niewiem nawet ile procentów aniżeli stan dzisiejszy. Kraj i powiaty objęły drogi po dawnym zarządzie władz administracyjnych w stanie najokropniejszym.

Jeźdźce po t. zw. drogach obwodowych, które potem krajowemi zostały, jeszcze jako tako tu i ówdzie przejechać było można, ale na drogach powiatowych był stan okropny, w okresie bowiem poprzednich lat kilku nietylko nie przedsiębrano żadnej konserwacji, ale nawet należitości za transport i dostawę szutru nie były wypłacane.

W takich to warunkach musiał Sejm ówczesny uchwalać ustawę drogową, a jednak ustawa owa, która przypisywała prestację 6 dni pieszych dla gmin, a obowiązek dostarczenia materiałów przez obszary dworskie, nie wyszła z prawej strony Izby Sejmowej, lecz była uchwalona przeważnie głosami posłów włościańskich ruskich i mazurskich.

Stała ona na tej, może niepozobawionej logiki, zasadzie ekonomicznej, że każdy daje to co ma. „Ja mam pracę, więc daję pracę, ty masz materiał — więc daj drzewo na mosty“ — tak pojędynczo i poprostu rozumował włościanin. A proszę zajrzeć do protokołów i sprawozdań sejmowych z r. 1866 to przekonacie się Panowie, że ustawa uchwaloną została głównie głosami włościan ruskich i mazurskich i zaledwie większością 6 głosów. Tak zwana prawica, a według dzisiejszej, modnej, postępowej nomenklatury „obszarnicy“ głosowali przeciw tej ustawie.

Z czasem okazała się konieczność zmian. I dziwna rzecz. Kiedy w innych krajach ustawa drogowa jest ustawą czysto administracyjną, u nas przybierała ona niejednokrotnie charakter polityczny, bywała przedmiotem agitacji społecznych, hasłem niezgody między jedną a drugą warstwą społeczeństwa.

Nie chcę tu wchodzić w szczegóły rozmaitych postanowień jakichkolwiek bądź ustaw, chcę jeno stwierdzić, że w mojem osobistem przekonaniu podatek sam jedynie i wyłącznie nie powinien być podstawą gospodarstwa drogowego, — a to skromne moje mniemanie popierają bardzo liczne przykłady. Cytowaną tu była już Francja. Tam uchwalono ustawę drogową w r. 1836, która zmałą zmianą dokonaną w r. 1838 trwa do dziś dnia w mocy obowiązującej, a tam prestacje są o wiele cięższe niż nasze. Nie ograniczają się do osobistego obowiązku bezrolnych i bezdomnych właścicieli, ale rozciągają się na dom i na inwentarz roboczy.

Zapatriywania, iżby sam podatek był słuszną miarą obowiązku przyczyniania się do budowy i utrzymania dróg, podzielać nie mogę, bo nie sam podatek jedzie po drogach, ale jadą ludzie, którzy mają rozmaite potrzeby ekonomiczne, kościelne, szkolne, handlowe — a droga jednakowo się zużywa czy od wozu czy powozu; są potrzeby osobiste, które także teoretycznie rzecz biorąc, do utrzymywania drogi przyczyniać się powinny.

Mimo to za ustawą nam przedłożoną tak ja, jak i liczne grono moich przyjaciół politycznych wotować będziemy w całości, jeżeli nie zostanie skrzywioną poprawkami i rezolucjami, zostającami wprost w rażącej sprzeczności z całością i duchem ustawy.

Ustawa, jak jest przedłożona, stanowi jednolitą całość organiczną. Mamy wprawdzie obawy, jak to z tamtej strony Izby podniesiono; tak jest, mamy obawy, czy kraj sprostą ciężarom, jakie nie tylko ta ustawa, ale ogół potrzeb krajowych ciągle się wzmagających na nas nakłada. Bo to idzie nietylko o tych 8%, które nakłada się obecnie, ale musimy się liczyć z tem, że wzmagający się prąd za zniesieniem myt kosztować będzie sametylko powiaty rocznie 500.000 K., a objawił się już także w tej Wys. Izbie prąd drugi, który również ofiary około pół miliona wymagać będzie. Nie znam cyfry, ale pewno będzie to cyfra poważna i pokaźna,

której komisja szkolna na podwyższenie płac nauczycieli zarządu.

To wszystko razem wzięte napęłnia nas obawą i rodzi w duszy niepokój i pytanie, czy kraj sprosta i podoła tym ciężarom bez zaniedbania swych obowiązków kulturalnych, społecznych i administracyjnych — i te tylko a nie inne mamy obawy.

Za ustawą wotować będziemy, ale nie dlatego, jakobyśmy byli przekonani, że tylko na sile podatkowej oprócz nam się należy; wotować będziemy głównie dlatego, że nie chcemy dać powodu do podniesienia hasła i agitacji społecznej, nie chcemy, aby na wszystkich wiecach i zebraniach stawiano ustawę w jaskrawem, jednostronnem oświeceniu, nie objaśniając nieświadomych o innych postanowieniach, które z pewnością mają wagę w tej ustawie.

Zapewne, powie ktoś: wytrącicie agitacji tę broń z ręki, to znajdzie ona innej broni więcej. Prawda, ale na to środka nie mamy. Obawiam się tylko, aby gospodarstwo drogowe na tem nie ucierpiało, ażeby te miliony pieniędzy i ta suma pracy, które przez lat 40 na drogi były poświęcone — nie przepadły. A te obawy nie są tak nieuzasadnione, jakby się zdawało. Powiadają: prestacye się marnowało. Prawda, ale po ustawie ostatniej z r. 1897 marnowało się mniej; była zamiana prestacyi pieszej na ciągłą dla wszystkich posiadaczy inwentarza, mieliśmy możność szutrowania dróg i zaopatrywania potrzeb innych bez nakładania ciężarów na ludność; dziś przy wzmagającej się cenie robocizny wielkie pytanie, czy ten nowy 8% dodatek do dziś obowiązujących 10%, choć w części wystarczy. Ja, mieszkając na wsi, i biorąc od lat 40 udział w życiu autonomicznem, dotycząc tych spraw zbliżka, mam bardzo poważne obawy, czy drogi nie upadną. Nie mówię o budowie dróg nowych, ale o tem czy istniejące utrzymać będziemy w stanie.

Te tylko, a nie żadnej innej obawy nasunęły nam pewne co do ustawy wątpliwości. Ale wobec kwestyi ważniejszej, wobec potrzeby przekonania ludności, że tu idzie nie o pieniądze ale o interes ekonomiczny kraju, bo drogi są potrzebne dla wszystkich warstw społeczeństwa — za tą ustawą wotować będziemy. Jeżeli jednak wolno mi być prorokiem, to nie wątpię, że w krótkim czasie spotkamy się z wnioskiem o nowelę do ustawy drogowej, bo pokaże się, że te fundusze nie

wystarczają nietylko do rozwoju komunikacji w kraju, ale nawet do utrzymania tego co jest.

Te przerzucania wszystkich opłat pośrednich na dodatki do podatków, według mego zdania, doprowadzą nas do bardzo niemiłych wyników, bo w rezultacie stać się może, że poprostu nie sprostamy tym wydatkom. I co jeszcze: jeżeli, jak to napomknąłem, marnować się mogły tu i ówdzie prestacye piesze, to absolutnie nie marnowały się ciągle, bo przecież wymieniano dwa dni piesze na jeden dzień ciągły i przynajmniej w większej części powiatów zachodnich był obowiązek dostarczania kamienia — to czyż pieniądze nie potrafią się marnować? Jak liczną np. administrację musi mieć Wydział powiatowy, jeżeli w kilkudziesięciu gminach ma dokładną i ścisłą prowadzić kontrolę — a pieniądz chociaż nie jest robotą ale jest okrągły, toczy się łatwo i doszukać się go często będzie bardzo trudno.

Nad szczegółami zastanawiać się nie mam zamiaru, chcę tylko w paru słowach odpowiedzieć czcigodnemu p. Jabłońskiemu, który żalił się, że ta ustawa na 30 miast tak znaczne nakłada ciężary. Już referent Wydziału krajowego wskazał, że zamieniono tylko prestacye i dziś obowiązujący podatek zaledwie 1% wynosi. Powiedział p. Jabłoński, że z tej strony Izby lekceważył sobie interesa miast, otóż nietylko w imieniu swoim, lecz i licznych kolegów zapewnić mogę śmiało p. Jabłońskiego, że wcale tego lekceważenia wpośród nas niema, bo wiemy, że tam w miastach spoczywa znaczna część lepszej doli i przyszłości narodu, że stamtąd się rozchodzić powinny światło, pojęcia cywilizacyjne i uczucia patryotyczne na szeroki obszar kraju, że tak pod względem potrzeb ekonomicznych jak i moralnych wielka siła spoczywa w miastach, i biada społeczeństwu, które inteligencji i stanu mieszczańskiego nie mają na tej wyżynie, na której one stać powinny. Więc nie lekceważymy sobie miast, z uwagą śledzimy ich potrzeby i o ile interes kraju pozwala, staramy się czynić zadość ich często słusznym a zawsze rozumnie i dosadnie motywowanym wnioskom, tylko w danym wypadku — pozwoli p. kolega Jabłoński — że nie ma racji. Nowy projekt obciąża bezwarunkowo — ale nietylko miasta, lecz wszystkich zarówno, obciąża w większej części obszary dworskie jak miasta bo te obszary w niczem nie znajdują rekompensaty, a jednak na ustawę się zgadzamy. Szanowny poseł mówił o 30

miastach i powołał się na ich wielką siłę podatkową. Ja pozwolę sobie zauważyć, że ona jest opartą na wsiach. Rekompensatą miast są bowiem pobory kopytkowego, a to kopytkowe kto opłaca? Najbliżsi mieszkańcy okolicy, a ta rzecz procentowo i cyfrowo ujęta nie jest tak błahą, jakby się zdawało. Pozwólcie Panowie, że na podstawie zamknięć z r. 1905 względnie preliminarzy miejskich z r. 1906 zacytuję rezultaty i obliczenia procentowe w tej sprawie. Z pięciu miast większych, Tarnopol płaci 101.605 podatków bezpośrednich a kopytkowego pobiera 15.490 zł., to znaczy że 15% dodatków do podatków pobiera ze wsi i z najbliższych okolic, boć przecież w miastach jest niewielu chyba mieszkańców, którzy trzymają własną stajnię i konie, a w każdym razie wewnątrz miasta nie płaci się kopytkowego, tylko przejeżdżając przez rogatki. Liczymy się naturalnie z potrzebami miast, które muszą mieć szkoły, tro-tuary, ulice w dobrym stanie. Lecz Tarnopol nie jest wyjątkiem; Stanisławów ma siłę podatkową 437.105, ale kopytkowego pobiera 48.000 czyli 11%, Rzeszów płaci 183.475, a kopytkowego pobiera 13.800 czyli 7% dodatków do podatków, Sanok płaci 52.600 K, Tarnopol płaci 101.605 K, a kopytkowego pobiera 15.400 K, czyli 15% dodatków do podatków, Przemyśl 424.493 K, a kopytkowego pobiera około 18.000 K, czyli 4% dodatków do podatków bezpośrednich. Brzeżany 36.398 K podatków bezpośrednich, a kopytkowego pobiera 10.712 kor. czyli 30 procent dodatków do podatków bezpośrednich.

(P. Kramarczyk. Słuchajcie!).

Cóż to znaczy? Znaczy to, że miasto w innej drodze te dodatki odbiera na rzeczy potrzebne.

Krzywdy nikomu z pewnością żaden kulturalny i cywilizowany człowiek robić nie chce, lecz nie trzeba jej upatrywać tam, gdzie nie ma i nie było intencji, żeby ona była zrobiona.

Wracając do ustawy nie będę się rozwodził nad pojedynczymi jej paragrafami, zachowuję to sobie do dyskusji szczegółowej; chcę tylko zwrócić uwagę czcigodnych Panów na wielkie obowiązki, jakie na kraju pod względem potrzeb drogowych ciąży. Wypływa to nietylko z braku wielu niezbędnych dróg komunikacyjnych, lecz i z topograficznego położenia kraju. Wąskim pasem na bardzo dłu-

giej przestrzeni musimy budować mnóstwo dróg, którychbyśmy wcale nie budowali, gdyby konfiguracja kraju była inna.

A mamy 1829 km dróg krajowych 2.800 km dróg powiatowych, dalej pierwszej klasy dróg gminnych przeszło 9.000 km, a drugiej klasy przeszł 40.000 km.

Byłoby do życzenia i nie wątpię, że kiedy się skończą te wieczne wnioski drogowe i kiedy ta ustawa przestanie już być hasłem agitacyjnem, Wydział krajowy będzie miał więcej wolności do zajęcia się tą pracą. Trzeba będzie pewną ilość dróg drugiej klasy tj. drugorzędnych o lokalnym charakterze wyłączyć i zostawić siłowo i opiece tych, którzy ich bezwzględnie potrzebują czyto będą obszary dworskie czy gminy...

(P. Kramarczyk. Bardzo dobrze!)

bo tak wielkiej ilości dróg nie utrzymamy ani za 10 procent ani za 18 procent, ani nawet za 50 procent dodatków do podatków.

Nie chcę nużyć uwagi Wysokiej Izby sprawą, która systematycznie wraca tu do nas co lat parę i przy której tak w dyskusji ogólnej jak szczegółowej nieraz każdy z nas zabierał głos; zwrócę tylko uwagę, że wedle wykazów, jakie mam przed sobą, przeciążenia podatkowe w powiatach już dziś na cele drogowe wyłącznie są bardzo a bardzo poważne. Weźmy pierwszy lepszy powiat, a więc podług alfabetu Bochnię: tu dodatek ten na drogi wynosi 40 procent.

Brzozów 28 proc.

Cieszanów 39 proc.

Czortków 35 proc.

Sanok 27 proc.

Tłumacz 33 proc.

Wadowice 36 proc.

Te wielkie przeciążenia powiatów skłoniły komisję i także grono moich najbliższych przyjaciół, że od rezolucji żądającej wstawienia pewnej kwoty do budżetu krajowego, któraby służyła na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych czynimy zależnem przyjęcie całej ustawy, bo uchwałać ustawę i włożyć na powiaty ciężar, któremu nie podołają, na to zgodzić się nie możemy, bo wiemy, że w ten sposób nie spełnibyśmy ani naszych poselskich ani obywatelskich obowiązków.

Obywatelskich: bo szlibyśmy wbrew naturalnym interesom powiatów, które

razem wzięte stanowią przecież interes całego kraju; poselskim: bo działalibyśmy wbrew interesom powiatów, któreby były w alternatywie, żeby albo zaniedbały drogi i komunikacje, albo musiałyby nad siły wyteżyć swoją siłę podatkową, która ma jednak pewną granicę wszędzie a w Austrii już podobno doszła do zenitu i ta obawa, o której wspomniałem, zatracenia komunikacji stałaby nam strasznym widmem przed oczyma. Dlatego znajdujemy, że fundusz krajowy, który płynie nie tylko z dodatków do podatków ale jeszcze i z innych źródeł, powinien przyjsć w pomoc powiatom.

Pozwoliłem tu sobie zrobić tych kilka ogólnych spostrzeżeń i że tak powiem rzutów, nie mogę jednak jeszcze paru słowami nie odpowiedzieć p. Korolowi, który oświadczył wprawdzie, że i on za tą ustawą głosować będzie, motywa jednak, jakich użył, zasługują mojem zdaniem, choćby na krótką odpowiedź.

Oto powiedział on np., że tylko siła ekonomiczna decyduje o obowiązku utrzymania dróg.

Mnie się zdaje, że poza tą siłą istnieją jednak czysto osobiste potrzeby wszystkich warstw i ludzi, którzy przeto mają także obowiązek pewnego kontrybuowania dla tych rzeczy. Mówił, że ekonomicznie silniejsi korzystają z dróg więcej niż słabsi. W to wątpię.

Widziałem setki targów i jarmarków w Galicyi, ale nie widziałem nigdy na tych placach targowych, żeby tylko ekonomicznie silniejsi tam byli, z wyjątkiem chyba jakiego małego faetoniku, a zresztą stały tam zawsze setki fur tych, co są słabsi ekonomicznie.

Jeżeli już o tem mówai jeżeli już zdecydowaliśmy się na to, że chcemy przyjąć pewne poważne ofiary, to musimy zaznaczyć, że czynimy to w znacznej części dla spokoju społecznego, że chcemy zapobiedz bezwzględnie szerzącej się z tego tytułu waśni społecznej, ale nie w poczuciu, że to się słusznie i sprawiedliwie dla więcej opodatkowanych należy, bo raz jeszcze podnoszę z naciskiem, że pod względem używania prestacyi drogowych my bynajmniej nie byliśmy unikatem.

Nie tak dawno, bo 4. kwietnia 1887 uchwalono na Węgrzech ustawę na podstawie prestacyi w naturze dla każdego liczącego 17—60 lat wieku, 6 dni od każdego domu murowanego na wsi, a od

domów miejskich stosownie do ilości piatr.

Naturalnie pewna opłata podatkowa musi i tu iść równolegle. Ale apodyktycznie tak sobie stawiać zasadę, że tylko silni ekonomicznie powinni ponosić te ciężary, jakto uczynił p. Korol, to nie uchodzi. Dalej mówił p. Korol o tem, że szarwarki były, tylko się marnowały. Tego nie mogę rozumieć. Albo bowiem marnowały się, to w takim razie nie były ciężarem, albo nie marnowały się, to były ciężarem. Jedno z dwojga. Ale i jedno i drugie, tego rozumieć nie mogę. Ale to były tylko zastrzeżenia p. Korola. Zadałbym sobie pytanie, że mimo tych zastrzeżeń p. Korol i jego przyjaciele polityczni oświadczyli, że będą głosować za ustawą, co i ja uczynię. Niech mi jeszcze tylko wolno będzie zwrócić się z prośbą do niektórych panów kolegów, żeby poprawkami — może w najlepszej wierze i intencji stawianymi, ale wypływającymi z niedość głębokiego przestudyowania sprawy, nie psuli tej ustawy, stanowiącej jedną organiczną całość. Wady być mogą — żadna rzecz ludzka nie jest bez wad — ale mimo to musi się przyznać, że ze wszystkich przez nas w ostatnich 40 latach uchwalonych ustaw ta ustawa jest może najlepiej, i najtrafniej skodyfikowana. Dlatego wotując za tą ustawą, bez eutuzyazmu, przyznając raczej z obawą czy nasze gospodarstwa przez to na szwank się nie narażą, oddaję swe wotum w tem przekonaniu, że spełniam przez to czyn obywatelski i obowiązek poselski.

(Brawa).

Pozwalam sobie w końcu jeszcze wyrazić nadzieję, że te hasła drażniące, jakie się rzucało między lud o wyzysku słabszego przez silniejszych i t. p. przynajmniej teraz ustaną, i zapanuje u nas wreszcie jakaś harmonia społeczna.

W tem przekonaniu więc — choć, powtarzam, bez entuzyazmu, oświadczam, że będę wotował za ustawą i jeszcze raz proszę Panów, by razem przy jej uchwaleniu zechcieli okazać pierwszą oszczędność w stawianiu poprawek.

(Wesołość. Huczne brawa i oklaski).

Marszałek. Rozprawa została zamknięta.

Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca poseł **Jędrzejowicz.**
Wysoka Izbo!

Zadanie sprawozdawcy jest bardzo ułatwione, skoro miał przed sobą 7 mówców pro: a tem łatwiejsze, ile że Wysoka Izba będąc już z powodu spóźnionej pory zmuszoną wyrazić swą wdzięczność sprawozdawcy, który przemowę o ile możliwości ograniczy.

Przedewszystkiem jeśli chodzi o genezę ustawy, muszę wskazać na cały szereg petycyj, jakie napływały do nas z dołu przez szereg lat z prośbą o zniesienie prestacyi osobistej, dalej na cały szereg uchwał Rad powiatowych, wreszcie na wnioski pochodzące z inicjatywy poselskiej. To wszystko spowodowało komisyę, że od 3 lat sprawą tą się gorącą zajmowała. Komisyja uchwaliła zasadę i przedstawiła odpowiedni wniosek, polecający Wydziałowi krajowemu ułożenie projektu ustawy. Sprawa więc przechodząc jeszcze rozmaite fazy, bo oparła się jeszcze o kwestyonarjum rozesłane radom powiatowym i o opinie w tym celu zwołanej ankiety, wróciła wreszcie przed Wysoką Izbę we formie już skryształizowanej ustawy.

Że przez szereg lat objawiało się pewne wahanie co do tego, czy ten czynnik roboczy w naturze ma być zatrzymany czy zniesiony, temu dziwić się nie można, bo różnorodne względy tak natury rzeczowej jak i praktycznej były za i przeciw uwzględnianiu. A że także ze stanowiska obszarów dworskich nie można było tak prędko pogodzić z myślą zupełnego zrównania ciężarów, pochodziło stąd, że już w r. 1897 zrównanie ciężarów nastąpiło, przeto całkiem słusznie leżało w interesie obszarów dworskich żądanie, że przy zniesieniu prestacyi w naturze należy zatrzymać zasadę, aby rełutum na podatek odpowiadało dotychczasowemu rozkładowi ciężarów.

Gdy jednak taki rozdział, chociaż zupełnie słuszny nie mógł w tej formie znaleźć zastosowania praktycznego, ustąpiła niechęć jednych i drugich z całym osobistym poświęceniem na korzyść sprawy, która stała się żywotną jako postulat krajowy.

Rady powiatowe uległy dlatego, że — chociaż czuły, że zmiana ta będzie dla nich nowym ciężarem w administracyi, że będą musiały powiększyć swój personal techniczny, że przyjmując na siebie wielką odpowiedzialność za utrzymanie tak szerokie sieci dróg drugiej klasy, to jednak ze względów ekonomicznych i ogólnych przyszły do przekona-

nia, że utrzymanie dróg przy pomocy uzyskać się mających funduszy, będzie mógł być nie tylko ulepszony ale i utrwalony.

Obszary dworskie zaś przyszły do tego przekonania nie tylko z tego względu, który podniósł p. Huryk, że chodziło nam o złagodzenie jęczącej rany i zbliżenie do siebie chaty do dworu, lecz także dlatego, że zawsze — jak to już nieraz dały tego dowody — są gotowe do ofiar, ilekroć w tej Wysokiej Izbie ofiarność od nas jest żądana, — a to przypomnę choćby tylko sprawę propinacyjną, sprawę ciężarów szkolnych, — a obecnie drogowych.

Przechodząc teraz do odpowiedzi na poszczególne zarzuty, to właściwie był jeden tylko oponent, któremu już jednak odpowiedzieli pp. Buynowski i p. szef departamentu. Mnie więc pozostawałaby chyba jeszcze odpowiedź na uczyniony mi zarzut mylnych obliczeń.

Dowodził tu p. Merunowicz, że ludność wiejska nic nie zyska na zmianie, bo nie prawda jest, aby dla nich nastąpiło зниżenie o 25 procent, ale, że przeciwnie nic nie zyskają, ale tracą. Otóż muszę na to zauważyć, że rachunek jego był ogólnikowy i do całości podatków dotąd opłacanych zastosowany.

Ja zaś musiałem swój rachunek stosować tylko do ustawy drogowej i cyfry moje opierają się tylko do zamiany prestacyi w naturze na daniny pieniężne.

Otóż sprawa tak się przedstawia.

Wartość dwudniowej prestacyi wynosi przemieniona na gotówkę w gminie wiejskiej 1,854.851 K, czyli 78.86 procent, w gminie miejskiej 434.198 K, czyli 18.46 procent, na obszarach dworskich 62.925 K, czyli 2.68 procent, przy zrównaniu przez 8 procentowy dodatek, ciężar ten poniosą gminy wiejskie w kwocie 865.184 K czyli 54 procent, gminy miejskie w kwocie 425.952 K czyli 24 procent, obszary dworskie w kwocie 339.096 K czyli 20 procent, a przeto gminy wiejskie zapłacą mniej o 989.667 K, miasta mniej o 8.246 K, a obszary dworskie więcej o 276.171 K.

Czyli, że efekt pieniężny jest taki, że różnica na korzyść gmin w podatkach wyniesie blisko milion, bo 989.000 K, — miastach pomimo tych skarg, jakie podnosił poseł Jabłoński, będą podatki mniej-

sze o 8.246 K, zaś na obszary dworskie wypadnie więcej o 286 tysięcy K — czyli mogłem słusznie powiedzieć w mojem sprawozdaniu, że obszary dworskie ponoszą ogromną ofiarę na rzecz dobra publicznego, na rzecz sprawy, o którą się ludność od lat szeregu upomina.

Nie potrzebnie więc pan poseł z taką stanowczością zbijał wywody cyfrowe komisji i apelował o stronnictwo motywów — gdyż właśnie przeciwnie, sam podjął fałszywe obliczenie, aby upozorować stanowisko, które zajął jako mówca contra.

Co do kwestyi jeszcze, która przez reprezentanta miast, a właściwie przez p. Jabłońskiego została poruszona, że miasta tym nowym projektem zostały bardzo obciążone — to odpowiedział na nią po części szef departamentu, ja zaś muszę jemu odpowiedzieć ze stanowiska aktualnego — i porównawczo między tymi, ciężarami, które my ponosimy a miasta.

Nam w tym ciężarze, który się 10-krotnie podniósł, nikt nie przychodzi z pomocą. Miasta zaś, nie licząc już tego, że mają drogi rządowe, krajowe i powiatowe, które są z innych funduszków utrzymywane, posiadają kopytkowe, które w 13 miastach wynosi 200.000 K, zaś ten ubytek ekwiwalentu znajdują w odpowiednim relutum za prestacye, bo w każdej chwili będą mogły podnieść dodatki do podatków.

(Głosy. A więc odbije się na podatnikach!)

Ulgi doznają najbiedniejsi — bo wiemy, że to dotyczyło najbiedniejszych, a jeżeli się zważy, że miasta za pierwotne dwa dni otrzymały 4 procent, dziś za dalsze dwa dni otrzymają 5 procent, to nie można powiedzieć, aby to było na niekorzyść — jest to tylko utrzymanie stanu, jaki był.

Co zaś do kwestyi podatków, by miasta płaciły mniej podatków na cele powiatowe — zauważę, że interes miasta leży w tem, by drogi naokoło były dobre, i jak to słusznie powiedział poseł Huryk, że partycypować powinien w tym ciężarze nie tylko ten, do którego się jedzie i do którego się towar wiezie i grosze wydaje.

Zatem ciężar ten jest dla miast równomiernie rozłożony i zastosowany.

Wiem, że jest spóźniona pora i że

będę jeszcze miał sposobność przy szczegółowej dyskusyi głos zabrać, przeto proszę o przejście do rozprawy szczegółowej.

(Brawa, oklaski).

P. Mieczysław **Urbański**. W sprawie faktycznego sprostowania proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Mieczysław Urbański.

P. Mieczysław **Urbański**.

Wysoka Izbo!

Muszę sprostować faktycznie wyrażenie, którego użył p. Huryk, mówiąc, że tylko ze względów politycznych za tą ustawą głosować będziemy. Prostuje, że tak nie powiedziałem, oświadczyłem natomiast, że wskutek niezdrowej agitacji prestacya osobista wśród szerokich mas ludności stała się niesympatyczna — zatem tylko ze względów na harmonię społeczną za projektowaną ustawą głosować będziemy.

P. **Jabłoński**. Proszę o głos w sprawie faktycznego sprostowania.

Marszałek. Głos ma p. Jabłoński.

P. **Jabłoński**. Wysoka Izbo!

Obrachowania pana referenta mają te strony ujemne, że obejmują miasta i miasteczka — w takim razie wydają się, że się opierają na słusznych cyfrach. Jeśliby pan referent raczył brać 30 miast i dla nich osobno przeprowadzić rachunek, natenczas konstatuję, że podwyższenie specjalne w tych 30 miastach wyniosłoby 29. procent.

Tyle chciałem faktycznie sprostować.

Marszałek. Przystępujemy do rozprawy szczegółowej proszę o odczytanie §. 1.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz**. (czyta):

I. Ogólne postanowienia.

§. 1.

Drogi publiczne niepaństwowe, dzielą się na :

1. Drogi krajowe, któremi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi krajowe uznane zostaną (§. 2.).

2. Drogi powiatowe, któremi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące, i te, które za drogi powiatowe uznane zostaną (§§. 2. i 21. punkt 5.);

3. Publiczne dojazdy kolejowe, do których ustawa ta ma o tyle zastosowanie, o ile specjalnymi przepisami ustawodawczymi stosunki prawne tej kategorii dróg nie są odmiennie uregulowane;

4. Drogi gminne I. klasy, któremi są drogi obecnie pod tą nazwą istniejące i te, które za drogi gminne I. klasy uznane zostaną (§§. 2. i 21. punkt 5.);

5. Drogi gminne II. klasy, któremi są wszystkie inne drogi, istniejące w granicach gminy i obszaru dworskiego, do publicznego użytku przeznaczone a do powyższych kategorii nienależące, oraz te, które za drogi gminne II. klasy uznane zostaną (§. 2., §. 5. ustęp końcowy, §. 23, punkt 3. i §. 21. punkt 5.).

Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Maryewski. Proszę o głos.

P. Jabłoński. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Maryewski.

P. Maryewski. Wysoki Sejmie!

§. 1. ustawy powiada, że drogami krajowymi są te, które obecnie pod tą nazwą istnieją i te, które za drogi krajowe uznane zostaną.

Przez miasta większe objęte ustawą z 13. marca 1889 bardzo często przebiegają drogi powiatowe, które jak wiemy, i jak tu szan. p. Jabłoński przedstawił znajdują się przeważnie w opłakanym stanie, tak że w żaden sposób nie harmonizują z drogami czyli ulicami miejskimi. Drogi te są pozbawione ścieków, nie są makademizowane, pełne dziur rowów i wybojów i wogóle nie odpowiadają wymogom dzisiejszych czasów.

Dlatego pozwalam sobie postawić następującą poprawkę.

(czyta):

„jak nie mniej drogi powiatowe znajdujące się na obszarach 30. miast ustawą z 13. marca 1889 objętych“.

Znaczy to tyle, że chciałbym, aby drogi powiatowe przechodzące przez miasta uznane zostały za drogi krajowe.

Marszałek. Podaję tę poprawkę p. Maryewskiego do poparcia. Kto ją popiera, zechce rękę podnieść. (*Niedostateczna liczba*). Poprawka nie została poparta, gdyż

oświadczyło się za nią tylko 10 posłów. Głos ma p. Jabłoński.

P. Jabłoński. Wobec tego, że poprawka p. Maryewskiego nie została poparta, zrzekam się głosu.

Marszałek. Czy żąda jeszcze kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos ma p. sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz**. Zrzekam się głosu.

Marszałek. Przystępujemy zatem do głosowania. Kto przyjmuje §. 1., zechce rękę podnieść (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (czyta):

§. 2.

Do zakładania drogi krajowej i do przeistoczenia drogi innej kategorii na drogę krajową potrzeba uchwały sejmowej.

Do zakładania drogi powiatowej lub gminnej I. klasy oraz do przeistoczenia drogi innej kategorii na powiatową lub gminną I. klasy potrzeba uchwały Rady powiatowej i przyzwolenia Wydziału krajowego.

Przed założeniem drogi krajowej, powiatowej lub gminnej I. klasy porozumi się Wydział krajowy z c. k. Namiestnictwem co do ogólnego kierunku drogi ze względów wojskowych i publicznych. Szczegóły trasy i planu jak i porządek wykonania robót przy budowie drogi oznaczy dla drogi krajowej Wydział krajowy, a dla drogi powiatowej lub gminnej I. klasy Wydział powiatowy we własnym zakresie działania.

Za drogi powiatowe lub gminne I. klasy uznane być mają drogi ważniejsze dla gospodarczego, handlowego lub przemysłowego ruchu w powiecie, szczególnie zaś te, które zostały albo mają być budowane lub przebudowane przy zasiłku z funduszu krajowego (§. 15.).

Do zakładania drogi gminnej II. klasy potrzeba uchwały Rady gminnej, oświadczenia przełożonego obszaru dworskiego i przyzwolenia Wydziału powiatowego.

O ile droga uznana za krajową, powiatową lub gminną I. klasy nie została jeszcze objętą przez odpowiedni dla tej kategorii dróg zarząd drogowy, komuni-

kacya po tej drodze utrzymywaną będzie kosztem i pod odpowiedzialnością czynników, które do jej utrzymywania były dotąd obowiązane.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 2., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 3.

Mosty, ławy i przewozy, nie mniej też budowy sztuczne i wszelkie urządzenia, przeznaczone do uzupełnienia, ochrony lub bezpieczeństwa dróg, uważane będą za przynależności tej drogi, na której lub przy której się znajdują; ze względu jednak na szczególną ważność lub kosztowność budowy albo utrzymania mogą być uznane w sposób przepisany §. 2 za samoistne obiekty wyższej kategorii i budowane względnie utrzymywane z dotyczącego funduszu.

Co do ponoszenia kosztów budowy i utrzymania grobel i wałów, po których drogi publiczne prowadzą, jakoteż obiektów, robót i urządzeń wodnych, z istnieniem drogi w związku będących obowiązują postanowienia ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875 dz. u. kr. Nr. 38. wraz z odnośnymi ustawami i przepisami.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 3. zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 4.

Własność ruchoma, stale lub czasowo potrzebna w celu budowy i utrzymania drogi publicznej a względnie jej założenia, rozszerzenia, przełożenia, przebudowania, odwodnienia, ochrony i t. p., może być nabytą w drodze wywłaszczenia.

Również w drodze wywłaszczenia nabyte być mogą grunta potrzebne do produkcji kamienia łamanego, żwiru, piasku, gliny i t. p., niemniej też do urzą-

dzania placów składowych i dojazdów, do stawiania domków mytniczych i wogóle wznoszenia budynków dla potrzeb, wywołanych budową lub utrzymaniem drogi publicznej.

Orzeczenie ekspropriacyjne, które ma wydać c. k. Namiestnictwo, winno zawierać zarazem postanowienie co do wysokości odszkodowania, które należy wypłacić na podstawie oszacowania za przysiężonych znawców nieinteresowanych.

Strona interesowana, która czuje się pokrzywdzoną wynagrodzeniem, oznaczonym przez władzę administracyjną w orzeczeniu ekspropriacyjnym, może udać się do właściwego sądu o przeprowadzenie sądowego oszacowania przy analogicznem stosowaniu przepisów ustawy z d. 18. lutego 1878 dz. u. p. Nr. 30., mimo to jednak prawomocne orzeczenie ekspropriacyjne nadaje zarządowi drogi prawo objęcia w posiadanie przedmiotu wywłaszczonego, jeśli złoży do depozytu politycznego wynagrodzenie, oznaczone przez władzę administracyjną.

Jeśli w interesie komunikacji publicznej zachodzi potrzeba uskutecznienia robót pilnych, które czynią koniecznem bezzwłoczne wykonanie prawa wywłaszczenia, może nastąpić skrócone postępowanie ekspropriacyjne według zasad przyjętych w §§. 40. i 41. wyżej wymienionej ustawy z dnia 18. lutego 1878 dz. u. p. Nr. 30.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 4., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 5.

Zaniechanie drogi krajowej może nastąpić tylko na mocy ustawy kraj., — drogi powiatowej lub gminnej I. klasy na podstawie uchwały Rady powiatowej i za przyzwoleniem Wydziału kraj. i c. k. Namiestnictwa; zaś drogi gminne II. kl. na podstawie uchwały Rady gminnej, oświadczenia przełożonego obszaru dworskiego, tudzież przyzwolenia Wydziału powiatowego i c. k. Starostwa, a w razie niezgodności rozstrzyga Wydział kraj. po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem,

Wszelako jeżeli miejscowa gmina i miejscowy obszar dworski zgodnie oświadczą się przeciw zaniechaniu drogi gminnej II. kl., droga ta zaniechaną być nie może.

Przed zaniechaniem drogi kraj., powiatowej, lub gminnej I. klasy należy przesłuchać reprezentantów gmin i obszarów dworskich, przez których terytorium ta droga prowadzi.

Postanowienia, poprzednimi ustępami objęte, nie tyczą się częściowego zaniechania drogi publicznej, spowodowanego jej przełożeniem, sprostowaniem lub zmianą kierunku, jeżeli droga i nadal prowadzić ma bez przerwy przez miejscowości, które przedtem z sobą łączyła.

Zaniechana droga krajowa, powiatowa lub gminna I. klasy staje się drogą gminną II. klasy, o ile według swobodnego uznania czynników, powołanych do jej zaniechania, jest potrzebna do użytku publicznego, a nie została przeznaczona do założenia lub urządzenia drogi publicznej innej kategorii.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 5., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*).

§. 6.

Grunt drogi, w całości lub w części zaniechanej, niepotrzebny do założenia lub urządzenia drogi publicznej tej samej lub innej kategorii, albo też do zamiany za inny grunt, potrzebny dla drogi, sprzedanym będzie na korzyść funduszu budowy względnie przebudowy nowej drogi.

W tym celu Wydział krajowy dla dróg krajowych, Wydział powiatowy dla dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy, po zadecydowaniu zaniechania drogi, zarządzi jej oszacowanie przez znawców nieinteresowanych i zawezwie o zapłacenie ceny szacunkowej w regule tych właścicieli, których gruntu z drogą się stykają, w miarę ich z nią stykania się.

Jeżeli przez nich cena ta w przeciągu dni 30 od zawezwania złożoną nie zostanie, nastąpi sprzedaż przez licytację.

W ten sam sposób ma być przeprowadzona sprzedaż także każdego innego

gruntu, niepotrzebnego dla drogi publicznej, wszelako na korzyść funduszu tej kategorii dróg, do której droga ta należy (§§. 9. i 11).

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 6., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 7.

Ustanowienie zasad, na podstawie których odbywa się pobór myta na drogach publicznych niepaństwowych, należy do ustawodawstwa krajowego.

Co do poboru myta na drogach krajowych obowiązuje ustawa z dnia 25. grudnia 1871 dz. u. kr. Nr. 18. z r. 1872.

Postanowienia wymienionej ustawy mają zastosowanie także do innych dróg publicznych niepaństwowych, objętych we własny zarząd Wydziału krajowego

Pozatem strony interesowane mogą pobierać myto mostowe, drogowe lub przewozowe na drogach powiatowych, gminnych lub publicznych dojazdach kolejowych na podstawie uchwały Sejmu krajowego i za cesarskiem zezwoleniem.

Do udzielenia koncesyi na pobór myta kopytkowego potrzeba ustawy krajowej.

Udzielona koncesya mytnicza, której termin upływa, może być przedłużoną, ilekroć zachodzi potrzeba, przez Wydział kraj. po porozumieniu z c. k. Namiestnictwem, jednak za każdym razem nie na dłużej, jak na czas ustanowiony w koncesyi, jeżeli istnieją te same warunki, z powodu których udzielenie koncesyi nastąpiło.

Jeżeliby nie przyszło do porozumienia między Wydziałem kraj. i c. k. Namiestnictwem, sprawa odnowienia koncesyi winna być przedłożoną Sejmowi kraj. na sesyi najbliższej dla powzięcia uchwały w myśl postanowień o udzielaniu koncesyj mytniczych.

Strona prywatna, która ma prawo do poboru opłat mytniczych, bez względu na to, czy z prawa korzysta lub nie, winna przedmiot omycony utrzymywać dla komunikacji publicznej w należytym

stanie i własnym kosztem aż do wygaśnięcia koncesyi.

Zezwolenie na postawienie lub przeniesienie roгатki równie jak rozstrzyganie sporów co do uwolnienia od myta, objeżdżania rogatek i tp. należy do władz politycznych.

Marszałek Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 7., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*).

§. 8.

Niniejsza ustawa nie narusza praw i obowiązków, opartych na dobrowolnych ugodach lub innych specjalnych tytułach prawnych co do dróg wszelkich kategorii.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 8., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*).

II. Szczegółowe postanowienia.

A) Pokrycie kosztów.

§. 9.

Koszta budowy i utrzymania dróg krajowych ponosi fundusz kraj., do którego wpływają także dochody ze źródeł, przepisanych tą ustawą.

Sejm kraj. przy uznaniu drogi za krajową (§. 2.) może określić świadczenia powiatów, przez których terytorium ta droga ma prowadzić, na rzecz jej budowy i przyszłego utrzymania. W takim razie wykonanie uchwały sejmowej zależnem będzie od uiszczenia przez odnośne Reprezentacje powiatowe zastrzeżonych świadczeń.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 9., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*).

§. 10.

Koszta budowy i utrzymania dróg powiatowych i gminnych I. klasy ponosi fundusz powiatowy, — zaś dróg gminnych II. klasy fundusz miejscowy.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 10., zechce rękę podnieść (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 11.

Do funduszu powiatowego wpływają na cele drogowe:

1) dochody ze sprzedaży niepotrzebnych gruntów i budynków drogowych, starych materiałów i narzędzi, z wydzierżawienia trawy, odsetki od własnych kapitałów itp.

2) datki na budowę i utrzymanie dróg;

3) datki z powodu niezwykłego zużycia dróg;

4) dochody z myt;

5) dochody z wynagrodzenia szkód zrządzonych na dotyczących drogach;

6. dotacje i subwencje;

7. należitości, uiszczane na mocy specjalnych tytułów prawnych;

8. grzywny, nałożone na członków miejscowego zarządu drogowego;

9. dodatki do podatków bezpośrednich.

Takie same dochody z wyjątkiem wymienionych pod poz. 8. i 9. wpływają na rzecz dróg gminnych II. klasy w danej miejscowości do funduszu miejscowego.

Jeżeli dochód funduszu powiatowego lub funduszu miejscowego ma specjalne przeznaczenie dla pewnej drogi lub pewnego przedmiotu drogowego, winien być w całości na ten cel użyty.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 11.,

zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 12.

Każdy opodatkowany opłaca rocznie na rzecz funduszu powiatowego na cele drogowe powiatu 18^o/_o podatków bezpośrednich.

Wobec uwolnienia ustawodawstwem krajowym w myśl art. XIII. ustawy z dnia 25. października 1896 dz. u. p. Nr. 220. podatku osobisto-dochodowego od wszelkich dodatków, kompetencji ustawodawstwa krajowego podlegających, podatek ten jest także wolny od wszelkich dodatków na cele drogowe.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 12., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 13.

Z funduszu powiatowego pokrywane być mają wszystkie potrzeby dróg powiatowych i gminnych I. klasy.

Z tego funduszu także udzielane być mają dotacje dla funduszów miejscowych na pokrycie potrzeb dróg gminnych II. klasy.

Dotacje te w miarę rzeczywistej potrzeby winne wynosić corocznie przynajmniej 8^o/_o podatków bezpośrednich, przypisanych w gminie i na obszarze dworskim (w gminie katastralnej).

Wyjątek stanowią gminy, objęte postanowieniami §. 25., które otrzymywać będą na rzecz dróg gminnych I. i II. klasy stałą dotację roczną w wysokości 9^o/_o podatków bezpośrednich w tej gminie opłacanych.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 13., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 14.

Jeżeli zasoby powiatowego funduszu nie pokrywają wydatków, poprzednim paragrafem przepisanych, obowiązana jest Rada powiatowa uchwalić na ten cel stosowne dodatki do podatków bezpośrednich.

Jeżeli Rada powiatowa nie wykonała tego obowiązku, a stąd sprawa utrzymania komunikacji publicznej doznawała uszczerbku, natenczas Wydział krajowy, po zbadaniu i stwierdzeniu takiego stanu rzeczy, wstawi w budżet powiatowy potrzebną na cel powyższy kwotę i nałoży na jej pokrycie dodatki do podatków bezpośrednich a to w granicach zakreślonych §. 23. ustawy o Reprezentacji powiatowej.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 14., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 15.

Do budowy albo przebudowy drogi powiatowej lub gminnej, mającej donieść znaczenie pod względem komunikacji, udzielony być może z funduszu krajowego zasiłek bezzwrotny lub zwrotny z zastrzeżeniem dopełnienia warunków, przepisanych ustawą (§. 2.) i zastrzeżonych przez Wydział krajowy.

Jeżeli droga, zbudowana lub uregulowana przy pomocy zasiłków z funduszu krajowego, nie jest utrzymywaną w należytem stanie, zaradzi temu Wydział krajowy i w razie potrzeby zastosuje środki przewidziane w §§. 14. i 21.

Wyjątkowo udzielonym być może zasiłek z funduszu krajowego także na rzecz utrzymania dróg powiatowych lub gminnych, zbudowanych przy pomocy funduszu krajowego, a ważnych dla zakładów przez kraj utrzymywanych, dla zdrojowisk krajowych lub stacyi klimatycznych.

Jeżeli powiatowe dodatki do podatków bezpośrednich, uchwalone przez Radę powiatową na utrzymanie dróg w powiecie łącznie z 18^o/_o stałym dodatkiem przenoszą 28^o/_o tychże podatków, a mimo to niezbędne potrzeby na ten cel tymi dochodami oraz zasobami powiatu z in-

nych źródeł pokryte być nie mogą, natenczas przyzna Wydział krajowy po zbadaniu stanu rzeczy, w miarę rozporządzałnej dotacyi (§. 20.), stosowną pomoc z funduszu krajowego dla zasilenia funduszu powiatowego (§. 11.).

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 15., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław Jędrzejowicz (*czyta*):

§. 16.

Wydział krajowy co do drogi krajowej, a Wydział powiatowy co do drogi powiatowej lub gminnej winien przeprowadzić rokowania ze stronami interesowanymi (osobami fizycznymi lub moralnymi) co do datków dobrowolnych bądź w pieniądzech bądź też w robociźnie, materiale albo gruntach na rzecz jej budowy lub przebudowy i przyszłego utrzymania.

Na strony interesowane, które z wybudowania lub rekonstrukcyi potrzebnej dla nich drogi powiatowej lub gminnej, względnie mostu na takiej drodze odniosą znaczne korzyści, nałożony być może na wniosek Wydziału powiatowego i po zbadaniu stanu rzeczy, osobny datek przymusowy, a to orzeczeniem, wydanem przez Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Do obowiązkowego udziału w kosztach powyższych powołani być mogą tylko interesowani, korzystający z drogi lub mostu, bez względu na granice osad i powiatów.

Stopień korzyści z drogi i wysokość datku przymusowego oznaczone będą z uwzględnieniem okoliczności, miarę interesu komunikacyjnego wykazujących, a przede wszystkim na podstawie przybliżonego obliczenia fur względnie średniej wagi ładunków po drodze lub moście przewożonych względnie przewozić się mających.

Wysokość datków przymusowych, nałożonych na strony interesowane, razem wziętych, nie może przynosić 30% całego kosztu połączonego z budową lub rekonstrukcją drogi lub mostu.

Do powyższych 30% nie wlicza się datków dobrowolnie przez inne strony in-

teresowane ofiarowanych. Wszelako stronom interesowanym, którym nakłada się datek przymusowy, należy wliczyć do 30% datki, które one już dobrowolnie zobowiązały się uiścić.

Pierwszeństwo budowy lub przebudowy przy równych zresztą warunkach służy tym drogom, dla których ofiarność stron interesowanych okaże się największą.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 16., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław Jędrzejowicz (*czyta*):

§. 17.

Jeżeli przedsiębiorstwo wyłącznie fabryczne lub użytkowanie kopalń lub kamieniołomów albo też eksploatacja lasów albo wreszcie dostawa materiałów budowlanych nieomyconą drogę niezwykle zużywa lub psuje, obowiązany będzie odosny przedsiębiorca do osobnych datków na rzecz tej drogi.

Powyższe datki mają być opłacane także za zużycie drogi omyconej, jeżeli fury nie przejeżdżają przez roгатkę, postawioną dla poboru myta drogowego.

Znajdujące się na drodze myto mostowe lub przewozowe nie uwalnia od datków z powodu niezwyklego zużycia drogi samej.

Transporty wolne od myta są także wolne od datków z powodu niezwyklego zużywania drogi.

Jeżeli nie przyjdzie do porozumienia między stroną interesowaną i Wydziałem krajowym co do datków dobrowolnych dla drogi krajowej lub Wydziałem powiatowym dla drogi powiatowej, gminnej lub publicznego dojazdu kolejowego, natenczas o wysokości tych datków i sposobie ich uiszczenia orzeka Wydział krajowy w porozumieniu z c. k. Namiestnictwem.

Jeżeli dojdzie do wydania formalnego orzeczenia, strona interesowana jest obowiązana ponieść także wszystkie koszty dochodzeń, potrzebnych według uznania władzy orzekającej, dla ustalenia powyższych datków.

W regule za podstawę do obliczenia datków przyjąć należy przybliżoną ilość

fur, drogę zużywających, z uwzględnieniem przypuszczalnego dochodu, jakiby mógł być uzyskany w razie zaprowadzenia na niej opłat mytniczych w stosunku do jej długości.

Jeżeli znana jest nie ilość fur lecz przybliżona ilość ciężarów, natenczas przyjąć można wagę ciężaru 1.500 kg. dla przewozu jedną furą parokonną lub parobydlaną.

Przed wydaniem orzeczenia stronie interesowanej musi być daną możność poznania obliczenia mającego służyć za podstawę do oznaczenia wysokości datków i wniesienia przeciw temu obliczeniu swoich zarzutów.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 17., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław Jędrzejowicz (*czyta*):

§. 18.

Jeżeli droga krajowa, powiatowa, gminna I. lub II. klasy przechodzi przez miejską lub wiejską osadę i jedynie z powodu szczególnych potrzeb tych osad wymaga większych kosztów na budowanie ścieków, kanałów, bruków i t. p., całą stąd wynikającą nadwyżkę kosztów budowy i utrzymania ponosi miejscowa osada analogicznie do postanowień ustawy gminnej; względnie ustawy o obszarach dworskich co do zakładania i utrzymania ulic, placów i t. p. tudzież pokrycia kosztów odnośnych.

Wyjątek od powyższego pravidła zrobić może Wydział krajowy co do dróg krajowych, przyjmując część onych kosztów na fundusz krajowy w wypadku uwzględnienia godnym, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. lub II. klasy, przyjmując ją w takimże razie na fundusz powiatowy.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 18., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław Jędrzejowicz (*czyta*):

§. 19.

Jeżeli komunikacya przez wypadki elementarne jak n. p. zasy py śniegowe, powodzie i t. p. została zagrożoną lub całkowicie przerwana, natenczas obowiązani są do robót nie cierpiących zwłoki za wynagrodzeniem mieszkańcy osad (gminy i obszaru dworskiego) najbliższych miejsca, w którym robota ma być wykonaną.

Rada powiatowa oznaczy okrag osad, które i kolejny porządek, w jakim osady te mają być powoływane do wykonywania takich robót, oraz stosunek, w jakim mają być dostarczeni robotnicy z gminy i obszaru dworskiego, stanowiących jedną miejscowość.

Wynagrodzenie za robotę oznaczy Wydział krajowy co do dróg krajowych, a Wydział powiatowy co do dróg powiatowych i gminnych I. i II. klasy.

Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Kramarczyk. Proszę o głos.

Marszałek. P. Kramarczyk ma głos.

P. Kramarczyk. Wysoka Izbo!

Przy tym §. 19. chciałbym zwrócić uwagę na jeden moment. Jest tu powiedziane, że na wypadek przerwy w komunikacyi w razie wypadków elementarnych, mają się roboty wykonywać za wynagrodzeniem.

W razie jeżeli zajdą zasy śnieżne i przyjdzie nieraz koniecznie przebyć tę drogę, jak n. p. jeżeli musi lek arz albo ksiądz do chorego pojechać, to może za długo musielibyśmy czekać, aż nastąpi uprzątnięcie śniegu. Dlatego jabym pragnął, aby było w ustawie powiedziane, iż każdy gospodarz ma usuwać śnieg przed swoim obejściem i w tym celu stawiam następującą poprawkę (*czyta*):

by w razie wielkich zasp śnieżnych mieszkańcy gminy, każdy pod swoim obejściem, śnieg bezpłatnie usuwali.

Marszałek. Podaję tę poprawkę do poparcia; kto ją popiera, zechce rękę podnieść (*Niedostateczna liczba*). Poprawka nie została poparta. Czy żąda jeszcze kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Głos ma p. Sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Stanisław Jędrzejowicz. Zrzekam się głosu.

Marszałek. Wobec tego przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 19.

zechce rękę podnieść (*Większość*) Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

B) Zakres działania Reprezentacji Władz, o ile nie jest oznaczony w paragrafach poprzednich.

§. 20.

Sejm krajowy uchwala:

1. fundusze potrzebne do budowy i utrzymania dróg krajowych;

2. dotację z funduszu krajowego na zasiłki dla dróg powiatowych gminnych (§. 15.).

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 20., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 21.

Wydział krajowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg krajowych oraz naczelny nadzór nad kierunkiem, budową i utrzymaniem wszystkich innych dróg publicznych niepaństwowych tudzież nad ich funduszami, wydaje potrzebne w tym celu rozporządzenia i instrukcje, które może ogłaszać w dzienniku ustaw i rozporządzeń krajowych i czuwa nad ściśłem wykonywaniem przepisów istniejących;

2. przeznaczają w granicach dotacji przez Sejm uchwalonej (§. 20. punkt 2.) zasiłki bezzwrotne i pożyczki na rzecz dróg powiatowych i gminnych (§. 15.);

3. może objąć w razie potrzeby przez siebie uznanej, w zarząd własny budowę i utrzymanie drogi powiatowej lub gminnej I. albo II. klasy, przyczem oznaczy kwotę, która w takim razie z funduszu powiatowego w czasie trwania tego zarządu ma być oddaną do dyspozycji Wydziału krajowego wraz z dochodami, przeznaczonymi specjalnie na rzecz drogi odnośnej;

4. ustanowi, w razie potrzeby przez siebie uznanej, na koszt powiatu własny organ w celu zastępowania Wydziału powiatowego, jeśli Wydział powiatowy

zaniedbuje bądź drogi powiatowe, bądź drogi gminne I. lub II. klasy, albo nie wykonuje należycie nadzoru nad drogami gminnymi (§. 25. punkt a), lub w sposób nieodpowiedni używa funduszków drogowych;

5. rozstrzyga spory między Radami powiatowymi co do potrzeby i kierunku dróg powiatowych lub gminnych I. klasy, dalej rozstrzyga w razie niezgodności zdań między gminą i obszarem dworskim względnie gminami i obszarami dworskimi z jednej a Wydziałem powiatowym względnie Wydziałami powiatowymi z drugiej strony co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy i

6. wogóle rozstrzyga spory drogowe, w drodze odwołania się doń wniesione.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 21., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 22.

Rada powiatowa wydaje potrzebne uchwały w sprawach dróg powiatowych i gminnych, a w szczególności uchwala także potrzebne dla tych dróg fundusze, orzeka o budowie i kierunku dróg powiatowych lub gminnych I. klasy i czuwa nad ściśłem wykonaniem przepisów obowiązujących.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 22., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 23.

Wydział powiatowy:

1. prowadzi cały techniczny i ekonomiczny zarząd dróg powiatowych i gminnych I. klasy bezpośrednio, a gminnych II. klasy przy współudziale miejscowego zarządu drogowego (§. 24.);

2. kieruje budową i sprawuje nadzór nad utrzymaniem drogi krajowej, jeżeli ta czynność przez Wydział krajowy została mu powierzona;

3. orzeka w braku porozumienia między gminą a obszarem dworskim, tudzież między sąsiednimi gminami i obszarami dworskimi co do potrzeby nowej drogi gminnej II. klasy;

4. rozstrzyga spory i rekursy w sprawach dróg gminnych II. klasy;

5. orzeka w sprawach naruszenia całości drogi publicznej i przywrócenia jej do pierwotnego stanu;

6. sporządza i utrzymuje w ewidencji kataster dróg powiatowych gminnych I. i II. klasy co do tych ostatnich przy współudziale gmin i obszarów dworskich. Do katastru dróg gminnych II. klasy wciągnięte być mają wszystkie drogi gminne, do użytku publicznego przeznaczone.

Marszałek. Rozprawa otwarta. Czy żąda kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta. Przystępujemy do głosowania. Kto przyjmuje §. 23., zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

Sprawozdawca p. Stanisław **Jędrzejowicz** (*czyta*):

§. 24.

Miejscowy zarząd drogowy (§. 23. punkt 1.) jest organem wykonawczym Wydziału powiatowego dla administracji dróg gminnych II. klasy w danej miejscowości.

Miejscowy zarząd drogowy składa się z naczelnika gminy względnie jego zastępcy i przełożonego obszaru dworskiego lub jego zastępcy.

Zastępcę przełożonego obszaru dworskiego wyznacza pod własną odpowiedzialnością analogicznie do postanowień §. 8. ust. o obsz. dworsk. właściciel tegoż obszaru z pośród miejscowych mieszkańców (obszaru dworskiego lub gminy) i nazwisko tegoż podaje do wiadomości c. k. Starostwa i Wydziału powiatowego.

Kto nie może być przełożonym obszaru dworskiego, ten nie może być jego zastępcą w zarządzie drogowym.

W miejscowościach, w których obszar dworski wcielony jest do gminy, oraz w tych wszystkich gminach, w których obowiązują wyjątkowe postanowienia §. 25., miejscowy zarząd drogowy należy do zakresu działania Zwierzchności gminnej względnie magistratu.

Miejscowy zarząd drogowy dogląda, czy drogi gminne II. klasy są w stanie dla komunikacji publicznej przydatnym i jest obowiązany zawiadamiać Wydział powiatowy o potrzebach tych dróg.

Miejscowy zarząd drogowy przedkłada Wydziałowi powiatowemu preliminarz potrzeb dróg gminnych II. klasy i wykonuje wszelkie polecenia Wydziału powiatowego, a w szczególności na polecenie Wydziału powiatowego prowadzi także rachunki dochodów i wydatków i przedkłada Wydziałowi powiatowemu coroczne zamknięcie rachunkowe.

Wydziałowi powiatowemu służy też prawo wydawania poleceń w sprawach dróg gminnych II. klasy do poszczególnych członków miejscowego zarządu drogowego.

Członkowie miejscowego zarządu drogowego, w ustępie 2. i 3. wymienieni, winni porozumieć się ze sobą co do sposobu wspólnego wykonywania swych czynności w zarządzie dróg gminnych II. klasy, a w szczególności ułożyć sposób zwoływania zebrań zarządu drogowego, prowadzenia kasy i rachunków, oraz odbierania, wysyłania i podpisywania pism urzędowych.

O wyniku porozumienia winien zarząd drogowy donieść Wydziałowi powiatowemu w czasie, przez tenże Wydział oznaczonym.

W braku porozumienia wyda odpowiednie zarządzenie Wydział powiatowy.

Na każdego członka miejscowego zarządu drogowego, przekraczającego lub zaniedbującego swoje obowiązki, nakładać może Wydział powiatowy kary pieniężne (porządkowe) aż do 40 K.

Kary te wpływają do funduszu powiatowego (§. 11. punkt 8.).

Każdy członek miejscowego zarządu drogowego jest odpowiedzialny za szkodę, wyrządzoną funduszowi wskutek zaniedbania swego obowiązku lub nadużycia prawa.

Jeżeliby miejscowy zarząd drogowy nie wypełniał należycie obowiązków poruczonych mu ustawą lub poleceniami władz, natenczas Wydział powiatowy ma zaradzić temu w sposób stosowny, a w szczególności winien w miarę potrzeby przez siebie uznanej usunąć tenże zarząd, w którym to razie rozporządzać będzie dochodami z myta i wszystkimi

innymi funduszami, dla dotyczących dróg przeznaczonymi.

Marszałek. Rozprawa otwarta.

P. Stapiński. Proszę o głos.

Marszałek. Głos ma p. Stapiński.

Stapiński. Wysoka Izbo!

Myśmy zamierzali przy §. 24. postawić poprawkę w tym kierunku, iżby zdecentralizować zarząd drogowy w tym kierunku, by rozszerzyć kompetencje miejscowego zarządu drogowego i zwolnić do pewnego stopnia Wydziały powiatowe.

Obawiamy się bowiem, że na tym punkcie ustawa drogowa może rzeczywiście stać się przykrą a także i w pewnych wypadkach niepraktyczną, co naturalnie zwiększy także kosztą.

Ponieważ jednak słyszeliśmy z tamtej strony Izby z ust. p. Męcinińskiego zastrzeżenie, że warunkiem dojścia do skutku tej ustawy, jest nie czynienie w niej żadnych poprawek i ponieważ uważamy tę ustawę za ważny krok naprzód, przeto nie stawiam żadnej poprawki.

Niech mi jednak wolno będzie przy tej sposobności szan. p. Męcinińskiemu odpowiedzieć, że wcale nie należy do przyjemności i satysfakcyi, prowadzenie tej własni społecznej i tej walki.

(**P. Pastor.** Daj Boże. żeby jej nie było).

Jabym był pierwszym, któryby tej walki zaniechał,

(**P. Pastor.** Chwała Bogu!)

gdyby i inne ustawy były w tym duchu zmienione, w jakim jest ustawa, nad którą właśnie obradujemy.

Ustawę tę witamy nie jako tryumf, ale jako krok naprzód w duchu swobody politycznej, w duchu zgody społecznej, której i my całem sercem pragniemy.

(*Brawa i oklaski*).

Otóż ponieważ uważamy dojście do skutku tej ustawy za ważny krok naprzód, przeto mimo, że nasuwają się nam przy tym §. 24. niektóre obawy, jak n. p., że w pewnych chwilach ani nawet za 6 złr. nie będzie można dostać furmanki, i t. d. mimo to jak powiedziałem, poprawek nie stawiamy żadnych i oświadczamy, że za ustawą bez żadnych zmian głosować będziemy.

(*Brawa i oklaski*).

Marszałek. Czy żąda jeszcze kto głosu? (*Nikt*). Gdy nikt głosu nie żąda, rozprawa zamknięta, głos ma p. Sprawozdawca.

Sprawozdawca p. Stan. **Jędrzejowicz.** Zrzekam się głosu.

Marszałek. Przystępujemy wobec tego do głosowania.

Kto przyjmuje §. 24. zechce rękę podnieść. (*Większość*). Jest przyjęty.

P. Jabłoński. Proszę o głos w sprawie formalnej.

Marszałek. Głos ma p. Jabłoński w kwestyi formalnej.

P. Jabłoński. Proszę p. Marszałka o skonstatowanie kompletu.

Marszałek. Proszę p. Sekretarza o obliczenie obecnych posłów. (*Fo obliczeniu*). Obecnych na sali jest posłów 73, wskutek czego Izba nie jest w komplecie. Wobec czego przystąpię do zamknięcia posiedzenia.

Proszę p. Sekretarza o odczytanie wniosków i interpelacyi.

Sekretarz p. **Urbański** (*czyta*).

Wniosek.

Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony . projekt ustawy, normujący stosunki prawne między pracodawcami rolnymi a robotnikami sezonowymi.

We Lwowie, dnia 9. marca 1907.

Wnioskodawca:

Z. Tarnowski w. r.

Brykczyński, Cielecki, Hupka, Czecz, Wł. Jaworski, Roman Potocki, Dąbski, Gorayski, Staniszewski, Kramarczyk, Potoczek.. St. Jędrzejowicz, Mycielski, Męciniński, Federowicz.

Projekt ustawy krajowej

normującej stosunki prawne między pracodawcami a rolnymi robotnikami sezonowymi.

§. 1.

Stosunki prawne wynikające z u-

mów między pracodawcami a robotnikami sezonowymi mają być oceniane wedle przepisów niniejszej ustawy, o ile przepisy tej ustawy były przestrzegane przy zawarciu umowy.

Stosunki z umów z robotnikami, którzy mają stałe miejsce zamieszkania poza granicami Galicyi, mają być traktowane wedle przepisów tej ustawy, jeżeli robotnicy ci w dokumencie umowy wyraźnie oświadczyli, że się jej postanowieniom poddają.

§. 2.

Robotnikami sezonowymi w znaczeniu tej ustawy są te osoby, które nie wchodząc w stosunek służbowy, podlegający przepisom o czeladzi służebnej, obowiązują się wykonać roboty gospodarskie w jednym gospodarstwie rolnem na nieprzerwany przeciąg czasu, nie krótszy jak 6 dni roboczych.

§. 3.

Każdy robotnik sezonowy ma posiadać legitymację robotniczą wystawioną bezpłatnie według przepisanej formułki przez zwierzchność gminy miejsca stałego pobytu.

Zwierzchności gminne nie będą interweniowały przy zawieraniu umów, względnie nie będą widymowały umów zawartych z robotnikami, nieposiadającymi legitymacyi.

O zgubieniu legitymacyi ma być bezzwłocznie zawiadomiona zwierzchność gminna, która dokument wystawiła. Po zbadaniu i ocenieniu zachodzących okoliczności, może ta sama zwierzchność gminna wystawić nową legitymację z wyraźnym napisem „duplikat”.

Zwierzchności gminne obowiązane są utrzymywać spis wystawionych legitymacyj.

§. 4.

Z chwilą stawienia się do pracy mają być legitymacye robotników złożone u pracodawcy aż do ukończenia umówionych robót.

§. 5.

Warunki umowy o robotę w gospodarstwie rolnem zależą od swobodnego porozumienia stron.

Warunki sprzeciwiające się obo-

wiązującym przepisom, unieważniają umowę.

Warunki nie objęte dokumentem umowy, mogą być dochodzone tylko w zwyczajnej drodze prawnej.

§. 6.

Dokument umowy ma zawierać:

1) dokładne wymienienie stron kontraktujących,

2) oznaczenie okresu i rodzaju pracy, tudzież wyszczególnienie, czy praca ma być wykonywana na wydział, czy na dniówkę,

3) oznaczenie dnia rozpoczęcia robót, względnie podanie sposobu zawiadomienia robotników, kiedy się roboty rozpoczną,

4) oznaczenie długości dnia roboczego i przerw w pracy,

5) oznaczenie wysokości płacy oraz terminów wypłaty,

6) oznaczenie, jaka część płacy może być przez pracodawcę zatrzymana tytułem kaucyi,

7) określenie świadczeń w naturze ze strony pracodawcy z podaniem depytatu według wagi — tylko mleka w litrach, oraz terminów ich wydawania,

8) postanowienia co do przerw w pracy spowodowanych przeszkodami elementarnymi,

9) oświadczenie robotników, że umówioną pracę wykonać umieją i wolni są od dolegliwości, któreby im w pracy przeszkadzały. Robotnicy płci męskiej mają nadto oświadczyć, że do chwili zawarcia umowy nie im nie wiadomo o powołaniu do służby wojskowej.

10) Postanowienia co do kosztów podróży robotników na miejsce pracy oraz ich powrotu.

§. 7.

Umowa o robotę sezonową ma być zawarta na piśmie wobec Zwierzchności gminnej tej miejscowości, w której robotnik, względnie większość robotników przebywa, albo wobec dwóch świadków a przez Zwierzchność gminną widymowana.

Zwierzchność gminna obowiązana jest utrzymywać ewidencję umów wobec niej zawartych i przez nią widymowanych.

§. 8.

Osoby występujące przy zawieraniu umowy imieniem nieobecnych robotników muszą się wykazać ich pełnomocnictwem potwierdzonem przez właściwą Zwierzchność gminną.

§. 9.

Umowę w dwóch równobrzmiących egzemplarzach wygotowaną należy (§. 10) przed jej podpisaniem stronom odczytać, w razie potrzeby wyjaśnić i zwrócić uwagę stronom na przewidziane tą ustawą skutki złamania umowy, poczem obie strony umowę podpisują. Strona nie umiejąca pisać, kładzie znak ręczny a funkcyonaryusz Zwierzchności gminnej lub jeden ze świadków wpisuje nazwisko tej strony i dołącza swój podpis.

§. 10.

Interweniująca Zwierzchność gminna, względnie jeden ze świadków lub stron interesowanych zaopatruje następnie oba egzemplarze umowy klauzulą stwierdzającą odczytanie i wyjaśnienie umowy, tudzież uwierzytelniającą podpisanie umowy, poczem uwidacznia w legitymacyach poszczególnych robotników, imię i nazwisko pracodawcy, rodzaj i okres trwania pracy, tudzież uwagę, że posiadacz legitymacyi tę umowę przed Zwierzchnością gminną, względnie wobec świadków zawarł.

Jeden egzemplarz zaopatrzony w klauzulę umowy należy wręczyć natychmiast, względnie po zawidykowaniu przez Zwierzchność gminną pracodawcy a drugi robotnikowi, względnie pełnomocnikowi robotników.

§. 11.

Jeżeli strony za obopólnem porozumieniem w czasie obowiązywania umowy chcą zmienić warunki tejże, muszą postąpić w sposób przepisany dla zawierania umów.

§. 12.

Zadatek lub zaliczka dana przy umowie ma być potrącona ze zarobku, a zwrot jej przez robotnika nie znosi ważności umowy.

§. 13.

Pracodawca obowiązany jest za na-

dejściem czasu w umowie oznaczonego robotnika do pracy przyjąć, wynagrodzenie regularnie wypłacać, deputat w umówionej ilości i dobrej jakości punktualnie wydawać, tudzież inne umowne zobowiązania dokładnie wypełniać, a po ukończeniu roboty poświadczyć w legitymacyi wykonanie umowy i legitymacyę wydać.

Jeżeli pracodawca naruszy w jakikolwiek sposób obowiązki ustawowe lub umówione, władza zmusi go przez zastosowanie kary z §§. 34, 36, do dopełnienia obowiązków, wynagrodzenia robotnikowi pełnej wyrządzonej szkody, oraz kosztów postępowania.

Jeżeli naruszenie umowy, albo postanowień i zakazów niniejszej ustawy nastąpiło ze strony zarządzającego funkcyonaryusza pracodawcy, karę należy nałożyć na funkcyonaryusza, a obowiązek odszkodowania także na pracodawcę.

§. 14.

Na zabezpieczenie dotrzymania umowy pracodawca może zatrzymać tytułem kaucyi część zarobku robotnika do wysokości 25% a to po umorzeniu zaliczki. Kaucya ta zostanie robotnikowi wydana po prawidłowym wykonaniu umówionej pracy, a w razie bezprawnego zerwania umowy przez robotnika przepada na rzecz pracodawcy.

§. 15.

Wynagrodzenia robotników nie wolno uiszczać czy to w napojach wysokowych czy to w innych towarach w całości lub częściowo, ani wypłacać jakimikolwiek przekazami, ani zmuszać robotników, aby artykuły pożywienia, ubrania i narzędzia kupowali u pracodawcy lub u osoby przezeń wskazanej. Nie wolno od wypłaconej zaliczki pobierać odsetek, brać weksle na zaliczki, premie ubezpieczenia zbiorów strącać z płacy robotników.

Robotnikowi natomiast nie wolno swego deputatu sprzedawać, ani w inny sposób innej osobie odstąpić.

§. 16.

Pracodawca jest obowiązany dla robotnika najętego z obcej gminy, który w czasie robót zachorował, postarać się na własny koszt o pomoc i opiekę lekarską, tudzież żywić i pielegnować go

a to do ośmiu dni. W razie dłuższego trwania choroby należy o tem zawiadomić Zwierzchność gminną, która postąpi z nim jak z każdym ubogim chorym.

Za czas choroby nie należy się robotnikowi płaca.

§. 17.

Przyjęci robotnicy są obowiązani w terminie umówionym przybyć na miejsce wskazane przez pracodawcę, w porze przezeń oznaczonej z potrzebnymi narzędziami, ewentualnie z pomocnikami — jeżeli tak się umówiono — i pracę zacząć, spełniać ją dokładnie według wskazań pracodawcy, przestrzegać porządku ustanowionego w gospodarstwie przez pracodawcę i w ogóle spełniać obowiązki umowne.

§. 18.

Robotnicy podejmujący robotę w jednej partyi na podstawie jednego dokumentu umowy są odpowiedzialni solidarnie za przedmioty oddane im do wspólnego użytku, każdy zaś z osobna odpowiada za szkody przez siebie zrządzone w innych przedmiotach.

§. 19.

Jeżeli wynagrodzenie za pracę ustanowioną w części zbiorów ułamkowo oznaczonej, a pracodawca życzy sobie rozpocząć zwózkę podczas trwania roboty, należy udział robotników wytyczyć sposobem na miejscu praktykowanym. Do czynności tej należy wezwać przedstawiciela robotników. Jeżeli do wytyczenia nie jawi się przedstawiciel robotników, może pracodawca sam uskutecznić wytyczenie.

§. 20.

Jeżeli robotnicy nie jawią się do pracy w terminie, winno c. k. Starostwo na żądanie pracodawcy za okazaniem umowy — po zbadaniu powodu niejawienia się w jak najkrótszej drodze bez prowadzenia formalnych dochodzeń — spowodowanie robotników na miejsce pracy natychmiast zarządzić. Rekurs przeciw takiemu zarządzeniu doprowadzenia, nie ma mocy wstrzymującej.

§. 21.

Jeżeli robotnicy wbrew umowie jawią się do pracy bez narzędzi lub po-

mocników, wolno pracodawcy koszt dostarczonych im narzędzi lub pomocy potrącić ze zarobku.

§. 22.

Pracodawca może wogóle do wysokości szkody zrządzonej przez robotnika a niepokrytej kaucją, przewidzianą w §. 14 zatrzymać zapłatę i deputat robotnika. Musi jednak celem ustalenia wysokości odszkodowania wdrożyć przed kompetentną władzą postępowanie w przeciągu 3 dni po zatrzymaniu.

Zatrzymane wynagrodzenie nie może służyć na pokrycie roszczeń pracodawcy do robotnika, pochodzących z innego tytułu.

§. 23.

Jeżeli robotnicy po zjawieniu się na miejsce roboty mają skargę przeciw pracodawcy, mogą ją zgłosić u właściwego c. k. Starostwa przez dwóch pełnomocników. — Władza jest obowiązana w 48 godzinach po otrzymaniu skargi wdrożyć postępowanie.

Wniesienie skargi nie uprawnia robotników do niewykonywania umowy.

§. 24.

Jeżeli w osobie przedsiębiorcy gospodarstwa rolnego (pracodawcy) zajdzie zmiana z jakiegokolwiek powodu, natenczas jego następca prawny może od zawartej przez poprzednika umowy odstąpić za wypowiedzeniem najpóźniej na trzy miesiące, przed rozpoczęciem roboty i za zwrotem kosztów, jakie robotnicy ponieśli przez zawarcie umowy.

Nawzajem robotnicy mają z tego samego powodu prawo odstąpienia od umowy za wypowiedzeniem najpóźniej na trzy miesiące przed rozpoczęciem pracy a to bez roszczenia do jakiegokolwiek odszkodowania.

Jeżeli takie wypowiedzenie z żadnej strony nie nastąpi, umowa w całość pełni ma być wykonana na rachunek osoby, która gospodarstwo objęła.

Jeżeli zmiana w osobie przedsiębiorcy gospodarstwa nastąpi w ciągu wykonywania umowy, natenczas prawonabywca przejmuje z zastrzeżeniem regresu względem pierwotnego pracodawcy wobec robotników wszystkie obowiązki wynikające z umowy, choćby się odnosiły do czasu przed zmianą przed-

siębiorecy gospodarstwa i jest wobec nich bezpośrednim dłużnikiem.

Przepisy tego paragrafu mają także zastosowanie w wypadku zaprowadzenia zarządu przymusowego.

§. 25.

Wierzytelności robotników należą w razie sprzedaży licytacyjnej do kategorii uprzywilejowanych po myśli §§. 120 l. 3. i 216 l. 3. ordynacyi egzekucyjnej.

§. 26.

Pracodawca ma prawo rozwiązać jednostronnie umowę z tym robotnikiem, który po zawarciu umowy:

a) pracodawcę, członka jego rodziny, funkcyjariusza zarządu lub nadzoru czynnie znieważa, albo przeciw życiu, zdrowiu lub majątkowi tych osób popełni czyn karygodny, względnie popełnić usiłuje;

b) we własności osób pod a) wymienionych umyślnie szkodę wyrządzi;

c) zostanie skazany za zbrodnię lub występki pochodzący z chciwości zysku albo za przekroczenie z §. 38. niniejszej ustawy;

d) do wykonania pracy okaże się niezdolnym.

§. 27.

Chcąc uczynić użytek z prawa wymienionego w poprzednim §., musi pracodawca zawiadomić o tem robotnika najpóźniej w ciągu 24-ch godzin po otrzymaniu wiadomości o podstawie do rozwiązania umowy.

§. 28.

W wypadkach rozwiązania umowy na podstawie §. 26. pracodawca obowiązany jest zarobioną płacę robotnika w 3 dniach złożyć gotówką w c. k. Starostwie i w tym samym terminie zgłosić roszczenie o odszkodowanie.

Stwierdzoną wysokość odszkodowania władza straci z kaucyi, ewentualnie i ze zarobku, a resztę wyda robotnikowi.

§. 29.

Zakontraktowany robotnik ma prawo jednostronnie umowę rozwiązać:

a) jeżeli po zawarciu umowy pracodawca, członek jego rodziny lub jego funkcyjariusz usiłuje nakłonić robotnika do czynów karygodnych lub niemoralnych, znieważa go czynnie, popełnia czyn karygodny przeciw życiu, zdrowiu lub majątkowi robotnika, względnie czyn taki usiłuje popełnić;

b) jeżeli w czasie między zawarciem umowy a rozpoczęciem pracy zajęty był u tego samego pracodawcy, jako sługa lub robotnik, a pracodawca bezprawnie zatrzymuje przypadającą za te usługi płacę lub deputat;

c) jeżeli po zawarciu umowy wskutek choroby staje się niezdolnym do wykonywania podjętej pracy;

d) jeżeli na czas objęty umową zostanie powołany do służby wojskowej.

§. 30.

Chcąc uczynić użytek z prawa wymienionego w §. 32., robotnik obowiązany jest swój zamiar oznajmić pracodawcy w ciągu 24-ch godzin po zająsci uzasadniającem przyczynę rozwiązania.

§. 31.

Jeżeli rozwiązanie na podstawie §. 29. nastąpi w czasie wykonania umowy, to pracodawca w wypadku pod a) wymienionym ma zapłacić robotnikowi zarobek i deputat za cały czas umówionej pracy, w wypadkach zaś pod b), c), d) wymienionych, płacę i deputat już zarobiony.

§. 32.

W razie wypadku śmierci lub ciężkiej choroby w najbliższej rodzinie robotnika, albo w razie innego ważnego powodu, zmuszającego robotnika do powrotu do domu uprawnionym jest robotnik do żądania odpowiedniego, czasowego zwolnienia od pracy. Jeżeli pracodawca nie zgadza się na czasowe zwolnienie, jeżeli co do czasu trwania takiego czasowego zwolnienia nie nastąpi dobrowolne porozumienie, wówczas c. k. Starostwo orzec ma po zbadaniu powodu w jak najkrótszej drodze, czy i na jak długo zwolnienie od pracy ma nastąpić.

Ten przepis ma także zastosowanie w razie, jeżeli robotnik żąda z ważnych powodów zupełnego uwolnienia przed

wykonaniem umówionej pracy, a pracodawca uwolnić go nie chce.

Przeciw rozstrzygnięciu c. k. Starostwa nie ma środka prawnego. Gdyby się następnie okazało, że robotnik uzyskał zwolnienie przez podanie nieprawdziwych okoliczności, postąpi się z nim, jak z łamiącym umowę.

§. 33.

Pracodawca jest obowiązany, jeżeli umowę sam lub za wspólnem porozumieniem rozwiązał, jakoteż, gdy nie chce podnosić skargi z powodu odstąpienia robotnika od umowy — wpisać fakt rozwiązania umowy bez podania powodu — do legitymacji robotniczej i legitymację wydać.

§. 34.

Pracodawca lub jego funkcyjaryusz, który:

a) spowoduje bez prawnej podstawy przymusowe dostawienie robotnika,

b) przekroczy zakaz z §. 15. alinea 1. niniejszej ustawy,

ma być karany grzywną do wysokości 300 K względnie aresztem do dni 15.

Karze w równej wysokości podlega funkcyjaryusz pracodawcy, który za przyjęcie robotników wymawia sobie lub przyjmuje materialne korzyści.

Pracodawca, który względem robotnika zaopatrzonego legitymacją, nie dopełni obowiązków z §. 33. lub §. 28. alinea 1., ulega grzywnie do wysokości 150 koron, względnie karze aresztu do dni 8.

§. 35.

Robotnik, który wynajmuje się kilku pracodawcom na ten sam okres czasu, będzie karany aresztem do dni 8. W wypadku tym obowiązany jest robotnik wypełnić tę umowę, którą najpierw zawarł, innym zaś pracodawcom wynagrodzić szkodę, wyjąwszy gdyby wiedzieli o zawarciu przezeń poprzedniej umowy.

Robotnik, który wykracza przeciw przepisom §. 17. będzie karany aresztem do 30 dni.

§. 36.

Niezastosowanie się do innych po-

stanowień niniejszej ustawy podlega grzywnie do 100 koron, względnie karze aresztu do 10 dni.

Przy tem przestrzegać należy zasady, że na pracodawcę, względnie jego funkcyjaryusza, mają być z reguły nakładane grzywny, a na robotnika kara aresztu.

§. 37.

Kto:

a) najmuje robotnika, wiedząc, iż tenże na ten sam czas z kim innym zawarł umowę, albo przez korzystniejsze obietnice stara się go odciągnąć od pierwszego pracodawcy;

b) legitymację robotniczą bierze w zastaw, albo udziela na nią kredytu, ulega grzywnie do wysokości 150 koron, względnie karze aresztu do 15 dni.

We wypadkach pod a) należy za każdego w ten sposób od pierwotnej umowy odwiedzonego robotnika grzywnę osobno orzec a nadto nałożyć na winnego solidarny z robotnikiem obowiązek odszkodowania pierwszego pracodawcy.

§. 38.

Umowy robotników, mające na celu zmuszenie pracodawcy przez gromadne zaprzestanie pracy do podwyższenia płacy lub wymuszenie innych korzyści, jakoteż mające na celu wspieranie tych, którzy przy takich umowach trwają a szkodenie tym, którzy się do nich nie stosują, są nie ważne.

Kto zawarcie, lub wykonanie takich umów, albo trwanie w tychże spowoduje, lub spowodować usiłuje agitacją, groźbami lub przymusem, będzie karany grzywną do wysokości 300 K względnie aresztem do dni 30, o ile czyn nie podpada pod postanowienia ustawy karnej.

§. 39.

Orzeczone przeciw robotnikom kary aresztu mają być na żądanie pracodawcy wykonane dopiero po ukończeniu umówionych robót.

Robotników skazanych w myśl §§. 35. i 36., o ile skłonni są do podjęcia roboty, a pracodawca gotów jest ich zatrzymać, może Władza na prośbę wspólną pracodawcy i robotników pozostawić na wolności. — Jeżeli ci robotnicy robotę umówioną należycie wykonają, wzglę-

dnie ukończą, należy zaniechać wykonania orzeczonej kary.

§. 40.

Zapłacone grzywny przypadają funduszowi ubogich tej gminy, w której skazany ma stałe miejsce zamieszkania. Gdyby miejsce zamieszkania skazanego leżało poza granicami kraju, grzywna przypada gminie miejsca umówionej pracy.

§. 41.

Do wydawania zarządzeń, które są wymagane przepisami niniejszej ustawy, do orzekania w razie zachodzących przekroczeń, tudzież do rozstrzygania roszczeń o odszkodowanie nie przenoszących kwoty 100 kor. od poszczególnej osoby, powołane są jako I. instancja właściwe c. k. Starostwa, a jako II. i ostatnia instancja c. k. Namiestnictwo we Lwowie, do którego można się odwołać w przeciągu 3 dni, licząc od chwili ogłoszenia orzeczenia I. instancji.

Rekurs można wnieść na piśmie lub podać ustnie do protokołu u władzy I. instancji.

§. 42.

Sprawy należące po myśli niniejszej ustawy do kompetencji władz administracyjnych, należy załatwiać w obu instancjach bezzwłocznie.

Postępowanie winno być w I. instancji ustne. Z reguły należy się starać o załatwienie sprawy na jednym terminie. Do protokołu wpisuje się tylko istotne szczegóły sprawy i ustnie ogłoszone orzeczenie, a odpis protokołu takiego należy stronom na ich żądanie wydać.

W postępowaniu z powodu złego wykonywania roboty należy wysłuchać rzeczoznawców wymienionych przez strony.

Władza wydająca orzeczenia winna pouczyć strony o prawie, sposobie wniesienia i terminie rekursowym.

§. 43.

W wypadkach, gdy robotnicy po przybyciu na miejsce wzbraniają się wypełnić obowiązki umowne, może c. k. Starostwo na żądanie pracodawcy wydelegować na miejsce urzędnika. Orzecz-

nie, które jak najrychlej wydać należy, jest wykonalne bez względu na możliwy środek prawny a zawierać ma także postanowienie co do ponoszenia kosztów dochodzenia.

§. 44.

Bliższe normy co do wykonania niniejszej ustawy wyda c. k. Namiestnictwo po zasięgnięciu opinii głównych korporacji rolniczych i po porozumieniu się z Wydziałem krajowym.

§. 45.

Wszystkie dokumenty, protokoły, skargi i inne akta, sporządzane, względnie wnoszone w myśl postanowień niniejszej ustawy, są wolne od należności stemplowych.

Wniosek

posła Szajera i towarzyszy.

Zważywszy, że państwa sąsiadujące z Galicyą żądają otwarcia granicy dla importu bydła i nierogacizny do naszego kraju i państwa;

zważywszy, że gdyby granica naszego państwa dla importu obcego bydła i nierogacizny otwartą została, przeto nieuniknionem byłoby zawleczenie zarazy bydłowej, a nasz kraj narażonoby na nieobliczalne szkody i straty;

podpisani wnoszą:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Wzywa się c. k. Rząd krajowy, jakoteż Wydział krajowy, aby wspólnie poczyniły możliwe skuteczne kroki u c. k. Rządu centralnego, aby tenże pod żadnym pozorem i względem, granicy nie otwierał.

We Lwowie, dnia 9. marca 1907.

Wnioskodawca:

Szajer w. r.

Wesoliński, Wilczkiewicz, Potoczek, Bojko, Bał, Hupka, Szwed, Stojalowski, Szponder, Kramarczyk, F. Włodek, Krem-pa, W. Krański, Skołyszewski, Zdz. Skrzyński, A. Jędrzejowicz, Schätzel.

Wniosek.

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby w roku bieżącym na koszt funduszu krajowego zarządził opracowanie projektu regulacji potoków: Rydelówki, Czarnego i Kołomyjki, od ujścia do Prutu w górę aż powyżej terytorium miasta Kołomyi, z uwzględnieniem projektu kanalizacyi miasta.

We Lwowie, dnia 9. marca 1907.

Wnioskodawca:

Kleski w. r.

L. Wiśniewski, Michałowski, Buynowski, Bednarski, Jabłoński, Wurst, Lipiński, Maiss, Tarnawski, Michalski, Maryewski, A. Teodorowicz, Tomaszewski, Kolischer, Głabiński, Cieński, Szätzel, Moysa.

Wniosek.

Zważywszy, że §. 92. ust. gm. dla 30 miast z 13/3 1889 N. 24. opiewa „Dodatki do podatków mają być ściągane za pomocą tych samych środków co podatki“ w zastosowaniu do dodatków gminnych do podatku konsumcyjnego od mięsa, wina i moszczu, naraża gminy na dotkliwą stratę,

zważywszy, że w miastach, statutem z 13/3 1889 objętych, z rokiem każdym wydatki wzrastają w nadmierny sposób nie proporcjonalnie do dochodów, zmuszając zarządy miast do szukania nowych źródeł dochodu;

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Poleca się Wydziałowi kraj. po porozumieniu się z c. k. Rządem uzupełnić §. 92. ust. gm. z 13 marca 1889 N. 24. d. u. k. w tym kierunku, że w razie poboru rządowych podatków w drodze dzierżawy, gminie przysługuje prawo poboru dodatków, czy to przez własne organa, czy też w drodze wydzierżawienia.

Wzywa się c. k. Rząd, aby podatek konsumcyjny od mięsa, wina i moszczu wydzierżawiał z wolnej ręki gminom objętym statutem z 13/3 1889, na tych

samych warunkach, jak miastom zamkniętym.

We Lwowie, dnia 9. marca 1907.

Wnioskodawca:

Maryewski w. r.

Tomaszewski, Tarnawski, Jabłoński, Bednarski, Wiśniewski, Wurst, Jahl, Maiss, Merunowicz, Lipiński, Sala, Loewenstein, Kleski, Buynowski.

Interpelacya

posła Krempy i tow. do JW. Pana komisarza rządowego w sprawie pokrzywdzonego Michała Sołtysa przez naczelnika stacyi Grodzisko.

Michał Sołtys od lat młodych zarabkował przy kolei a 12-cie lat służył przy kolei w różnych miejscach, a w reszcie na stacyi jako robotnik w Grodzisku.

Nieszczęście chciało, iż naczelnik stacyi, Rudolf Beetloss, szchrzestnik przed 4-ma laty WP. Horoszkiewicza, dyrektora c. k. kolei państwowych, pogniewał się na Sołtysa i postarał się o to iż po 12 latach służby odprawiony został z dniem 1. maja 1906 rzeczony robotnik.

Naczelnik Beetloss postarał się jako taki, że Sołtys został zupełnie oddalony bez żadnych dochodów dyscyplinarnych ze służby, mimo tyloletniej pracy nienagannej przy kolei.

Naczelnik Beetloss pozbył się tego robotnika dla tego, jakoby tenże mówił publicznie o kradzieżach, a nadto że Sołtys miał kłótnię z żoną, która obrazić miała jeden tylko raz drugiego strażnika kolejowego, Pawła Badurę.

Doszło do tego że chociaż nie wiele o kradzieżach Beetlossa Michał Sołtys poufnie powiedział, zaskarżony został za oszczerstwo, o które przy rozprawie głównej w obwodowym c. k. Sądzie Rzeszowskim, do której powołano 50-ciu świadków, uwolnionym robotnik został; a dowód prawdy co do kradzieży został przeprowadzony, mimo to Beetlossowi włos z głowy nie spadł.

Sołtys obecnie na bruku, bez utrzymania i życia, złożył egzamin służbowy na strażnika zwrotniczego w dniu 7. kwietnia, 23. kwietnia 1906, złożył przysięgę, został mimo to z zemsty naczelnika sta-

cyi, Beetlossa, suspendowany a mimo próśb kilkukrotnych o udzielenie posady, do dziś ten biedak otrzymać nie może.

Wobec tego zapytują podpisani JW. Pana komisarza rządowego z prośbą o zarządzenie, aby zemsta naczelnika stacyi w Grodzisku więcej nie obijała się o robotników kolejowych i pociągnięcie tegoż naczelnika, skoro dowód się udał, do odpowiedzialności, nadto przyjęcie Sołtysa do służby.

Lwów dnia 9. marca 1907.

Interpelujący
Krempa.

Bojko, F. Włodek, Oleśnicki, Mazikiewicz, Mogilnicki, Kramarczyk, Effinowicz, Kuryłowicz, Barabasz, Potoczek, Bohaczewski, Staruch, Ostapczuk, Stapiński.

Interpelacya

posła Bojki i towarzyszy do Pana komisarza rządowego.

Korzystając z §. 12 ustawy z dnia 26. stycznia 1907 r. l. 17 dz. u. p. zgłosiło się grono wyborców do Magistratu w Brzeżanach o doręczenie im 22 drukowanych egzemplarzy listy wyborczej.

Lista ta mieści się na 27 arkuszach pisma, a obejmuje 2.300 niespełna wyborców. W zwykłych więc warunkach koszt druku teje, nie może więcej kosztować, niżeli sto koron.

Tymczasem drukarz tamtejszy postawił żądanie, by mu za nakład zapłacono 768 K. Magistrat zaś Brzeżański zażądał złożenia zaliczki wyrównywającej połowie tej kwoty i zamiast postarać się o wydrukowanie listy na warunkach możliwie przystępnych gdzie indziej, oświadczył, że inaczej wydrukowania listy nie zarządzi.

Żądanie kilkunastu wyborców by listę posłano do druku do którejkolwiek drukarni lwowskiej, nie zostało uwzględnione, co oczywiście w mieście wywołuje rozgoryczenie. Tym sposobem bowiem nasuwa się podejrzenie, jakoby szukano sposobu do obejścia ustawy zapewniającej obywatelom skuteczną kontrolę list wyborczych.

Zaznacza się, że koszta druku gotowi byli i są petenci złożyć połowę od-

powiadającą zwykłym warunkom i ofiarowali kwotę 50—60 K.

Wobec tego faktu, podpisani zapytują:

Co c. k. Rząd uważa za stosowne przedsięwziąć, by zapewnić ogółowi wyborców korzystania w pełni z przepisów ustawy zapewniającej kontrolę wyborców i czy zechce wystosować pouczenie do wszystkich gmin kraju, by życzeniom obywateli starały się zadość uczynić w sposobie najmniej kosztownym.

Lwów, 9. marca 1907.

Interpelujący
J. Bojko.

F. Włodek, Krempa, Stapiński, Kramarczyk, Kuryłowicz, Mazikiewicz, Barabasz, Szwed, Staruch, Oleśnicki, Jaworski, Glidziuk, Korol, Szayer, Potoczek.

Marszałek. Następne posiedzenie odbędzie się pojutrze w poniedziałek dnia 11. marca 1907. o godzinie 10. rano z następującym porządkiem dziennym (*czyta*).

1. Sprawozdanie Wydziału krajowego w przedmiocie zezwolenia Reprezentacyi powiatowej w Łańcucie na pobór w r. 1907 wyższych dodatków powiatowych do podatków bezpośrednich.

Sprawozdawca poseł Wereszczyński.

2. Sprawozdanie komisji budżetowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie odnowienia królewskiego Zamku na Wawelu.

Sprawozdawca poseł Piniński.

3. Dalszy ciąg rozprawy szczegółowej nad sprawozdaniem komisji drogowej o projekcie ustawy drogowej.

Sprawozdawca poseł Stan. Jędrzejowicz.

4. Sprawozdanie komisji bankowej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie utworzenia krajowego funduszu inwestycyjnego i zmiany niektórych postanowień statutu Banku krajowego.

Sprawozdawca poseł Leo.

5. Sprawozdanie komisji solnej o czynnościach krajowego biura sprzedaży soli.

Sprawozdawca poseł Merunowicz.

6. Sprawozdanie komisji sanitarnej o sprawozdaniu Departamentu V-go Wy-

działu krajowego za czas od 1. lipca 1905 do 30. listopada 1906 i o sprawozdaniu inspektora szpitali krajowych za rok 1906.

Sprawozdawca poseł Mars.

7. Sprawozdanie komisji sanitarnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w sprawie zmiany §. 11. i 15. ustawy zarządzającej prawne stosunki szpitali powszechnych i publicznych, oraz w sprawie budowy domu gospodarczego, pawilonu izolacyjnego i trupiarni przy szpitalu powszechnym w Brzeżanach.

Sprawozdawca poseł Wł. Czaykowski.

8. Sprawozdanie komisji drogowej o petycji Wydziału Rady powiatowej w Mielcu z 15. lutego 1907 L. 119/40 żądającego 75% subwencji na budowę drogi gm. I. klasy Wojsław-Biesiadka, 6 kilometrów 457 m. długiej.

Sprawozdawca poseł Czarkowski-Golejewski.

9. Sprawozdanie komisji drogowej o petycji L. 1109. Wydziału powiatowego w Kolbuszowie o objęcie subwencją krajową 50% wydatków na wybudowaną już własnymi funduszami część drogi Kolbuszowa-Przeclaw.

Sprawozdawca poseł Czarkowski-Golejewski.

10. Sprawozdanie komisji gminnej o petycji Wydziału Rady powiatowej w Stryju w przedmiocie przepisów normujących obowiązki gmin do utrzymania zubożałych i niezdolnych do pracy przynależnych, tudzież przepisów odnoszących się do postępowania z rekonwalescentami i chorymi nieuleczalnymi, którzy nie mogą pozostawać w szpitalach.

Sprawozdawca poseł Bojko.

11. Sprawozdanie komisji górniczej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie spraw górniczych.

Sprawozdawca poseł Wiśniewski.

12. Sprawozdanie komisji szkolnej w przedmiocie petycji czynnych i emerytowanych nauczycieli oraz nauczycielek, jakoteż wdów i sierót po nauczycielach o policzenie w drodze łaski lat służby do emerytury, o przyznanie względnie podwyższenie emerytury, pensji wdowiej, daru z łaski i t. p.

Sprawozdawca poseł Wład. Krański.

13. Sprawozdanie komisji szkolnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego w przedmiocie petycji gmin o uwolnienie, względnie obniżenie lub odpisanie zaległych prestacyj na płace nauczycieli.

Sprawozdawca poseł Kramarczyk.

14. Sprawozdanie komisji sanitarnej o sprawozdaniu Wydziału krajowego co do petycji Wydziału powiatowego w Śniatynie w sprawie pokrycia niedoboru kosztów budowy szpitala powiatowego w Śniatynie w kwocie 3.388 koron⁵⁴ h z funduszu krajowego.

Sprawozdawca poseł Wł. Czaykowski.

15. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o przedłożeniu Wydziału krajowego w sprawie przyznania stałego daru z łaski b. dozorczy melioracyjnemu Józefowi Schultzowi.

Sprawozdawca poseł Zdz. Tarnowski.

16. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o sprawozdaniu Wydziału krajowego o działalności nauczycieli wędrownych rolnictwa i sadownictwa.

Sprawozdawca poseł Cielecki.

17. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o przedłożeniu Wydziału krajowego w sprawie praktycznego kursu dozorców drenarskich.

Sprawozdawca p. Zdzisław Tarnowski.

18. Sprawozdanie komisji gospodarstwa krajowego o krajowej szkole gospodarstwa lasowego za r. 1905/06.

Sprawozdawca poseł Skołyszewski.

19. Sprawozdanie komisji drogowej o projekcie ustawy o policyi drogowej.

Sprawozdawca poseł Wiśniewski.

20. Sprawozdanie komisji administracyjnej o wniosku p. Pinińskiego w przedmiocie reformy regulaminu obrad sejmowych.

Sprawozdawca poseł A. Jędrzejowicz.

21. Sprawozdanie komisji budżetowej o wniosku p. Marsa i tow. w sprawie dotacji dla lekarzy w służbie krajowej na podróże naukowe.

Sprawozdawca poseł Jabłoński.

22. Sprawozdanie komisji budżetowej o przedłożeniu Wydziału krajowego

w przedmiocie zmiany etatu posad i płac personelu lekarskiego i funkcyonaryuszów administracyjnych krajowego szpitala powszechnego we Lwowie i krajowego szpitala św. Łazarza w Krakowie, tudzież o dotyczących petycyach.

Sprawozdawca poseł Loewenstein.

23. Sprawozdanie komisji prawnej o żądaniu c. k. Sądu obwodowego w Cieszynie o zezwolenie na dalsze sądowo-karne ściganie posła ks. Stojałowskiego o obrazę czci popełnioną drukiem.

Sprawozdawca poseł Tarnawski.

24. Sprawozdanie komisji prawnej o żądaniu c. k. Sądu powiatowego

oddz. I w Krakowie o zezwolenie na sądowo-karne ściganie posła Stapińskiego o przestępstwo prasowe.

Sprawozdawca poseł Tarnawski.

25. Sprawozdanie komisji przemysłowej o petycji Wydawnictwa „Kupca polskiego” organu kupiectwa galicyjskiego w Krakowie o subwencyę.

Sprawozdawca poseł Maryewski.

Następne posiedzenie zatem w poniedziałek o 10 rano.

Posiedzenie dzisiejsze zamykam.

(Koniec posiedzenia o godz. 2 min. 35. po południu).

