

## Naturalna powinność drogowa we Francji.

Rozpaczliwy stan dróg kołowych Kongresówki, pozostawiony Państwu Polskiemu w spadku po smutnej pamięci rządach rosyjskich i nie mniej smutnej pamięci rządach okupantów, zmusi rząd polski do napięcia wszystkich sił Państwa, aby sprawę dróg kołowych, mającą niesłychanie ważne znaczenie dla Państwa, postawić na wysokości zadania, aby „polski most” i „polska droga” nie były synonimem czegoś, co nie ma prawa nazywać się mostem lub drogą w krajach cywilizowanych.

Oprócz wybudowania sieci dróg bitych szerszego znaczenia państwowego, przed Państwem Polskiem stanie olbrzymie zadanie doprowadzenia do porządku dróg miejscowych gminnych i międzywioskowych, o których dotychczas nikt nigdy nie myślał.

Potrzebne będą ogromne fundusze na cele drogowe—może setki milionów rocznie. A kraj przez wojnę i anarchię obecną doprowadzony zostanie do kompletnej ruiny gospodarczej. Śruba podatkowa, jeżeli będzie nawet przykręcona bardzo silnie, nie da wszystkiego, co potrzebne będzie dla celów drogowych. Trzeba będzie wyzyskać wszystkie możliwe źródła.

Jednym z takich źródeł jest dla sprawy dróg kołowych *naturalna powinność drogowa*. Ma ona swoich przeciwników i zwolenników. Sądzimy, że przy kształtowaniu się naszego gospodarstwa społecznego będzie rzeczą wskazaną rozpatrzenie wyników, jakie daje we Francji naturalna powinność drogowa, stanowiąca tam bardzo poważny czynnik w sprawie dróg kołowych.

Obecna powinność drogowa we Francji zasadniczo różni się od dawniejszej powinności pańszczyźniano-drogowej (*corvée*), przy pomocy której przed rewolucją francuską utrzymywane były wielkie drogi narodowe (*routes nationales*); do odbywania tej powinności pociągani byli wyłącznie włościanie, którzy obowiązani byli stawać do robót odległych od miejsca stałego zamieszkania o siedem i więcej mil; roboty trwały 20—30 dni, a często i 40 dni; przez cały ten czas włościanie zmuszeni byli do zamieszkania w pobliskich wioskach. Ciężkie warunki, w jakich zmuszeni byli do pracy włościanie francuscy, wywoływały zaburzenia bardzo częste i bardzo ostre.

W r. 1787 dawne prawo o naturalnej powinności drogowej było skasowane.

Dopiero na początku XIX w. ustanowione zostało nowe prawo o naturalnej powinności drogowej.

Prawo to, uregulowane edyktem z d. 21 maja 1836 r. na mocy którego ustanowiono specjalny podatek w naturze (*taxe de prestation*) na wszystkich mieszkańcach komuny (gminy), odpowiadającym pewnym wymaganiom, w ilości trzech dni roboczych, specjalnie w celu utrzymania dróg gminnych.

Wysokość tego podatku wzrasta w stosunku prostym do korzyści, jaką otrzymuje dany obywatel komuny wskutek wybudowania danej drogi lub utrzymania jej w porządku. Podatek ten tem się różni od innych, że może być uiszczony w naturze lub też opłacony w pieniądzu.

Prawo o powinności drogowej z r. 1836 było dopełnione instrukcjami ministeryalnemi z r. 1836 i 1870 i prawem z r. 1903.

W ogólnych zarysach zasady naturalnej powinności drogowej przedstawiają się, jak następuje:

Jeżeli gmina nie będzie miała dostatecznych środków materialnych dla budowy lub utrzymania dróg gminnych, rada gminna obowiązana jest na posiedzeniu majowym oznaczyć potrzebną na rok następny ilość robocizny dla utrzy-

mania dróg gminnych, względnie budowy nowych. O ile rada gminna nie zechce wyznaczyć potrzebnej ilości robocizny, projekt właściwego departamentu może ją zarządzić. Aby potrzebna według jego zdania ilość robocizny przez gminę na cele drogowe była dana przymusowo.

Naturalna powinność drogowa może być zamieniona na odpowiednią opłatę—według życzenia płatnika.

Wysokość opłat tych określają rady generalne departamentów. Około 1900 r. wykupna cena dnia roboczego stanowiła 1—3 franków, w zależności od departamentu, przy czem cena ta w większości wypadków jest jednakowa we wszystkich gminach danego departamentu.

Cena wykupna za dzień roboczy konia wahała się od 50 centymów do 4½ franków, w zależności od departamentu, a również i rodzaju konia: inną jest dla koni roboczych, inną dla wierzchowców i t. p. Cena wykupna za dzień roboczy mulów, osłów lub wołów wahała się od 35 centymów do 4 franków na dzień.

Ceny wykupne za wozy i pojazdy zależą od departamentów i rodzajów wozów lub pojazdów. W niektórych departamentach cena wykupna luksusowych pojazdów (*voiture de luxe*) wynosiła 10—14 franków za dzień roboczy. Od r. 1902 zaczęto pobierać opłatę również i od samochodów i wogóle wozów z trakcją mechaniczną.

W celu pociągnięcia wszystkich mieszkańców gminy do odbywania, względnie opłacania, naturalnej powinności drogowej, dla każdej gminy formuje się raz na cztery lata podstawowy spis osób, pociąganych do tej powinności (*etat matricie de prestataires*).

Spis ten układa kontroler podatków państwowych bezpośrednich, przy udziale przedstawicieli gmin.

Spis ten co rok jest uzupełniany. Do spisu są włączane wszystkie osoby, obowiązane do odbycia powinności naturalnej drogowej, ze wskazaniem liczby członków rodziny, służby, koni, bydła pociągowego oraz powozów.

Na podstawie tego spisu dyrektor podatków bezpośrednich układa normy opodatkowania dla każdego mieszkańca gminy, głowy rodziny, obowiązane do odbycia powinności drogowej; normy te podają dokładnie wysokość powinności i cenę wykupną. Spisy ze wskazaniem normy powinności drogowej przesyłane są do miejscowego mera, który je publikuje. Niezadowoleni z rozkładu powinności drogowej mogą podawać prośby o zmniejszenie lub skasowanie należności przypadającej w pieniądzu lub w naturze, lub o odroczenie odbywania powinności w naturze.

Kto po upływie miesiąca od daty opublikowania spisów nie zastrzeże sobie, że chce odbyć powinność drogową w naturze, uważany jest za takiego, który chce uiścić wzajemian za odbycie powinności drogowej w naturze.

Następnie funkcyonariusze gminni formują dwa spisy: 1) osób, chcących odbyć powinność w naturze i 2) osób, mających uiścić opłatę wzajemian za powinność drogową.

Opłaty od osób drugiego spisu są ściągane przez tenże aparat urzędniczy, przy pomocy którego ściągane są zasadnicze podatki państwowe. Co zaś do odbywania powinności drogowej w naturze, osoby obowiązane odbywają ją na żądanie prefekta departamentu w terminach przez niego wskazanych. O ile kto się nie stawia do odrobienia powinności drogowej, wartość pieniężna tej powinności jest ściągana na tych samych zasadach, na jakich ściągane są zaległości podatkowe. Naturalna powinność drogowa stosuje się głównie do przewozu materiałów, wydobywania w kopalniach kamienia, przy tłuczeniu kamienia, przy robotach ziemnych przy równaniu plantu drogowego, kopaniu rowów i t. p.

Powinność drogową można odbywać na dniówkę (*prestation à la journée*) lub „na akord” (*prestation à la tâche*). „Na dniówkę” powinność drogowa odbywa się w czasie wolnym od robót polnych—wiosną lub jesienią.

(C. d. n.)

M. Nestorowicz, inż.