

Aleg 1040

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych.

Wysoki Sejmie!

W myśl ustawy z 11. czerwca 1901. Dz. p. p. Nr. 66 i ułożonego przez Ministerstwo handlu z r. 1902 programu miały być wykonane w I okresie budowy 1904—1912 następujące roboty przy budowie dróg wodnych:

1. w Czechach: a) kanalizacya Wełtawy w Pradze kosztem	14,400.000 K
b) kanalizacya Łaby od Melnika do Jaromierza	37,000.000 „
2. w Galicyi: kanał od Krakowa do kanału Dunaj-Odra	30,000.000 „
3. w Austryi dolnej i Morawie: kanał Dunaj-Odra	104,313.600 „
razem	185,713.600 K

Wykonanie tych robót zależnem jest od zobowiązania się krajów do płacenia $\frac{1}{3}$ części rat anuitetowych 4% pożyczki państwowej umarzalnej w latach 90, jaka na ten cel zostanie zaciągnięta.

Zobowiązanie to przyjęły w całej rozciągłości programu budowy kraje:

1. Austrya dolna ustawą z 2. marca 1904. Dz. u. kraj. Nr. 46.

2. Morawa ustawą z 2. marca 1904. Dz. u. kraj. Nr. 28.

3. Galicya ustawą z 2. marca 1904. Dz. u. kraj. Nr. 36; natomiast zaś królestwo

4. Czechy ograniczyło to zobowiązanie ustawą z 24. września 1905. Dz. u. kraj. Nr. 124. tylko do kanalizacyi Wełtawy od Budziejowic do Pragi wraz z kanalizacyą Wełtawy w Pradze i do kanalizacyi przestrzeni Łaby od Melnika do Jaromierza, wskutek czego budowa kanału spławnego od Dunaju do Wełtawy pod Budziejowicami i kanału spławnego od kanału Dunaj-Odra (w Przerowie) do środkowej Łaby (pod Pardubicami) w myśl powołanej ustawy państwowej nie może być wykonaną.

Co się tyczy Szląska, w którym to kraju ma być zbudowaną część kanału Odra-Wisła, to dopiero na posiedzeniu z d. 19. lutego 1912 powziął Sejm szląski uchwałę, w której oświadczył gotowość zapewnienia w drodze ustawy krajowej datku kraju do kosztów budowy kanału spławnego, skoro Rząd przedłoży Sejmowi odnośny projekt ustawy.

Mimo, że Sejmy Austrii dolnej, Moraw i Galicyi uchwałyły projekty ustaw przed terminem rozpoczęcia budowy w r. 1904, Ministerstwo handlu nie podjęło wcale budowy kanału Dunaj-Odra, ani kanału galicyjskiego, ale natomiast w myśl programu z r. 1902 rozpoczęło bezzwłocznie po wejściu w życie ustawy czeskiej roboty przy kanalizacji Łaby i kanalizacji Wełtawy w Pradze. Dopiero po upływie kilku lat zarządziło Ministerstwo handlu budowę zbiornika na potoku Bystrzycze w dorzeczu Beczwy na Morawie i kanalizację Wisły w Krakowie, które to roboty nie są jednak właściwem rozpoczęciem budowy kanałów spławnych.

W skutek rezolucyj Izby posłów z 23. czerwca 1910 domagających się bezzwłocznego rozpoczęcia budowy kanału Dunaj-Odra-Wisła w Austrii dolnej, Morawie i Galicyi, tudzież odmiennej rezolucyi Izby panów z 28. czerwca 1910 żądającej rewizyi państwowej ustawy kanałowej oświadczył c. k. Rząd w rozprawie nad tą ostatnią rezolucyą, że wobec przeciwnych zdań obu Izb Rady państwa i ze względu na finansowe położenie państwa należy cały kompleks trudnych kwestyj w uwzględnieniu przedłożonych wniosków i ekonomicznych interesów odnośnych krajów poddać ponownemu badaniu i przedłożyć w jesieni obu Izbom Rady państwa wynik tego badania, tudzież rokowań z zastępcami interesowanych krajów.

Również i Koło polskie powzięło po 4-dniowych obradach 5. lipca 1910. jednomyślnie uchwałę, wedle której Koło polskie trwa niezłomnie na stanowisku ustawy kanałowej z roku 1901, odnośnych uchwał Sejmu i licznych własnych rezolucyj, w szczególności zaś obstaje z całą stanowczością przy prawach kraju uzyskanych na podstawie ustawy o budowie dróg wodnych.

Rezultatem tej uchwały, tudzież konferencyi Prezydium Koła polskiego z Prezydentem Ministrów, która się odbyła 8. lipca 1910 w obecności Ministrów skarbu, handlu i dla Galicyi, było wydanie w sierpniu 1910 dodatkowego sprawozdania do memoriału Rządu z czerwca 1910 o stanie budowy dróg wodnych, które to sprawozdanie zawiera szczegółowe daty dotyczące budowy kanału Wisła Dniestr, obliczenie rentowności kanału Dunaj-Odra i Odra-Wisła-Dniestr, wreszcie propozycje finansowe co do kanału Dunaj-Dniestr i dróg wodnych galicyjskich.

Wedle tych sprawozdań Ministerstwa handlu kosztą budowy dróg wodnych zapewnionych ustawami krajowemi przedstawiają się, jak następuje:

I. Kanały spławne:

a)	kanał Dunaj-Odra na długi.	286 km.	okrągło	260,000.000 K
b)	„ Odra-Wisła „	129.9 „	„	100,000.000 „
c)	„ Wisła-Dniestr „	388 „	„	277,000.000 „
razem na długi.				803.9 km. okrągło 637,000.000 „

Przeciętny koszt jednego kilometra kanału wynosiłby:

ad a) Dunaj-Odra	907.500 K
„ b) Odra-Wisła	781.693 „
„ c) Wisła-Dniestr	714.000 „

Zauważa się jednak, że te koszty obliczone zostały za wysoko, gdyż zaproszona w r. 1908 przez Ministerstwo handlu ekspertyza złożona z pierwszorzędných znawców uznała możliwości zredukowania kosztów kanału Dunaj-Odra z 260 na 207 milionów koron, tj. o 20·4%, wynik zaś rozpraw ofertowych na budowę 3 losów kanału Odra-Wisła okazał opust przy 2 losach na przestrzeni Kosowa-Zelczyna 30%, na 1 losie zaś Zelczyna-Samborek 25·7%.

Gdyby więc Rząd nie zwlekał z rozdaniem robót na całej przestrzeni kanału Dunaj-Odra-Wisła-Dniestr, możliwem byłoby przeprowadzenie budowy:

a) kanału Dunaj-Odra kosztem .	207,000.000 K
b) „ Odra-Wisła „ .	75,000.000 „
c) „ Wisła-Dniestr „ .	211,000.000 „
razem kosztem .	493,000.000 K

II. Kanalizacya rzek w Czechach:

a) kanalizacya Węławy:	
1. w Pradze	19,000.000 K
2. od Pragi do Sztechowic 28 km. .	15,000.000 „
3. od Sztechowic do Budziejowic 150 „ .	100,000.000 „
razem 178 km. .	134,000.000 K
b) kanalizacya Łaby od Melnika do Jaromierza	180 „ . 165,000.000 „
ogółem . 358 km. .	299,000.000 „

Ponieważ jednak z powodu znacznego spadu Węławy między Budziejowicami a Sztechowicami kanalizacya tej przestrzeni jest niewykonalną, zatem po strąceniu kosztów kanalizacyi tej przestrzeni w sumie 100 milionów koron wyniosą koszty kanalizacyi Łaby i Węławy 199,000.000 K

z prelininowanymi zaś kosztami kanału Dunaj-Odra-Wisła-Dniestr	637,000.000 „
przedstawiają koszty budowy dróg wodnych zapewnionych ustawami krajowemi wedle prelininarza Dyrekeyi budowy dróg wodnych sumę okrągłą	836,000.000 K

Z kosztów tych przypada wedle dodatkowego sprawozdania Ministerstwa handlu z sierpnia 1910:

1. na Austryę dolną	80,672.768 K czyli 9·7%
2. na Morawę	163,190.566 „ „ 19·5„
3. na Szląsk	56,994.207 „ „ 6·8„
4. na Galicyę	336,839.911 „ „ 40·2„
5. na Czechy	199,000.000 „ „ 23·8„
ogółem .	836,697.452 K czyli 100 %

(Suma ta różni się od powyżej podanej, gdyż tam liczono koszty okrągło w milionach).

W części finansowej dodatkowego sprawozdania z sierpnia 1910 przewidywał Rząd oddanie budowy i ruchu na kanale Dunaj-Odra-Wisła-Dniestr towarzystwu akcyjnemu przy gwarancyi 4% i racie amortyzacyjnej pożyczki imiennej wartości 798,724.000 K przez lat 90 od otwarcia ruchu, a to w ten sposób, że jeżeli dochód roczny nie osiągnie kwoty gwarantowanej, różnica miałaby być pokrytą przez Administracyę państwa, kwota wypłacona z tytułu gwarancyi byłaby 4%

zaliczką, którą miałyby towarzystwo zwracać, skoro czysty dochód roczny przewyższy gwarantowaną roczną sumę. Po 90 latach stałby się kanał własnością państwa, które byłoby jednak uprawnione wykupić koncesyjonowaną drogę wodną przed upływem lat 90. Roczne obciążenie państwa z tytułu gwarancji 4% i 90-letniej amortyzacji wynosiłoby wedle obliczeń rentowności 12·9 do 32·9 milionów koron, z czego pokrywałyby $\frac{1}{8}$ część interesowane kraje.

Drugą alternatywą byłaby stała gwarancja, tj. wypłacanie towarzystwu stałej subwencji rocznej niezależnej od wyniku ruchu.

Obydwie te alternatywy wymagałyby jednak zmiany państwowej ustawy kanałowej, gdyż ustawa ta porusza prowadzenie budowy i ruchu Administracji państwa.

W sprawozdaniu wzmiankowanym omawia także Ministerstwo handlu sprawę budowy kanałów galicyjskich, których rozmiary wbrew obowiązującej ustawie redukuje tylko do kanału Wisła-Dniestr z przedłużeniem do Oświęcimia, pomijając budowę przestrzeni kanału do granicy szląskiej, gdzie właśnie na zachód od Oświęcimia znajduje się najwięcej wartościowy węgiel koksujący.

Prowadzenie budowy i ruchu mogłyby objąć zdaniem Ministerstwa handlu: 1. państwo (zgodnie z ustawą), 2. kraj, 3. kraj przy udziale kapitału prywatnego, 4. towarzystwo przy gwarancji państwa i kraju w stosunku $\frac{7}{8}$ i $\frac{1}{8}$, 5. wreszcie towarzystwo akcyjne przy udziale państwa i kraju. Na wypadek objęcia budowy i ruchu przez kraj (alternatywa 2.) udzieliłoby państwo krajowi zasiłku 120 milionów koron zamiast $\frac{7}{8}$ sumy preliminowanej (336,829,911 K), tj. zaledwie 44% zamiast 87½% przewidzianych w ustawie, czyli mniej o 174 milionów koron, i to pod warunkiem, jeżeliby budowa została rozpoczęta w przeciągu lat pięciu, a ukończoną w dalszych latach dziesięciu, przed rozpoczęciem zaś budowy kraj przedłożył program robót i dowód, że reszta kosztów z funduszu krajowego, ewentualnie przy udziale kapitału prywatnego została zapewniona. Wrazie przeciwnym mogłaby być użyta ofiarowana przez państwo kwota 120 milionów koron za zezwoleniem Administracji państwa na inne cele gospodarcze. W alternatywach ad 3. i 5. miałyby być również udzieloną subwencja państwowa 120 milionów koron, w wypadku zaś ad 4. miałyby być gwarantowany towarzystwu roczny dochód na oprocentowanie i umorzenie kapitału.

Pozycje te nie zostały przyjęte przez Sejmowe Koło polskie, zarówno jak i przez Koło polskie w Radzie państwa, wskutek czego z początkiem r. 1911 nastąpiła częściowa zmiana gabinetu i utworzenie komisji międzyministerialnej dla opracowania gospodarczego programu wodnego i rewizji ustawy z r. 1901 po myśli rezolucji Izby panów z 28. czerwca 1910.

Wskutek energicznych żądań teraźniejszego Koła polskiego, które postawiło jako pierwszorzędne postulaty kraju: 1. budowę dróg wodnych, 2. sanacją finansów krajowych, 3. budowę kolei lokalnych, — a w szczególności wskutek usilnych zabiegów poprzedniego prezesa JE. Dra Leona Bilińskiego przedłożył wreszcie Rząd z końcem r. 1911 projekt ustawy uzupełniającej ustawę z 11. czerwca 1901. Dz. p. p. Nr. 66. o budowie dróg wodnych i regulacji rzek, który to projekt przewiduje tylko kanalizację Łaby i Wełtawy w Czechach, tudzież budowę części kanału od granicy szląskiej do Wisły i Dniestru wraz z ukończeniem kanalizacji Wisły w Krakowie, wykonanie zaś innych dróg wodnych, a w szczególności kanału Dunaj-Odra i części kanału Odra-Wisła na Śląsku odracza do późniejszego czasu.

Według tego projektu ma być przyznana oprócz 250 milionów nominalnych przewidzianych w ustawie z r. 1901 na I. okres budowy 1904—1912, z których z końcem r. 1912 powstać ma do dyspozycji efektywnie 117 milionów koron, dalsza kwota 193 milionów koron na lat piętnaście od r. 1913 do r. 1927, tak iż w II. okresie budowy summa datków państwa na budowę dróg wodnych i regulację rzek wynosiłaby 310 milionów koron, a mianowicie:

87½% datek państwa na budowę dróg wodnych	137·7 milionów K
60% datek państwa na regulację rzek	172·3 „ „
razem j. w.	310·0 milionów K

Z powyższego 87½% datku przypaść ma milionów koron:

I. dla Czech:

a) na kanalizację Łaby	63·4	
b) na ukończenie kanalizacji Wełtawy w Pradze	1·7	
c) na kanalizację Wełtawy od Pragi do Sztechowic	7·9	73·0

II. dla Morawy na ukończenie budowy zapory na potoku Bystrzyczce	0·5
--	-----

III. dla Galicji:

a) na ukończenie kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu	5·3	
b) na część przestrzeni spławnego połączenia Odry z Wisłą i Dniestrem, zaczynając od granicy szląskiej	58·9	64·2
razem		137·7

Koszta dalszych robót wodnych mają być zapewnione przed upływem r. 1927 w drodze ustawy, co się tyczy zaś kanału galicyjskiego od granicy szląskiej do Wisły i Dniestru ma być najpóźniej od r. 1923 corocznie w preliminarzu przewidziana, lub w drodze operacji kredytowej pokrywaną kwota, równająca się przecięciu rocznemu do tego czasu użytych środków na tę budowę, z czego wynika, że subwencya 58·9 milionów przeznaczona na kanał galicyjski ma być przebudowaną w latach dziesięciu.

Wniesiona przez Rząd nowela do ustawy kanałowej z r. 1901 jest niekorzystną dla interesowanych krajów z następujących powodów:

1. Odracza budowę kanału Dunaj-Odra na czas nieokreślony, wskutek czego posłowie trzech krajów: Austrii dolnej, Morawy i Szląska nie mogą przyjąć tego projektu, a dla pozyskania zastępców krajów alpejskich, w których na podstawie ustawy z r. 1901 zbudowano już koleje kosztem przeszło 700 milionów koron, Ministerstwo robót publicznych zmuszonym jest ułożyć osobny program inwestycji wodnych, którego zrealizowanie może przekroczyć sumę 207 milionów koron potrzebną na budowę kanału Dunaj-Odra.

Nie od rzeczy zaś będzie tu nadmienić, że 5 krajów interesowanych w budowie dróg wodnych opłaca 85·8% podatków państwowych, podczas gdy na resztę krajów przypada zaledwie 14·2% (w r. 1907).

3. Przedłuża znacznie okres budowy dróg wodnych, który wedle zdania ekspertyzy z r. 1908 przy kanale Dunaj-Odra nie powinien trwać dłużej, aniżeli lat 8, przy kanale zaś galicyjskim wedle zdania samego Rządu wyrażonego w dodatkowym sprawozdaniu z sierpnia 1910 lat dziesięć. Tymczasem wedle postanowienia ustępu

drugiego § 2. noweli na budowę kanału galicyjskiego, którego kosztu obliczono okrągło na 337 milionów koron, ma być użytą w latach 10 suma 67·3 milionów koron (58·9 milionów datku państwa i 8·4 milionów datku kraju), z czego wynika roczny wydatek 6,730.000 K, tak iż zaledwie w latach pięćdziesięciu budowa mogłaby być ukończoną, gdyż przy tak długim okresie robót nie możnaby już liczyć na zredukowanie kosztów o 25% (czyli o 86 milionów), lecz raczej na ich podwyższenie.

3. Wreszcie zmienia nowela sposób uiszczenia $12\frac{1}{2}\%$ datków kraju unormowany ustawą z r. 1901. Podczas gdy bowiem według obowiązującej ustawy datki krajów mają być uiszczone we formie anuitetów 4% pożyczki umarzalnej w latach 90, to nowela w ustępie pierwszym § 3. przypisuje w ogóle uiszczenie $\frac{1}{8}$ części kosztów ponoszonych przez państwo, a w ustępie drugim § 1. upoważnia Rząd tylko warunkowo do zaciągnięcia pożyczki bliżej nie określonej celem uzyskania dalszego kredytu 193 milionów koron na budowę dróg wodnych i regulację rzek, o ile ta suma nie znajdzie pokrycia w bieżących dochodach. Zmiana ta zanadto obciążałaby finanse krajów, które już i tak znajdują się w niepomyślnem położeniu, a nadto wymagałaby wydania nowych ustaw krajowych.

Z tych powodów pozwala sobie Wydział krajowy przedłożyć Wysokiemu Sejmowi do uchwały rezolucję wzywającą c. k. Rząd, ażeby w noweli do ustawy kanałowej utrzymał przewidziany w ustawie z r. 1901. sposób uiszczenia $12\frac{1}{2}\%$ datków, krajów do kosztów budowy dróg we formie anuitetów 4% pożyczki umarzalnej w latach 90, oraz 20-letni okres budowy dróg wodnych.

Według wyjaśnień do przedłożonej przez Rząd noweli przedstawiałyby się koszty budowy dróg wodnych w I. i II. okresie budowy, jak następuje:

L. p.	Kraj	I. okres budowy		II. okres budowy	Razem
		Wydano do końca r. 1910	Preliminuje się na lata 1911 i 1912		
1	Czechy	30,425.921	11,957.237	83,400.000	125,783.158
2	Morawa	5,488.030	3,250.286	500.000	9,238.316
3	Austria dolna	1,565.310	912.920	—	2,478.230
4	Szląsk	—	—	—	—
5	Galicya	5,280.625	8,286.335	73,400.000	86,966.960
Ogółem		42,759.887	24,406.780	157,300.000	224,466.664
Z tego przypada na $87\frac{1}{2}\%$ datków państwowych		36,189.901	21,355.933	137,700.000	195,245.834

Na I. i II. okres budowy przewiduje więc Rząd dla Czech 62·9% dla Galicyi zaś 25·8% kosztów budowy dróg wodnych.

Ważniejszem od wniesienia przez Rząd noweli do ustawy kanałowej, której braki powyżej wykazano, jest faktyczne rozpoczęcie budowy kanału galicyjskiego, które nastąpiło dopiero w 8 lat po terminie oznaczonym ustawą. Dzięki staraniom Koła polskiego w Radzie państwa pod przewodnictwem prezesa JE. Dra Leona Bilińskiego rozpisało Ministerstwo handlu w październiku 1911 rozprawę ofertową na oddanie robót przy kanale Odra-Wisła między Kosową a Zeleżyną (2 losy), a w r. 1912 jednego losu między Zeleżyną a Samborkiem.

Budowę oddano na przestrzeni od Kosowy do Zelezyny (los III. i IV. przestrzeni Zator-Samborek) znanej firmie krajowej Rodakowski, Sosnowski i Zacharjewicz za sumę 3,926.641 K (30% poniżej kosztorysu), na przestrzeni zaś od Zelezyny do Samborka (V. los) również firmie krajowej Corazza ze Stanisławowa za 1,735.510 K (25·7% poniżej kosztorysu). Rozprawa ofertowa na oddanie robót od Zatora do Kosowy (I. i II. los) nastąpić ma z końcem r. 1912, skoro ekspozytura krakowska dyrekcji budowy dróg wodnych przygotuje odnośne operaty.

Uroczyste rozpoczęcie robót (pierwsze uderzenie łopata) odbyło się 27. grudnia 1911 w gminie Brzeźnicy powiatu Wadowickiego w obecności prezesa Koła polskiego JE. Dra Leona Bilińskiego, JE. pp. Ministrów: skarbu Wacława Zaleskiego, robót publicznych Ottokara Trnki i dla Galicyi Władysława Długosza, Namiestnika Dra Michała Bobrzyńskiego, członka Wydziału krajowego Dra Władysława Jahla, prezydum miast stołecznych Lwowa i Krakowa, generalicyi, zastępców władz centralnych i krajowych, tudzież licznych posłów na Sejm i do Rady państwa, poświęcenia zaś dokonał ks. biskup sufragan krakowski Anatol Nowak w asystencji kleru miejscowego.

Roboty postępują zbyt powolnie z powodu wadliwej organizacji dyrekcji budowy dróg wodnych ustanowionej rozporządzeniem Ministerstwa handlu z 11. października 1901. Dz. p. p. Nr. 163. na podstawie § 3. państwowej ustawy kanałowej. Dyrekcya ta składa się z 2 oddziałów, technicznego i administracyjnego, z których pierwszy przygotować ma tylko projekty techniczne i oddać je oddziałowi administracyjnemu, a następnie prowadzić budowę, wszelkie zaś zarządzenia czynności urzędowych, jak rewizyi trasy, reambulacyi politycznej, wywłaszczenia, zawieranie kontraktów należą do oddziału administracyjnego, któremu przydzielono nawet geometrów. Ponieważ zatem geometry, którzy się zajmują wytyczeniem zajętych pod budowę gruntów i przygotowaniem intabulacyi, podlegają oddziałowi administracyjnemu, który się uważa za wyższą instancję, nie uważali za stosowne porozumiewać się przy wytyczeniu z oddziałem technicznym i zajmując grunta pod budowę, przesunęli oś trasy kanału o kilka metrów, i to nie w jednym kierunku, co nie przeszkadzałoby budowie, lecz w jednej gminie na prawo, w innej zaś na lewo, tak iż pas gruntów zajętych w poszczególnych gminach nie schodzi się ze sobą, w skutek czego przedsiębiorstwo nie może rozwinąć robót.

Należy się jednak spodziewać, że skoro Ministerstwo handlu poruczyło kierownictwo sekcji technicznej znakomitemu inżynierowi, znanemu i w naszym kraju radcy ministeryalnemu w Ministerstwie robót publicznych p. Arturowi Herbstowi, który objąć ma także kierownictwo całej dyrekcji budowy dróg wodnych, jako zastępcę Ministra handlu, nastąpi w najbliższym czasie zwrot ku lepszemu i reorganizacya służby, czego dowodem jest zarządzone już przydzielenie

personalu geometrycznego do sekcji technicznej, do której właściwie ten personal należy.

Byłoby też pożądanem jak najrychlejsze przeniesienie dyrekcyi budowy dróg wodnych z Ministerstwa handlu do Ministerstwa robót publicznych, w której to sprawie przedłożył już Rząd w roku ubiegłym projekt ustawy Izbie posłów; — projekt ten jednak zalega z tego powodu, ponieważ przewiduje równocześnie przeniesienie agend popierania przemysłu rękodzielniczego z Ministerstwa robót publicznych do Ministerstwa handlu, a liczne głosy w Izbie posłów oświadczyły się przeciw temu ostatniemu przeniesieniu, gdyż koła interesowane mają większe zaufanie do Ministerstwa robót publicznych.

Obecny stan budowy dróg wodnych w Galicyi przedstawia się jak następuje:

a) kanał Odra-Wisła:

1) Przeprowadzono rewizję trasy i reambulację polityczną na przestrzeni Zator-Samborek, wydano konsens na budowę kanału na tej przestrzeni od km. 100 do km. 130·6 łącznej długości 30·6 km. (reskrypt Ministerstwa handlu z 13. marca 1909 l. 1.586/W. St.), wykupiono grunta i rozdano budowę na losach III, IV i V. od Kosowy do Samborka.

2) Przeprowadzono rewizję trasy kanału od Skotnik do Krakowa 9 i 10. lipca 1909 i zatwierdzono tę trasę reskryptem z 21. lutego 1912 l. 41/W. St.

3) Przeprowadzono rewizję trasy od granicy szląskiej do Zatora (km. 68·158 do 100·572) na długości 32·791 km. w marcu 1912, na projekt orzeczenia udzielony reskryptem Ministerstwa handlu z 11. lipca 1912 l. 1.834/W. St. zgodził się Wydział krajowy odezwą z 12. sierpnia 1912. l. 121.531, lecz orzeczenie zatwierdzające trasę nie zostało jeszcze wydane.

b) kanał Wisła-Dniestr. Dotychczas nie zarządzono ani zdjęć, ani opracowania projektu, chociaż w myśl ustępu drugiego § 6. państwowej ustawy kanałowej te operaty winny były być ukończone do r. 1912, tak ażeby w myśl § 9. ustawy kredyt potrzebny na budowę po r. 1912 mógł być wcześniej (rechtzeitig), t. zn. najdalej do r. 1912 w drodze ustawy zapewnionym.

Natomiast pozostaje jeszcze do przeprowadzenia:

a) przy kanale Odra-Wisła:

1) Rozdanie budowy na I. i II. losie przestrzeni kanału Zator-Samborek od Zatora do Kosowy:

2) Reambulacja polityczna, wydanie konsensu na budowę, wykupno gruntów i rozdanie robót na przestrzeni od Samborka do Krakowa.

3. Zatwierdzenie trasy, reambulacja polityczna, wydanie konsensu na budowę, wykupno gruntów i rozdanie robót na przestrzeni kanału od granicy szląskiej w Kaniowie wielkim do Zatora.

b) przy kanale Wisła-Dniestr przedewszystkiem opracowanie projektu technicznego i przygotowanie budowy.

Nadto zalega jeszcze rozdanie robót przy kanalizacji Wisły poniżej mostu kolei Karola Ludwika, wraz z budową jazu na Wiśle i kanału lateralnego ze szluzą komorową w Dąbiu.

Przytem Wydział krajowy nie może pominąć uwagi, że kiedy Koło polskie uzyskało w myśl rezolucyi swej z dnia 27. lipca 1911.

od Prezydenta Ministrów JE. br. Gautscha przyrzeczenie rozpoczęcia robót na przestrzeni kanału Zator-Samborek, dyrekcya budowy dróg wodnych, która przez 7 lat nie rozpoczynała robót na tej przestrzeni, mimo że grunta były wykupione, wydelegowała natychmiast 12 urzędników centralnego kierownictwa podzielonych na 3 sekcye, którym dodano po jednym techniku z ekspozytury krakowskiej, celem przeprowadzenia studyów dla zupełnej zmiany trasy kanału, a mianowicie kanalizacji Wisły do Oświęcimia i poprowadzenia kanału lewym brzegiem Przemszy do Jaworzna, tak iż kanał galicyjski nie miałby połączenia ze Szląskiem i z kanałem Dunaj-Odra.

Ponieważ to zarządzenie było sprzecznem z postanowieniem § 10. państwowej ustawy kanałowej, a nadto zmieniając część konsentowanej już trasy kanału Zator-Samborek zmierzało do dalszego odroczenia budowy, zwrócił się Wydział krajowy pismem z dnia 3. sierpnia 1911 l. 102.561 do JE. p. Ministra dla Galicyi i Prezesa Koła polskiego o wyjednanie cofnięcia tego zarządzenia, natomiast zaś poruczenia delegowanym urzędnikom przeprowadzenia studyów dla projektu kanału Wisła-Dniestr.

Studyja dla zmiany projektu kanału Odra-Wisła zostały wprowadzie zaniechane, ale delegowanym urzędnikom nie poruczono zdjęć kanału Wisła-Dniestr.

Preliminarzy budowy dróg wodnych na lata 1911 i 1912 nie otrzymał Wydział krajowy, chociaż po myśli § 2. ustawy z 2. marca 1904 Dz. u. kraj. Nr. 36 odnosił się o to sześciokrotnie tak w r. 1910, jak i w r. 1911 do c. k. Ministerstwa handlu. Również i preliminarze na r. 1913 nie nadesłało dotychczas to Ministerstwo mimo dwukrotnych żądań Wydziału krajowego i odniesienia się do JE. p. Ministra dla Galicyi.

Ponieważ jednak wniesiony przez Rząd w Izbie posłów projekt ustawy uzupełniającej postanowienia państwowej ustawy kanałowej z r. 1901 preliniuje na budowę dróg wodnych w Galicyi w II. okresie 1913 do 1922 r. sumę 73,400.000 K, wstawił Wydział krajowy do preliminarza krajowego (rub. IX. poz. 7) na rok 1913 półroczną ratę na oprocentowanie i umorzenie $\frac{1}{8}$ części kapitału nominalnej wartości, jaki ma być przebudowany w r. 1913.

Przy dziesięcioletnim okresie budowy wynosić będzie roczny wydatek 7,340.000 K, a przyjmując wobec teraźniejszego niskiego kursu 4% renty 86%, okaże się potrzeba wydania obligacyj imiennej wartości 8,534.884 K.

Rata annuitetowa 4% pożyczki umarzalnej w myśl obowiązującej ustawy w latach 90 wynosi 4 $\frac{1}{2}$ 775%, czyli 351.703 kor. półroczna rata 175.851 K 50 gr.
 $\frac{1}{8}$ na kraj 21.981 „ 44 „
 czyli okragło 21.981 „ — „
 i tę kwotę wstawił Wydział krajowy do preliminarza krajowego na r. 1913 tytułem 12 $\frac{1}{2}$ %-wego datku kraju.

Na podstawie powyższego sprawozdania Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 14. września 1912 o budowie dróg wodnych.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd:

a) ażeby bezzwłocznie zarządził opracowanie szczegółowego projektu kanału spławnego Wisła-Dniestr z odgałęzieniem od Sądowej Wiszni do Lwowa, w którym to projekcie ma być przewidzianą kanalizacya Dniestrn od Rozwadowa w dół zamiast budowy kanału lateralnego;

b) ażeby bezzwłocznie rozdał roboty na I. i II. losie przestrzeni kanału od Zatora do Kosowy, tudzież przy kanalizacji Wisły poniżej mostu kolei Karola Ludwika wraz z budową jazu na Wiśle i kanału lateralnego w Dąbiu;

c) zarządził przeprowadzenie reambulacyi politycznej i wykupno gruntów dla przestrzeni kanału od Samborka do Krakowa i od Zatora do granicy szląskiej w Kaniowie wielkim, a następnie rozpisał rozprawę ofertową na oddanie budowy w tych przestrzeniach.

III. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby w noweli do ustawy kanałowej z r. 1901 wprowadził zmianę w tym kierunku, iżby budowa kanału galicyjskiego w myśl ustępu drugiego § 6 obowiązującej ustawy w ciągu lat dwudziestu mogła być ukończoną.

Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Łodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Marszałek krajowy:

Gołuchowski w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Tadeusz Pilat w. r.

Członek Wydziału krajowego.