

Aleg 1239

Sprawozdanie

Komisji wodnej z przedłożeń Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych.

Wysoki Sejmie!

Przedkładając program regulacji wód w kraju, zwrócił Wydział krajowy w sprawozdaniu z 12. stycznia 1894 l. 69.092/1893 uwagę Wysokiego Sejmu na sprawę niesłychanej doniosłości dla kraju, poruszoną wnioskami posłów Jana hr. Stadnickiego w r. 1880 i Dra Tadeusza Rutowskiego w r. 1893, t. j. sprawę budowy dróg wodnych. W sprawozdaniu tem zaznaczył Wydział krajowy, że jeżeli państwa z wysoko rozwiniętym przemysłem, jak Francya i Niemcy, które eksportują wartościowe wyroby przemysłowe znoszące wyższe koszty transportu, mimo bardzo gęstej sieci kolejowej starają się o budowę i utrzymanie dróg wodnych, to tem bardziej powinien się zaopiekować tą sprawą rząd naszej monarchii, której całe prowincye, a przedewszystkiem kraj nasz, produkują płody rolnicze nie wytrzymujące wysokich kosztów transportu. Przytem podniósł Wydział krajowy, że Rzeczpospolita polska zajmowała się już od początku XVII. wieku sprawą budowy dróg wodnych, mianowicie:

1. kanału łączącego Dniepr z Niemnem zapomocą rzeki Jasioldy i Szczawy;
2. kanału Berezyńskiego, uchwalonego konstytucją sejmową z r. 1631;
3. kanału królewskiego łączącego Wisłę z Dnieprem zapomocą Prypeci i Piny do Muchawca i Bugu, uchwalonego konstytucją sejmową z r. 1775;
4. kanału łączącego Wisłę przez Narew z Niemnem i portem Windawskim nad morzem Bałtyckiem;
5. kanału łączącego Wisłę z Dniestrem przez San i Wisznię (w r. 1767).

Kanał ad 1) zbudował w drugiej połowie 18. wieku własnym kosztem hetman Ogiński i kanał ten nosi imię „Ogińskiego“, kanały ad 2) do 3), a częściowo kanał ad 4) zbudował rząd rosyjski i kanały te noszą nazwy: Berezyńskiego, Augustowskiego i Windawskiego, pozostał zaś nie wykonany kanał w obrębie naszego kraju łączący Wisłę z Dniestrem.

Zgodnie z wnioskiem Wydziału krajowego uchwalił Wysoki Sejm na posiedzeniu z 13. lutego 1894 rezolucyę, wzywającą c. k. Rząd, ażeby przy zrealizowaniu projektu łączącego Dunaj z Odrą, zainicjował i przeprowadził budowę kanałów spławnych łączących Odrę z Wisłą i Dniestrem. W myśl tej rezolucyi polecilo c. k. Ministerstwo handlu biuru hydrotechnicznemu, które zajęte było wówczas projektami dróg wodnych w innych częściach państwa, opracować także projekt generalny dróg wodnych w Galicyi, mianowicie od granicy szląskiej do Wisły i od Wisły do Dniestru w Petryłowie, względnie w Haliczu z odnogą przez Lwów do Brodów w kilku alternatywach, między którymi była także przewi-

dziana kanalizacya Wisły od Oświęcimia do ujścia Sanu, bliższe zaś dane dotyczące trasy i kosztów dróg wodnych galicyjskich podał Wydział krajowy do wiadomości Wysokiego Sejmu w sprawozdaniu o melioracyach z d. 6. grudnia 1898 l. 72.115 (pag. 7—11).

Kiedy rząd Dra Koerbera przedłożył Radzie państwa w r. 1901 projekt ustawy o inwestycyach kolejowych, obejmujących także budowę kosztownych kolei alpejskich, których rentowność obliczoną została optymistycznie na 2·10%, zażądali reprezentanci krajów północnych budowy dróg wodnych od Dunaju do Dniestru wraz z kanalizacją Łaby i Wełtawy i połączeniem tych rzek z kanałem Dunaj-Odra, względnie z Dunajem, wniesiony zaś przez Rząd projekt ustawy zapewniającej budowę dróg wodnych, przyjęty przez obie Izby Rady państwa, uzyskał sankcyę dnia 11. czerwca 1901 (Dz. p. p. Nr. 66). Wedle tej ustawy mają być zbudowane wymienione powyżej drogi wodne, oraz zregulowane rzeki, które stanowią wspólną sieć wodną z drogami wodnemi, albo też posiadają szczególniejsze znaczenie dla dróg wodnych ze względu na doprowadzenie wody, lub ruch żwiru, a to w ciągu lat 20, począwszy od roku 1904 pod warunkiem, jeżeli Sejmy interesowanych krajów zapewnią w drodze ustaw krajowych przyczynienie się krajów datkiem w wysokości 1/8 rat anuitetowych 4% pożyczki umarzalnej w latach 90, jaką zaciągnie państwo na budowę dróg wodnych.

Zarząd dróg wodnych, tudzież ustanowienie opłat za ich użycie należy do państwa, które przy ustanawianiu taryf obowiązane jest chronić całą produkcyę rodzimą.

Na I. okres budowy 1904—1912 przeznaczają ustawą kredyt nominalny 250 milionów koron, z którego 75 milionów w gotówce ma być obróconych na regulacyę rzek wraz z zabudowaniem potoków górskich i budową zbiorników wody, reszta zaś na budowę dróg wodnych.

Trasę, tudzież techniczne wykonanie dróg wodnych ustalić ma Rząd w porozumieniu z Wydziałami krajowymi, przed upływem zaś roku 1912 ma być zapewnione w drodze ustawy pokrycie reszty potrzeby.

Resztę kredytu pozostałą po użyciu 75 milionów na regulacyę rzek wraz z 12½% dodatkami krajów w sumie efektywnej 185,713.600 K rozdzieliło Ministerstwo handlu w programie z roku 1902, jak następuje:

| | |
|--|---------------|
| na budowę dróg wodnych w Czechach | 51,400.000 K |
| na budowę kanału Odra-Wisła w Galicyi | 30,000.000 „ |
| na budowę kanału Dunaj-Odra w Austrii dolnej i Morawie | 104,313.000 „ |

Jakkolwiek ustawy krajowe zapewniające 12½% datki na budowę dróg wodnych w Austrii dolnej, Morawie i Galicyi weszły w życie 2. marca 1904, a ustawa czeska ograniczająca rozmiary dróg wodnych tylko do kanalizacyi Łaby i Wełtawy półtora roku później 24. września 1905, Ministerstwo handlu mimo licznych rezolucyj Wysokiego Sejmu nie rozpoczęło dotychczas budowy kanału Dunaj-Odra-Wisła, zarządzając tylko badania projektów i rentowności kanału, natomiast podjęto z całą energią roboty w Czechach, nie troszcząc się wcale o ich rentowność.

Na żądanie Koła polskiego rozpisało wprawdzie Ministerstwo handlu rozprawę ofertową na budowę przejazdów przez kanał na przestrzeni Zator-Samborek, lecz dotychczas nie rozdało robót, zasłaniając się rezolucyą Izby panów uchwaloną 28. czerwca 1910, która wzywa c. k. Rząd, ażeby przed rozpoczęciem akcyi co do kanału Dunaj-Odra-Wisła obliczył jego rentowność i koszt transportu węgla na tym kanale, oraz poddał rewizyi ustawę z 11. czerwca 1901 i wniósł do Rady państwa odnośne przedłożenie.

Rezolucya ta była dla c. k. Rządu więcej decydującą, aniżeli obowiązująca ustawa, oraz rezolucya Izby posłów z dnia 23. czerwca 1910, która wzywa c. k. Rząd

do rozpoczęcia budowy kanału Dunaj-Odra-Wisła bez dalszej zwłoki środkami przyzwołonymi ustawą na pierwszy okres budowy t. j. do roku 1912.

W sprawie budowy dróg wodnych wydało c. k. Ministerstwo handlu dwa sprawozdania: jedno przedłożone w cz. r. w. 1910 Radzie państwa, drugie udzielone Prezydyum Koła polskiego 20. sierpnia 1910.

Ze sprawozdań tych, których część techniczna jest gruntownie opracowana, okazuje się, że c. k. Dyrekcyja budowy dróg wodnych sporządziła dotychczas szczegółowe projekty tylko dla kanału Dunaj-Odra-Wisła, wygotowanie zaś szczegółowego projektu kanału Wisła-Dniestr wymagać będzie około dwóch lat czasu i nakładu około $\frac{1}{2}$ do $\frac{3}{4}$ % sumy kosztorysowej.

Preliminowane przez Dyrekcyję dróg wodnych koszta przedstawiają się następująco:

| | |
|--|-----------------------|
| 1. kanalizacya Łaby i Wełtawy w Czechach | 299,000.000 K |
| z potrąceniem zaś kanalizacyi Wełtawy od Szechowic do Budziejowie, która z powodu wielkiego spadku pod względem technicznym nie jest uzasadniona | 100,000.000 „ |
| | <u>199,000.000 K</u> |
| 2. kanał Dunaj-Odra-Wisła-Dniestr: | |
| a) Dunaj-Odra 286 km. | 259,552.000 K |
| b) Odra Wisła 129.9 „ | 99,976.000 „ |
| c) Wisła Dniestr (do Zalesiec) 388.2 „ | 277,697.000 „ |
| Razem 804 km. | <u>637,225.000 K.</u> |

Z tego przypada na kanały galicyjskie 465 km., których koszta wynosić mają 336,839.911 K.

Komisya wodna zauważa, że Dyrekcyja budowy dróg wodnych niewłaściwie przyjęła jako punkt końcowy kanału Wisła-Dniestr miejscowość Zalesce przy ujściu Stryja do Dniestru pod Żydaczowem, podczas gdy biuro hydrotechniczne c. k. Ministerstwa handlu przyjęło w swym projekcie generalnym jako punkt końcowy Petryłów, względnie Halicz.

Wskazaniem jest poprowadzenie kanału do Halicza, skąd węgiel mógłby być rozwożony kolejami na Podole i Pokucie, — a w takim razie długość kanału Wisła-Dniestr wynosiłaby 410 km. (zamiast 388.2 km.).

Trasa kanału Wisła-Dniestr zaprojektowaną została między Krakowem, Jarosławiem i Sądową Wisznią w ten sposób, że na długości 232.3 km. (aż do km. 271) nie zachodzi potrzeba budowy żadnej szluzu, wskutek czego też na przestrzeni kanału Wisła Dniestr transport będzie najtańszy.

Podczas gdy na kanale Wiedeń-Kraków przypada jedna szluza na 8.7 km., to na kanale Wisła-Dniestr jedna szluza przypadnie dopiero na długości 23 km., tak iż tylko na kanale od Renu do Hanoweru stosunki są korzystniejsze (13 szluz na 343 km.).

Kanał Wisła-Dniestr projektowany jest w tych wymiarach, jak kanał Wiedeń-Kraków, t. j. dla statków o pojemności 600 ton, gdyż przy zredukowaniu wymiarów dla statków o pojemności 400 t. koszta obniżyłyby się tylko o $6\frac{1}{2}$ %.

Na kanale Dunaj-Odra ma być zastosowaną trakcyja elektryczna, na kanale zaś Odra-Dniestr trakcyja remorkerami parowymi.

Sprawozdanie Ministerstwa handlu przewiduje budowę odnogi kanału z Oświęcimia wzdłuż Przemysy do Jaworzna dla ułatwienia transportu węgla z powiatu Chrzanowskiego, tudzież kanału lateralnego do Sanu pod Jarosławiem, — w razie zaś wykonania kanałów galicyjskich niezależnie od kanału Dunaj-Odra, ogranicza kanał galicyjski Odra-Wisła tylko na przestrzeń od Krakowa do Oświęcimia.

Z kredytu 185,713.600 K. przyznanego ustawą z 11. czerwca 1911 na budowę dróg wodnych wydano lub zaangażowano:

| | |
|--|----------------|
| a) dla Czech całą dotację | 51,400.000 K. |
| b) dla Galicyi na kanalizację Wisły w Krakowie | 13,700.000 „ |
| c) dla Morawy na zbiornik wody | 5,000.000 „ |
| d) na koszt zarządu | 6,000.000 „ |
| | <hr/> |
| razem | 76,100.000 K. |
| tak iż z kredytu | 185,713.600 „ |
| | <hr/> |
| pozostało | 109,613.600 K. |

Rentowność kanału Dunaj-Odra bez uwzględnienia jednak transportów z kanału Odra-Wisła-Dniestr obliczyło biuro fachowe Dyrekcyi dróg wodnych na 2·53%.

W części finansowej sprawozdania przewiduje c. k. Rząd wykonanie robót na kanale Dunaj-Dniestr w przeciągu lat ośmiu, albo przez państwo, albo przez przedsiębiorstwo prywatne przy 90-letniej gwarancyi oprocentowania w stosunku 4% i umorzenia pożyczki w nominalnej sumie 798,724.000 K., a to z tego powodu, ponieważ obecnie i w najbliższych latach targi pieniężne tak dalece są obciążone pożyczkami publicznymi, że pożyczka kanałowa mogłaby być umieszczoną tylko z wielką stratą na kursie. Dla obliczenia powyższej sumy przyjęto stratę na kursie 7% i interkalarya 63·8 milionów dla kanału Dunaj-Wisła, a 49·2 milionów koron dla kanału Wisła-Dniestr, tak iż nominalna suma pożyczki wynosi:

| | |
|----------------------------------|----------------|
| dla kanału Dunaj-Wisła | 450,906.000 K. |
| „ „ Wisła-Dniestr | 347,818.000 „ |
| | <hr/> |
| razem | 798,724.000 K. |

Wydatki na sprawienia statków i kosztą trakcyi, zarówno jak i kosztą utrzymania kanału miałyby być pokryte z dochodów.

Roboty na kanale Dunaj-Wisła mogłyby być rozpoczęte w r. 1911, na kanale zaś Wisła-Dniestr po sporządzeniu szczegółowych projektów w r. 1913.

Sprawozdanie urzędowe omawia także poruszoną na konferencji z Prezydum Koła polskiego dnia 8. lipca 1910 alternatywę budowy kanałów galicyjskich t. j. kanału Wisła-Dniestr wraz z połączeniem Krakowa z Oświęcimem a to albo przez państwo, albo przez kraj, albo przez kraj przy udziale kapitału prywatnego, albo przez towarzystwo, albo też wreszcie przez towarzystwo akcyjne przy udziale państwa i kraju.

Na wypadek objęcia przez kraj budowy i ruchu kanału Wisła Dniestr oddaje państwo krajowi raz na zawsze do rozporządzalności kwotę 120 milionów pod następującymi warunkami:

1. Budowa ma być rozpoczęta najpóźniej po upływie lat pięciu, a ukończoną w ciągu dalszych lat dziesięciu. Przed rozpoczęciem budowy przedłożyć ma kraj Rządowi program budowy i dowód, że reszta sumy potrzebnej pokrytą jest z funduszu krajowego lub kapitału prywatnego. W razie przeciwnym ma być użyta kwota 120 milionów koron za zgodą Administracyi państwa na inne cele gospodarcze.

2. Rozdanie robót i dostaw ma się odbywać przy bezpośredniej ingerencyi Rządu według przepisów obowiązujących budowlę państwowe.

3. Budowa ma być przeprowadzona na podstawie projektów szczegółowych opracowanych lub zatwierdzonych przez Rząd według rozporządzeń Rządu, tudzież pod kierownictwem i kontrolą Rządu.

4. Taryfy podlegają zatwierdzeniu ze strony Administracji państwa, która będzie mieć prawo używania kanału za odpowiedniemi odszkodowaniem (transporty wojskowe).

5. Krajowi będzie przyznane prawo ekspropyacji, tudzież uwolnienie od stempli i należności po myśli §. 16. państwowej ustawy kanałowej z r. 1901.

Wszystkie jednak powyższe kombinacje zawarte w 2 sprawozdaniach Ministerstwa handlu okazują się bezprzedmiotowemi w obec oświadczeń JE. p. Ministra skarbu złożonych na konferencyach z klubami sejmowymi dnia 20. i 21. października 1910, że Rząd ze względu na trudności w umieszczeniu pożyczki kanałowej na targach pieniężnych budować będzie tylko drogi wodne w Czechach, a natomiast zaniecha budowy kanału Dunaj-Dniestr, tytułem zaś odszkodowania za inwestycję 637,225.000 K., w której państwo w myśl obowiązującej ustawy partycypuje 87 $\frac{1}{2}$ % t. j. kwotą 557,572.000 K., przyznaje interesowanym krajom 200 milionów koron (36% sumy zagwarantowanej ustawą), z czego dla Galicyi przypadłoby 120 milionów koron, w tym celu zaś ma być wniesiony do Rady państwa projekt ustawy unieważniającej ustawę kanałową z r. 1901.

Przedstawwszy stan sprawy, Komisya wodna wyraża głębokie ubolewanie, że c. k. Rząd mając szereg lat z nadwyżkami budżetowemi, nie rozpoczął budowy kanału Dunaj-Dniestr i dopiero po upływie lat sześciu od terminu rozpoczęcia robót, kiedy budżet państwowy okazuje deficyt, a Wysoki Sejm wszedł na drogę uprzemysłowienia kraju, występuje z propozycją unieważnienia ustawy po myśli rezolucyi Izby panów uchwalonej wskutek zabiegów fabrykantów czeskich i niemieckich, którzy uważają kraj nasz za miejsce zbytu swych fabrykatów i obawiają się rozwoju przemysłu naszego przy obniżeniu ceny węgla tanią drogą wodną.

Komisya nie przypuszczając, aby parlament ludowy mógł dopuścić do podobnego pokrzywdzenia kilku krajów, a faworyzowania Czech i prowincyj, w których zbudowano koleje alpejskie, i spodziewając się, że Koło polskie w Radzie państwa obstawać będzie nadal niezłomnie przy żądaniu wykonania państwowej ustawy kanałowej z r. 1901 w całej jej rozciągłości, przedstawia Wysokiemu Sejmowi następujące uwagi co do trasy i wymiarów kanałów galicyjskich, ich rentowności, trudności sfinansowania pożyczki i innych zarzutów podnoszonych przeciw budowie dróg wodnych.

Komisya zaznacza przedewszystkiem, że budowa dróg wodnych jest obecnie najdonioślejszą dla kraju sprawą, tak ze względu na wysokość inwestycyi 337 milionów koron na kanał, a 104 milionów koron na regulację rzek, zabudowanie potoków i budowę zbiorników, jak i na rozwój przemysłu i rolnictwa przez obniżenie cen opału i materiałów budowlanych tudzież dostarczenie zarobku ludności włościańskiej, która z powodu braku ziemi szuka chleba za granicą i wzbogaca miliarderów amerykańskich, a co gorsza naszych dziedzicznych wrogów.

Co się tyczy trasy kanału galicyjskiego, Komisya zauważa, że przyjęte przez c. k. Ministerstwo handlu punkty końcowe kanału Oświęcim i Zalesie pod Żydaczowem nie są odpowiednie i kanał powinien być przedłużony na zachód w kierunku projektowanego kanału Odra-Wisła do granicy szląskiej w Dziedzicach, gdyż na tej przestrzeni znajduje się wartościowy węgiel koksujący w Brzeszczach, na wschód zaś przynajmniej do Halicza, skąd może być rozwożony węgiel na Podole, tudzież na Pokucie i na Bukowinę.

Zgodnie z projektem Dyrekcyi budowy dróg wodnych powinny otrzymać kanały galicyjskie wymiary zastosowane do statków o pojemności 600 ton, tak, ażeby statki z kanału Dunaj-Odra mogły się dostawać do wschodniej Galicyi,

zwłaszcza, że koszt kanału dla statków o pojemności 400 t. byłby tylko o $6\frac{1}{2}\%$ niższy. O budowie kanału dla statków o pojemności 150 t. nie może być mowy, gdyż wedle doświadczeń zrobionych na drogach wodnych niemieckich trakcyja byłaby droższą o 90% przy ruchu dziennym, a 100% przy ruchu dziennym i nocnym. Z powodu małej pojemności statków na kanałach francuskich, sprawność ich jest według Symphera o połowę mniejszą, aniżeli w Niemczech, chociaż długość dróg wodnych francuskich (13.000 km) jest większa od niemieckich (10.000 km).

Zaopatrzenie w wodę kanału Dunaj-Dniestr napotyka na pewne trudności tylko na dziale wód między Beczwą a Odrą, zaprojektowana jednak budowa 2 zbiorników wody w dorzeczu Beczwy, a jednego w dorzeczu Odry wystarczy w zupełności według zdania ekspertyzy z r. 1908. na szluzowanie statków dla ruchu 4 milionów ton w ciągu 270 dni do roku. Na Szlązku ma być zbudowany zbiornik w dorzeczu Wisły, w Galicyi zaś ma być pobierana woda z rzek Soły, Skawy, Wisły pod Krakowem, Wisłoki, górnego Dniestru i Strwiąża, tudzież Tyśmienicy z Bystrzycą, ewentualnie także z rzeki Wisłok, tak, iż nie zajdzie nawet potrzeba poboru wody z rzek Raby, Dunajca i Sanu, które kanał przekracza. Komisyja wodna zauważa, że zamiast budowy kanału lateralnego wzdłuż Dniestru od Rozwadowa do Halicza byłaby wskazana kanalizacyja łożyska Dniestru, a to tak dla podniesienia zwierciadła wody nadmiernie obniżonego wskutek regulacyi i przywrócenia produktywności pastwisk nadbrzeżnych, jak i dla zmniejszenia kosztów alimentacyi.

Co się tyczy rentowności dróg wodnych, to jak słusznie zaważył c. k. Rząd w r. 1901 w wyjaśnieniach do §. 4 projektu państwowej ustawy kanałowej do dróg wodnych, które stanowiąc mają nowy i ważny instrument w polityce komunikacyjnej, nie można przykładać miary prywatnego przedsiębiorstwa zarobkowego, ażeby uzyskać wysokie dochody finansowe, lecz przewidziane w ustawie opłaty służyć mają na pokrycie kosztów utrzymania i do uzyskania skromnej kwoty na oprocentowanie i umorzenie włożonego kapitału.

Drogi wodne nie są bowiem przedsiębiorstwem na zysk obliczonym, jak koleje, ale podobnie jak gościńce budowane są przez państwa w interesie publicznym i mają tę wyższość nad gościńcami, że służą nietylko interesom handlu i przemysłu, lecz także rolnictwu. Wykonanie melioracyj zostało też zapewnione postanowieniami §. 13. państwowej ustawy kanałowej, a przy wydaniu konsensu na budowę kanału Zator-Samborek uwzględniło c. k. Ministerstwo handlu wszystkie żądania Wydziału krajowego co do osuszenia gruntów rowami równoległymi do kanału, jak i co do nawodnienia łąk i pastwisk, oraz dostarczenia wody dla stawów rybnych.

Referenci państwowej ustawy kanałowej przypuszczali w r. 1901 oprocentowanie kapitału włożonego w budowę dróg wodnych na 2% , podczas gdy c. k. Rząd obliczał wówczas rentowność kolei alpejskich na $2\frac{1}{10}\%$, — i w tem przypuszczeniu zostały uchwalone obie ustawy, tak kanałowa, jak i kolejowa. Na budowę kolei alpejskich przyznano jednak wedle ustawy z 24. lipca 1905. Dz. p. p. Nr. 129. kredyt dodatkowy w wysokości prawie równej preliminowanym kosztom budowy, tak że oprocentowanie redukuje się do 1% (w rzeczywistości koleje te nie przynoszą żadnego dochodu), — podczas gdy biuro fachowe Ministerstwa handlu oblicza rentowność kanału Dunaj-Odra, tendencyjnie, przyjmując tylko część ruchu kolei północnej, bez względu na kanał Odra-Wisła-Dniestr na $2,53\%$. Ponieważ obciążenie państwa na oprocentowanie i umorzenie kapitału 3.918,605.445 K inwestowanego do r. 1908 w kolejach państwowych wynosi 173,917.750 K a nadwyżka ruchu tylko 95,853.914 K, czyli $2,45\%$ okazuje się,

że kanał Dunaj-Odra przynosić będzie państwu stosunkowo większy dochód, aniżeli koleje państwowe, których dalszej budowy nikt nie kwestyonuje.

Co się tyczy kanału Odra-Wisła-Dniestr, to biuro fachowe c. k. Ministerstwa handlu nie zajmowało się dotychczas obliczeniem jego rentowności. Komisya wodna pozwala sobie jednak zaznaczyć, że kanały galicyjskie tak ze względu na transport węgla, ropy i drzewa, jak i ruch wewnętrzny między wschodnią a zachodnią częścią kraju, między którymi zachodzą znaczne różnice co do klimatu i produkcji, należeć będą do rentownych.

I tak na kanałach galicyjskich będą transportowane:

1. węgiel, którego zapas w zagłębiu krakowskiem (25 miliardów ton) jest 8 razy większy, aniżeli we wszystkich innych częściach państwa (3 miliardy ton), a którego konsumpcya roczna w Galicyi i Bukowinie wynosi 2,750.000 ton. Transport węgla po zbudowaniu dróg wodnych zwiększy się znacznie, gdyż obniżenie ceny węgla wpłynie na rozwój przemysłu i większe zapotrzebowanie opału dla celów przemysłowych.

Nadto z zagłębia krakowskiego w razie zbudowania kanałów spławnych może Austria pokrywać część zapotrzebowania węgla, którego import z Niemiec wynosi 8,500.000 ton.

2. ropa, której produkcya w Tustanowicach i Borysławiu wynosiła w roku 1903 1,585.620 ton, a w r. 1909 1,937.630 ton. Ropa z Tustanowic i Borysławia może być doprowadzoną rurociągiem wzdłuż Tyśmienicy (około 39 km długości) do portu w Kołodrubach, a stąd rozwożoną kanałem do rafinerii w Dziedzicach.

3. drzewo, którego eksport do Niemiec z Galicyi wynosił w r. 1908 450.000 ton, a które może być dowożone na Powiśle z ogromnych obszarów lasów w dorzeczu Bystrzyc, Łomnicy, Świcy i Stryja.

4. ziemie, żwir, margiel, glina itp., których eksport do Niemiec wynosił w roku 1908 120.728 ton.

5. w ruchu wewnętrznym:

materyały budowlane, jak granit tatrzański do bruków w miastach, dolomit Chrzanowski, z którego zbudowano mury bulwarowe na kanale Dunaju we Wiedniu, porfir, cegła, dachówki, dreny, wapno, cement itp.;

plody rolnicze, jak siano z bagien nadniestrzańskich, które po skolmowaniu dostaczać będą wielkiej ilości paszy, buraki cukrowe, kartofle, spirytus, torf itp.

6. nawozy mineralne, których import z Niemiec wynosił w r. 1908. 58.747 ton, sole potasowe z Kałusza itp.

Ponieważ według Symphera (Wasserwirtschaftliche Vorarbeiten) kilometrowy ruch 3,000.000 ton na kanałach dla statków 600 ton przy opłacie przeciętnej 0.7 fen. za 1 tonnę i km. pokrywa w zupełności konserwację, tudzież oprocentowanie i umorzenie kapitału, zatem w obec podanych powyżej ilości surowych płodów Galicyi łatwo ocenić, że kanały galicyjskie w krótkim czasie po otwarciu ruchu przyniosą przynajmniej taki dochód, jak koleje państwowe.

Otwarcie ruchu na kanałach spławnych spowoduje odciążenie masowych towarów z ruchu kolejowego i chwilowy ubytek w dochodach kolei państwowych (północnej i dawnej Karola Ludwika), jednakże wedle doświadczeń zrobionych w Niemczech przybywa za to kolejom z powodu rozwoju przemysłu większa ilość lepszych i więcej wartościowych towarów, których taryfa przewozowa jest wyższa, tak iż mimo zmniejszonej ilości towarów dochód kolei się zwiększa.

Pruskie przedłożenie kanałowe z r. 1899 oświadcza się w tym względzie, jak następuje:

„Es ist mit Grund anzunehmen, dass die Wasserstrasse in allmählich steigendem Masse bestehende Industrien erweitern und neue ins Leben rufen wird, welche dann ihre fruchtbringende Wirkung auf die anschliessenden Eisenbahnen aus-

üben werden Die Erfahrung hat gelehrt, dass überall da, wo leistungsfähige Schifffahrtsstrassen das Land durchziehen, auch die von diesen ausgehenden Schienenwege eine glückliche Entwicklung genommen haben. Es darf daher die Hoffnung gehegt werden, dass die Einnahmeverluste, welche zeitweilig mit dem neuen Kanalsystem unvermeidlich verbunden sein müssen, in absehbarer Zeit nicht nur ausgeglichen, sondern in Mehreinnahmem verwandelt werden“.

Zresztą co do kolei północnej i Karola Ludwika należy podnieść, że te koleje stanęły już u kresu sprawności, tak iż nie mogą pokonać obecnego ruchu, do transportu zaś kamienia dla regulacji rzek z trudnością tylko uzyskać można zestawienie osobnych pociągów.

O trudnościach finansowych, a w szczególności trudności emisji obligów kanałowych z powodu obciążenia targów pieniężnych innemi pożyczkami publicznemi mogłaby być mowa, gdyby c. k. Rząd musiał emitować obligi dla użycia całej sumy 637,225.000 K potrzebnej na budowę kanału Dunaj-Dniestr.

Ponieważ jednak ustawa z r. 1901. przewiduje 20 letni okres budowy, zatem corocznie zajdzie potrzeba emisji 31,861.250 K w gotówce, czyli przy stracie około 7% na kursie okrążyło 35 milionów w koron imiennej wartości, co łatwo uskuteczyć może pocztowa kasa oszczędności, która w osiatnim roku umieściła 220 milionów koron 4% renty.

Przy 90-letnim okresie umorzenia 4% pożyczki, a 7% stracie na kursie wyniesie roczna rata anuitetowa w pierwszym roku 1,838.102 K i wzrastać będzie przez 20-letni czas budowy aż do maksymalnej kwoty 26,258.608 K, z czego $\frac{7}{8}$ obiaży państwo, $\frac{1}{8}$ część zaś interesowane kraje.

Wobec wydatków państwowych w sumie 2.691.499.477 K w r. 1910 nie może być powyższa kwota uważana za tak wysoką, aby państwo zaniechać miało najdonioślejszej w państwie inwestycyi, zwłaszcza że już po wejściu w życie państwowej ustawy kanałowej oprócz kolei północnej, w której kraj nasz jest interesowany, upaństwowiono na żądanie posłów czeskich ustawami z 2. sierpnia 1908 Dz. p. p. Nr. 169 i z dnia 27. marca 1909 Dz. p. p. Nr. 46 cztery koleje (czeską północną, tow. kolei państwowych, północno-zachodnią i południowo-północną niemiecką kolej łączącą), czem obciążono państwo sumą 1.236,396.937 K.

Komisya wodna nie może doradzać Wysokiemu Sejmowi oddania budowy i prowadzenia ruchu na kanałach towarzystwu prywatnemu według propozycji Rządu, gdyż same procenta od kapitału w czasie budowy podniosłyby koszta o 113 milionów koron, a tem mniej przyjęcia odszkodowania od państwa w wysokości 36% zamiast 87 $\frac{1}{2}$ % datku państwa zagwarantowanego ustawą, zwłaszcza że to odszkodowanie byłoby zależnem od uchwalenia przez Radę państwa nowej ustawy, a już dzisiaj występują z żądaniem odszkodowania kraje wcale nie interesowane w budowie dróg wodnych, jak Austria górna, Tyrol, Kraina i Styrya, tak iż suma tych odszkodowań niewątpliwie przekroczyłaby preliminarne koszta budowy kanału Dunaj-Dniestr.

Ponieważ c. k. Rząd zdecydowany jest prowadzić dalej budowę dróg wodnych czeskich kosztem 299 milionów koron, zaniechanie budowy kanału Dunaj-Dniestr na żądanie fabrykantów niemieckich i czeskich, którzy się obawiają utracić miejsce zbytu dla swych wyrobów w uprzemysłowionej Galicyi, byłoby niepowetowaną szkodą i krzywdą dla naszego kraju, tem bardziej, że od budowy dróg wodnych zależne jest przeprowadzenie rozpoczętej w myśl ustaw krajowych z r. 1901 i 1907 regulacji rzek, zabudowań potoków górskich i budowy zbiorników wody w górach, na co kraj nasz od pamiętnej powodzi w r. 1884 przez lat 17 do r. 1901 daremnie oczekiwał.

Z tego powodu Komisya wodna wyraża gorące podziękowanie Kołu polskiemu w Radzie państwa za niezłomne obstawanie przy wykonaniu ustawy o budowie dróg wodnych z r. 1901 i spodziewając się, że Koło polskie doprowadzi do skutku to wiekopomne dzieło, od którego zależy przyszłość ekonomiczna kraju, zaleca Wysokiemu Sejmowi do uchwalenia rezolucye Wydziału krajowego, dodając od siebie rezolucyę w sprawie kanalizacji Dniestru, zastosowania wymiarów kanału galicyjskiego do statków o pojemności 600 ton, po myśli uchwały V. Zjazdu techników polskich z 10. września 1910, tudzież budowy odnogi kanału do stołecznego miasta kraju Lwowa.

Oprócz petycyi V. Zjazdu techników polskich i petycyj Rad powiatowych i miejskich, przydzielił Wysoki Sejm Komisji wodnej petycyę Izby handlowej i przemysłowej w Krakowie, w której ta korporacya najkompetentniejsza do ocenięcia doniosłości dróg wodnych, daje wyraz przekonaniu opartemu na znajomości stosunków kraju, że od przeprowadzenia budowy drogi wodnej łączącej Dunaj i Wiedeń przez Kraków z Wisłą i Dniestrem zależną jest cała gospodarcza przyszłość kraju, gdyż komunikacya ta jest jedynym środkiem do wyrwania kraju z nędzy, braku zarobków i zależności od obcej produkcji, do umożliwienia eksploatacyi bogactw mineralnych, a w szczególności węgla w zagłębiu krakowskiem, do wyzyskania masowych płodów, jak ropy, drzewa i produktów rolniczych, do rozwinięcia przemysłu i podniesienia siły konsumcyjnej ludności, wreszcie do zataśmowania prądu emigracyi robotniczej, która nas osłabia, wzmacniając równocześnie naszych gospodarczych przeciwników.

Podzielając w zupełności zapatrywania krakowskiej Izby handlowej i przemysłowej, Komisya wodna wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdania Wydziału krajowego z dnia 9. września 1908 l. 89.855 i z dnia 1. października 1909 l. 104.705 o budowie dróg wodnych.

II Sejm obstaje przy wykonaniu ustawy z dnia 11. czerwca 1901 Dz. p. p. Nr. 66. w całej rozciągłości, a przedewszystkiem przy wykonaniu kanałów galicyjskich i wzywa c. k. Rząd:

a) ażeby bezzwłocznie przystąpił do budowy kanału spławnego na przestrzeni Zator-Samborek na rachunek kredytu 30,000.000 koron, przeznaczonego dla Galicyi w programie budowy z r. 1902;

b) ażeby zarządził przeprowadzenie rewizyi trasy i reambulacyi politycznej przestrzeni kanału spławnego od Zatora do granicy szląskiej, tudzież reambulacyi politycznej przestrzeni kanału spławnego od Samborka do Płaszowa;

c) ażeby zarządził jak najrychlej opracowanie projektu szczegółowego kanału Wisła-Dniestr z odgałęzieniem do Lwowa.

III. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby przy ustaleniu trasy i technicznych urządzeń dróg wodnych po myśli §. 10. ustawy z dnia 11. czerwca 1901 Dz. p. p. Nr. 66. postarał się o doprowadzenie kanałów galicyjskich do granicy szląskiej w Dziedzicach i do Halicza, tudzież o zastosowanie wymiarów kanałów galicyjskich dla statków o pojemności 600 ton, oraz o skanalizowanie rzeki Dniestru od Rozwadowa do Halicza.

Uchwałami ad II. i III. zostają załatwione petycyę: Ls. 6.862 Izby handlowej i przemysłowej w Krakowie, Ls. 7.249 Komitetu V. Zjazdu techników pol-

skich, o ile ta ostatnia petycja dotyczy budowy dróg wodnych, Ls. 7.210 Wydziału powiatowego w Krakowie, Ls. 7.274 Wydziału powiatowego w Bochni, Ls 7.360 Reprezentacji powiatowej w Stryju, Ls. 7.386 Magistratu miasta Podgórze, Ls. 7.496 Wydziału powiatowego w Żywcu, Ls. 7.526 Urzędu miejskiego w Zatorze, Ls. 7.558 Wydziału powiatowego w Samborze, Ls. 7.607 Magistratu miasta Przemyśla, Ls. 7.624 Reprezentacji miasta Lwowa, Ls. 7 720 Magistratu miasta Jasła i Rady miejskiej w Krakowie.

Zastępca przewodniczącego:

Kolischer.

Sprawozdawca:

Kędzior.