

Aleg. 255

Sprawozdanie

Komisyi wodnej w przedmiocie budowy dróg wodnych.

Wysoki Sejmie!

Sprawozdanie Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych wywarło na komisyi wodnej bardzo przykre wrażenie. Stwierdza ono bowiem, iż c. k. Rząd nie zdołał posunąć o tyle naprzód technicznych i finansowych przygotowań do budowy dróg wodnych, ażeby roboty mogły być w roku bieżącym rzeczywiście rozpoczęte. Rewizya trasy kanału spławnego „Odra-Wisła“ na przestrzeni 43·16 km. od Zatora do Pychowic została przeprowadzoną jeszcze przed rokiem — mianowicie od 10—13 października 1903. Wypracowany przez c. k. Dyrekcję budowy dróg wodnych projekt techniczny nie spotkał się przytem z żadnymi zarzutami. Zapowiadano wówczas, że reambulacya polityczna projektu szczegółowego tej przestrzeni będzie mogła odbyć się w maju b. r. tak, że w ciągu lata mogłyby były roboty zacząć się. Tymczasem do chwili zebrania się Sejmu termin komisyi obchodowej nie był oznaczonym. Na interpelację wniesioną w tej sprawie na posiedzeniu sejmowym z 4. b. m. przez JE. p. Stanisława hr. Tarnowskiego, odpowiedział c. k. Komisarz rządowy na posiedzeniu z 10 b. m. iż będzie można w najkrótszym czasie, a najpóźniej w połowie listopada*) przystąpić do reambulacyi trasy. Co się zaś tyczy wykupna gruntów, oświadczył c. k. Komisarz rządowy, iż organa rządowe zajmują się dopiero zbieraniem dat do zestawienia kosztorysów wykupna gruntów.

Zważywszy przeto, iż wynik reambulacyi politycznej może spowodować potrzebę pewnych zmian w szczegółach projektu, że następnie będą musiały być rozpisane i rozdane roboty do wykonania i przeprowadzone wykupno potrzebnych do tego gruntów — okazuje się, że budowa w tym roku istotnie nie rozpocznie się wcale. Odpowiedź c. k. Komisarza rządowego stwierdza ten stan rzeczy zupełnie niewątpliwie.

Ustawa z 11. czerwca 1901 nr. 66. Dz. u. p. orzeka w §. 6., że budowa dróg wodnych, tą ustawą oznaczonych w krajach, których reprezentacye powezmą uchwały przyzwalające w myśl §. 2. teje ustawy: „ma być rozpoczętą najpóźniej (*längstens*) w roku 1904“. Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem dopełnił tego warunku, a dotycząca tego przedmiotu ustawa krajowa uzyskała sankcyę Najwyższem postanowieniem z 2. marca 1904, i ogłoszoną została w Dzienniku ustaw krajowych nr. 36. Jeżeli przeto w kraju naszym budowa dróg wodnych w bieżącym roku nie zacznie się, będzie to oczywiście naruszeniem ustawy.

Niedotrzymanie terminu rozpoczęcia budowy dróg wodnych nie może być tłumaczonym wyczerpaniem zapasów kasowych, gdy wiadomo, że na budowę dróg wodnych i regulacyę rzek, które z przyszłemi kanałami spławnemi jednolitą sieć wodną stanowią, przeznaczony jest osobny fundusz inwestycyjny, a obecnie stosunki targu pieniężnego nie są bynajmniej tego rodzaju, ażeby zrealizowanie tego kredytu przed-

*) termin oznaczony na 23. listopada 1904.

stawiało jakiegokolwiek trudności. Dlaczego więc c. k. Rząd zajął się jednostronnie tylko inwestycjami w budowę kolei alpejskich, a budowę dróg wodnych zaniedbał, trudno zaiste zrozumieć.

Komisya wodna nie zgadza się ze zdaniem Wydziału krajowego, który wnosi, ażeby w budżet krajowy na rok 1905 wstawić tytułem udziału kraju w kosztach budowy dróg wodnych w rubr. IX. poz. 261 zamiast 16.148 K., jak wymaga c. k. Rząd, tylko 2.963 K. ze względu na to, iż płynną jest jeszcze dotacya na ten cel, objęta budżetem krajowym na rok 1904 w kwocie 13.185 K. Komisya wodna sądzi, iż należy domagać się stanowczo, ażeby w ciągu roku 1905 roboty około budowy dróg wodnych rozpoczęte zostały wcześniej, i prowadzone były w takich rozmiarach, iżby zaniedbanie rozpoczęcia ich w roku 1904, jak ustawa wymaga, nie mogło służyć za pozór do zwłoki w ukończeniu budowy spławnego połączenia Wiednia z Krakowem najpóźniej do roku 1912.

I dlatego wnosi Komisya wodna, iżby uchwalona na rok 1904 kwota potrzebna na amortyzację i oprocentowanie udziału kraju w pożyczce inwestycyjnej na budowę dróg wodnych została nienaruszoną do dyspozycji Wydziału krajowego, a nadto, ażeby w budżet krajowy na rok 1905 wstawioną była suma preliminowana przez c. k. Rząd — mianowicie 16.148 K.

Komisya zaznacza z zadowoleniem, że pomiędzy c. k. Dyrekcją budowy dróg wodnych a Wydziałem krajowym a komisją krajową dla budowy dróg wodnych istnieje zgodność co do projektów wielkich budowli wodnych w Krakowie obejmujących pomiędzy innymi także dwa porty: jeden dla Krakowa i drugi dla ruchu *transito*. Byłoby pożądanem, aby jaknajprędzej doszło także do porozumienia w tym względzie z reprezentacją miasta Krakowa — osobliwie co do kwestyi ubezpieczenia Krakowa od powodzi, ażeby nieporozumienia w tym względzie przestały być powodem zwłoki w ostatecznem zatwierdzeniu tej części trasy, a następnie i budowy kanału.

Stanowisko, jakie zajął Wydział krajowy w sprawie ubezpieczenia miasta Krakowa, Podgórze i innych miejscowości podkrakowskich od powodzi, a w szczególności co do wysokości wałów ochronnych, aby nigdy nie było już niebezpieczeństwa, iżby woda przelała się przez koronę tychże wałów, uznaje Komisya wodna za zupełnie uzasadnione.

Również zgadza się komisya wodna ze zdaniem Wydziału krajowego wyrażonem w piśmie jego do c. k. Namiestnictwa z dnia 10. grudnia 1903 l. 114.108, iż byłoby pożądanem jaknajrychlejsze przeprowadzenie budowy kanału spławnego przez Podgórze, gdyż to miasto zabudowuje się coraz gęściej, a w razie opóźnienia budowy kosztów wywłaszczenia gruntów i domów pod kanał ogromnie się powiększą, co obciąża niepotrzebnie tak państwowy fundusz kanałowy, jak i fundusz krajowy.

Ważny moment w całym systemie robót około budowy dróg wodnych stanowi przewidziany w §. 13. ustawy obowiązek uwzględniania przy tem interesów gospodarstwa wodnego danej okolicy, a zwłaszcza w kierunku melioracji rolnych, t. j. odwodnień i nawodnień. Wydział krajowy słusznie żądał uwzględnienia tych momentów przy budowie kanału Zator-Kraków i poparł zabiegi stron interesowanych o uzyskanie przy tej okazji dla tamtejszej okolicy możności nawodnienia łąk i pastwisk, tudzież urządzania stawów rybnych. Do porozumienia na punkcie pokrywania kosztów takich robót dotąd nie przyszło — i wogóle sposób zastosowania w praktyce postanowień §. 13. ustawy kanałowej, które nakazują uwzględniać „o ile możności“ (*nach Thunlichkeit*) przy budowie dróg wodnych interesa gospodarstwa wodnego i melioracje rolne, nie jest bynajmniej jasno określony. Ze względu na doniosłość tej sprawy dla interesów gospodarczych tych okolic, przez które przechodzić mają drogi wodne, a także i pod względem finansowym, powinna ona być jaknajrychlej uregulowaną — t. j. powinny być ustanowione zasadnicze normy, określające warunki i rozmiary uwzględnień tego rodzaju przy budowie dróg wodnych, jak niemniej i to, o ile państwo, względnie fundusz kanałowy ma pokrywać zwiększone wskutek tego kosztów budowy — tudzież czy i o ile mieliby przyczyniać się do pokrycia owych kosztów interesenci?

Nie chcąc przesądzać zdania o tej kwestyi fachowych ciał doradczych dla budowy dróg wodnych, Komisya wodna wstrzymuje się na razie od przedłożenia Wysokiemu Sejmowi jakiegokolwiek wniosku stanowczego. Zgodnie z Wydziałem krajowym

podnosi tylko ważność nie określonej dotąd należycie kwestyi zastosowywania przepisów §. 13. ustawy kanałowej w tem przekonaniu, że w najkrótszym czasie będzie ta sprawa uregulowaną.

Komisya wodna nie proponuje tym razem Wysokiemu Sejmowi ponowienia żądań w zakresie budowy dróg wodnych, wyrażonych w mnogich rezolucyach, które uchwalone zostały na posiedzeniach Jego z dnia 9. lipca 1901, tudzież 18. września i 27. października 1903, a dotąd spełnione nie są. Uchwały te stoją bowiem, jako postulata kraju, i zadaniem będzie powołanych czynników starać się o ich spełnienie. Jedno tylko z tych żądań, jako szczególnie aktualne w obecnej chwili i szczególnie doniosłe, podnosi Komisya we wniosku, zmierzającym do uchwalenia ponownego wezwania do c. k. Rządu — mianowicie, co do ustanowienia przy c. k. Namiestnictwie we Lwowie „c. k. krajowej Dyrekeyi do budowy wodnych“, a na razie przynajmniej ekspozytury c. k. Dyrekeyi budowy dróg wodnych w Krakowie. Kierownictwa budowy, mające tylko przypilnować toku robót, nie można uważać żadną miarą za spełnienie tego żądania.

W myśl uwag powyższych Komisya wodna wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sprawozdanie Wydziału krajowego z 16. września 1904. l. 91221 o budowie dróg wodnych Sejm przyjmuje do wiadomości.

II. Sejm przyznaje w rubryce IX. poz. 261 budżetu wydatków funduszu krajowego na rok 1905 kwotę 16.148 K, na oprocentowanie i umorzenie obligów, które miałyby być puszczone w obieg przez państwo w roku 1905 na koszta budowy dróg wodnych, i upoważnia się zarazem Wydział krajowy do rozporządzenia po koniec roku 1905 kwotą 13.185 K. wstawioną na ten sam cel w budżet krajowy na rok 1904.

III. Sejm zastrzega się stanowczo przeciwko zaniedbaniu ze strony c. k. Rządu oznaczonego ustawą z 11. czerwa 1901 Nr. 66. Dz. u. p. terminu rozpoczęcia budowy kanału spławnego Zator-Kraków w roku 1904, i wyraża oczekiwanie, iż to w żadnym razie nie da powodu do opóźnienia się z wykończeniem spławnego połączenia Wiednia z Krakowem najdalej do roku 1912.

IV. Sejm wzywa c. k. Rząd ponownie, ażeby utworzył przy c. k. Namiestnictwie we Lwowie „C. k. krajową Dyrekeyę budowl wodnych“ a na razie przynajmniej ekspozyturę c. k. Dyrekeyi budowy dróg wodnych w Krakowie.

Zastępca Przewodniczącego:

Kolischer

Sprawozdawca:

Merunowicz.

