

Aleg 188

Sprawozdanie

komisyi wodnej o wniosku posła Merunowicza i towarzyszy,

w przedmiocie budowy dróg wodnych.

Wysoki Sejmie!

Wniosek posła Merunowicza i towarzyszy w przedmiocie budowy dróg wodnych w Galicyi (l. s. 55/1900) złożony do laski marszałkowskiej na posiedzeniu z d. 18. grudnia 1900, a przydzielony Komisyi wodnej do sprawozdania uchwałą z dnia 17. czerwca b. r. zmierzał do ponowienia wielokrotnie dawniej już powtarzanych uchwał Wysokiego Sejmu, domagających się budowy dróg wodnych — a to dla poparcia podjętej w tym samym kierunku przez reprezentacyę kraju akcji w Radzie państwa.

Tymczasem, w ciągu kilkumiesięcznej przerwy, jaka zaszła pomiędzy przedłożeniem owego wniosku Wysokiemu Sejmowi, a jego pierwszym czytaniem, zapadły w Radzie państwa w kwestyi budowy dróg wodnych tak rozległe i stanowcze uchwały — uchwały, *które obecnie posiadają już moc obowiązującej ustawy*, że przez to można uważać zasadniczą stronę wniosku pp. Merunowicza i towarzyszy za załatwioną.

Mianowicie postanawia ustawa z 11. czerwca 1901 nr. 66. Dz. u. p. budowę sieci dróg wodnych w Austrii, obejmującej w ogólności 2.650 klm. z czego około 555 kilometrów dróg spławnych przypaść ma na Galicyę.

Ustawa ta wymaga jednakowoż zaznaczenia stanowiska Wysokiego Sejmu co do rozmaitych szczegółów, objętych jej postanowieniami — a zwłaszcza wymaga ona oświadczenia się Wysokiego Sejmu imieniem kraju co do udziału funduszu krajowego w kosztach owych wielkich budowli wodnych, jakie na mocy jej postanowień najdalej do roku 1924. mają być wykonane.

Budowle te są dwojakiego rodzaju: drogi wodne, t. j. budowa sztucznych kanałów spławnych i kanalizacya niektórych rzek na przestrzeni wchodzącej w linię projektowanych dróg wodnych tudzież regulacya rzek, o ile ona pozostaje w związku, z budową kanałów. Wiadomo, że sprawa regulacyi rzek w Galicyi, o ile pozostaje w związku z postanowieniami ustawy państwowej z 11. czerwca 1901, nr. 66. Dz. u. p. ma być w bieżącej sesyi załatwioną osobną ustawą krajową; o czem też Komisya wodna Wysokiemu Sejmowi odrębne sprawozdanie przedkłada. A ponieważ co się tyczy sprawy kanałów spławnych i kanalizacyi rzek, Komisya wodna nie ma na razie innego substratu do obrad, jak odnoszący się do tegoż przedmiotu wniosek posła Merunowicza, przekazany jej do sprawozdania uchwałą Wysokiego Sejmu z 17. czerwca b. r. przeto postanowiła Komisya zużytkować ten wniosek do przedłożenia na jego tle uwag i wniosków, jakie wydają się w jej obecnej chwili wskazane, *ze względu na poszczególne postanowienia ustawy państwowej z 11 b. m. — w zakresie budowy dróg wodnych w naszym kraju.*

Ustawa państwowa z 11. czerwca b. r. postanawia, iż dla Galicyi ma być wybudowanym „spławne połączenie kanału Dunaj — Odra z dorzeczem Wisły — aż do spławnej przestrzeni Dniestru“ — co jednak zależnem jest od warunku, ażeby kraj zobowiązał się przyczynić w $\frac{1}{8}$, czyli w stosunku $12\frac{1}{2}\%$ do oprocentowania i rat umorzenia pożyczki, jaką państwo na ten cel w 4% owych, w 90 latach umarzalnych obligach ma zaciągnąć.

Według postanowienia §. 6. powołanej powyżej ustawy budowa dróg wodnych w poszczególnych krajach ma rozpocząć się najpóźniej w r. 1904 i powinna być ukończoną najpóźniej w okresie 20 lat. Termina te obowiązują jednak c. k. Rząd tylko na ten wypadek, o ile Sejmy interesowanych krajów koronnych powezmą względem budowy wymienionych w §. 1. dróg wodnych „przyzwalające uchwały“ (*zustimmende Beschlüsse*).

Komisya wodna zastanawiała się przeto nad pytaniem, czy ma stanąć przed Wysokim Sejmem z wnioskiem, zmierzającym do powzięcia owej „przyzwalającej uchwały“ — z czego znów dla kraju wynikałoby zobowiązanie do pokrycia części kosztów zamierzonych wielkich budowli wodnych dochodzącej do cyfry kapitału około 25 milionów koron?

Na to pytanie odpowiada Komisya stanowczo: *tak!* — a to z następujących powodów:

Pomijając już ten wzgląd formalny, że sam Wysoki Sejm od lat przeszłu dwudziestu, pięciokrotnie ponawianemi uchwałami: z r. 1880, 1893, 1894, 1898 — a wreszcie z r. 1900. z własnej inicjatywy domagał się jak najusilnej połączenia kanałem spławnym Wisły Sanu i Dniestru i w ogóle utworzenia wzdłuż naszego kraju drogi wodnej, któraby stanowiła ogniwo, łączące Wschód z Zachodem Europy, Czarne morze, z wybrzeżami Bałtyku i morza Północnego — mniema Komisya, iż bardzo poważne względy przedmiotowe nakazują również, ażeby Wysoki Sejm nie odraczał powzięcia tych postanowień, jakich ustawa z 11. czerwca b. r. jako warunku faktycznego rozpoczęcia budowy wymaga.

Doświadczenie stwierdziło mianowicie, że są pewne granice ekonomicznego wpływu kolei zelażnych, po za które one nie są w stanie sięgnąć. Transport kolejowy dla masowych artykułów, t. j. dla towarów, zajmujących wiele miejsca, ciężkich a małej wartości które nadto nie wymagają przewozu szybkiego jest bezwarunkowo za drogim. Wskutek tego kraje, znajdujące się w podobnem położeniu jak nasz, które mają do wywozu przeważnie płody surowe, nie znoszące droższego transportu mogą tylko nieznaczną ich część wysyłać na obce targi, gdy ogromne masy pozostają na miejscu, bardzo niedostatecznie zużytkowane, albo nawet całkowicie bez użytku. Dla ich zużytkowania potrzebny jest niezbędnie środek transportu tańszy, aniżeli koleje zelażne *a tym mogą być tylko drogi wodne.*

Widzimy też, że wszystkie państwa w około Austrii rzuciły się w najnowszych

czasach skwapliwie na budowę kanałów spławnych i kanalizację rzek, widząc w tem niezbędne uzupełnienie systemu innych środków transportowych, stosownie do olbrzymich wymagań ruchu komunikacyjnego nowożytnych czasów.

Świadomość potrzeby i użyteczności budowy dróg wodnych tak potężnie owładnęła umysły w innych krajach koronnych w Austrii, że pod jej wpływem umiły nagle wszystkie stronnice i narodowościowe nieporozumienia, które od kilku lat powstrzymały całkowicie prawidłową działalność parlamentu, i ku ogólnemu zdumieniu ten sam parlament, który przedtem zajmował się wyłącznie politycznymi i narodowościowymi sprawami odłożywszy na bok wszelakie spory, powziął w krótkim stosunkowo czasie szereg uchwał dla ekonomicznego rozwoju państwa i jego części składowych prawdziwie wiekopomnej doniosłości.

Naczelne miejsce co do ważności swej zajmuje w szeregu tych uchwał parlamentu państwowego wspomniana powyżej ustawa z 11. czerwca b. r. w przedmiocie budowy dróg wodnych i regulacji rzek.

Reprezentacja kraju naszego w Radzie państwa z niemalym trudem czuwała nad tem, ażeby Galicya nie została ukrzywdzoną co do udziału w korzyściach owej akcji rozległej w zakresie budowy dróg wodnych i regulacji wód, obecnie postanowionej. Nie brakło bowiem usiłowań, zmierzających ku temu, ażeby uszczuplić, albo przynajmniej odroczyć udział Galicyi w tejże akcji. Przewidując poniekąd te trudności, trafnie wyraziła się sejmowa komisya gospodarstwa krajowego podczas zeszłorocznej sesyi sejmowej w sprawozdaniu o wniosku, który domagał się budowy dróg wodnych:

„Kiedy olbrzymimi kosztami łączy się zachodnie prowincye państwa „z wielką siecią niemieckich dróg wodnych, a tem samem ułatwia się wywóz ich produktów, pozostawienie Galicyi po za tą akcyą byłoby dla kraju „naszego bardzo ciężką krzywdą, polegającą nietylko na pozbawieniu go „większych korzyści, które innym dostaną się w udziale, ale też i na tak „ciem osłabieniu siły konkurencyjnej tego kraju, które spowodowałyby ruinę „jego wywozowego handlu. Odpowiedzialności za taką krzywdę żaden rząd „nie mógłby wziąć na swoje sumienie”.

Tem mniej może Wysoki Sejm wziąć na siebie odpowiedzialność za uposledzenie naszego w zakresie budowy dróg wodnych. Uposledzenie musiałyby atoli wyniknąć ze zwłoki w formalnem przyjęciu przez Wysoki Sejm warunków ustawą oznaczonych, od których zależy rozpoczęcie przez c. k. Rząd czynności przygotowawczych do budowy jak i samejże budowy równocześnie z innymi krajami koronnymi, których sejmy owego warunku dopełnią.

Wysokość ciężaru, jaki spadnie na kraj z powodu zobowiązania do udziału w kosztach budowy dróg wodnych określają przepisy §§. 1. i 8. ustawy z 11. czerwca br. Mianowicie ma kraj płacić jak już wspomniano, jedną ósmą część annuitetów obliczonych na podstawie oprocentowania po 4% z 90-letnim okresem umorzenia od sum, *rzeczywiście w kraju na budowę wydanych*.

Tym sposobem rata roczna, jaka przypadać będzie na fundusz krajowy będzie wzrastała stopniowo, a to w stosunku do istotnego postępu budowli w kraju, i wydatków skarbu państwa na te budowle.

Nadto wpływają na korzyść funduszu krajowego **wszystkie** datki stron interesowanych, odnoszących pewne korzyść z wykonywanych robót. W licznych wypadkach będzie to znaczna rubryka przychodu, jeśli się zważy, iż według przepisów ustawy wszelakie roboty, przedsięwzięte na podstawie przepisów ustawy z 11. czerwca b. r. a więc tak budowa kanałów jak i regulacja wód, mają w jaknajdalszej mierze uwzględnić potrzeby rolnictwa — czyli innymi słowy mówiąc, że *będą to melioracye w najszerszem tego słowa znaczeniu obejmujące ogromne obszary kraju*. Naturalnie, że kto będzie w tem widział swój interes, będzie mógł okupić sobie pod warunkami możliwie najdogodniejszymi dla siebie pewne specjalne usługi i korzyści. Jego zaś wzajemne świadczenia pójda w rachunek na korzyść funduszu krajowego.

Zastępują w tym względzie na uwagę postanowienia drugiego ustępu §. 2. ustawy. Powiedziano tam :

„Datek kraju, jeżeli układ pomiędzy administracją państwa a dotychczasym krajem zawartym będzie może być uiszczony także przez wykonanie poszczególnych robót, w projektach technicznych przewidzianych (portów, urządzeń do lądowania, dróg dowozowych i t. d.) przez odstąpienie gruntów, uprawnień realnych, praw wodnych, dostawy materiałów, i inne rzeczowe świadczenia lub roboty“.

Skoro więc powiaty, gminy, właściciele gruntów, lasów, kamieniołomów. użytkownicy serwitutów rozmaitych, posiadacze praw wodnych, w zamian za potrzebne im korzyści przy budowach wodnych, jakie będą wykonywane na mocy ustaw z 11. czerwca b. r. odstąpią swoje posiadłości lub prawa funduszowi budowy, będzie tem rozporządzał Wydział krajowy na rachunek prestacyi kraju. Przy należytem wyzyskaniu tego źródła rachunkowem i technicznem, mogłoby ono przyczynić się znakomicie do umniejszenia ciężaru, jaki wyniknie dla funduszu krajowego z obowiązku prestacyi na rzecz kosztów budowy.

I będzie to nie małej wartości, ale też wcale nie łatwym zadaniem Wydziału krajowego, możliwe korzyści z tego źródła z fachową znajomością rzeczy zbadać, wartość ich ocenić i warunki ich eksploatacyi tak ze stronami interesowanemi, jak i z c. k. Rządem ułożyć. Odpowiednie zrozumienie przepisów §. 2. ustawy z 11-go czerwca br. otwiera dla krajowego biura budowy wodnych nowe i bardzo rozległe pole działania i jeżeli ono zdoła opanować i zekspluataować je należycie, wyświadczy tem krajowi nową a cenną usługę.

Kanały spławne w Galicyi mają być budowane nietylko równocześnie wraz z budowlami w innych krajach koronnych, które zastrzeżone ustawą warunki przyjmą, ale także według jednego typu mają być dwutorowe, głębokości 2 m., 18 m. szerokości na dnie, 26 m. szerokości na powierzchni zwierciadła wody. Będą na nich kursowały statki 65 m. długości, 8 m. szerokości mające, a zanurzające się 1.6—1.8 m. przy ładudze 600—700 ton. Jako motor będą służyły albo parowe statki holownicze albo elektryczność.

Urządzenia ruchu będą takie same, jak na drogach wodnych innych państw a zwłaszcza w cesarstwie niemieckiem, wskutek czego tutejsze statki będą mogły płynąć aż do morskich portów.

Co do pytania, jakie towary będą głównie transportowane galicyjskimi drogami wodnymi — należy przedewszystkiem stwierdzić, że według wszelakich obliczeń galicyjskie kanały nie będą bynajmniej kanałami zbożowemi, ale przeważnie węglowemi i drzewnemi. Galicyjskie koleje żelazne przewożą rocznie 120—150.000 wagonów węgla kamiennego już teraz, przy bardzo ograniczonym jego zużyciu, zwłaszcza we wschodnich okolicach kraju, gdzie węgiel z powodów kosztów transportu jest drogi i dlatego nie opłaca się tam zakładanie fabryk potrzebujących dużo opału. Tani przywóz węgla wzmocze znakomicie jego zużycie.

W tem miejscu godzi się przytoczyć, co piszą oba galicyjskie Towarzystwa politechniczne i gal. Izba inżynierska w zbiorowej petycyi, do Koła polskiego we Wiedniu wniesionej, o przypuszczalnym wpływie kanałów spławnych na ekonomiczny rozwój kraju :

„Kraj nasz ekonomicznie zaniedbany, o niekorzystnem położeniu geograficznem, bo oddalony od morza i centrów konsumcyjnych, podźwignąć mogą znakomicie

z upadku drogi wodne, które go zbliżą do europejskich rynków zbytu i otworzą wszechświatowe targi dla płodów surowych.

Tani przewóz produktów podniesie wartość ziemi ornej i lasów, zachęci rolników do intensywniejszego gospodarstwa i przyczyni się do rozwoju melioracji rolnych. Tania siła wodna, jaka będzie do dyspozycji w wielu miejscach, przy służach komorowych, skłoni przedsiębiorców do założenia całego szeregu mniejszych zakładów przemysłowych, — tani dowóz węgla ułatwi powstawanie fabryk we wschodniej części kraju, a tani dowóz buraków usunie trudności, na jakie natrafiają świeżo powstające w kraju cukrownie przy pozyskiwaniu plantatorów buraków cukrowych w najdalszej okolicy.

„Drogami wodnymi kraj nasz będzie eksportować głównie drzewo, zboże, ropę naftową, kamień, żwir rzeczny, glinę ogniotrwałą i garncarską, wapno, gips itp., będzie zaś importował węgiel i nawozy sztuczne, a w miarę rozwoju przemysłu rudy kruszcowe i inne płody surowe.

„Przy tanim przewozie drogami wodnymi, wartość naszych lasów, które zajmują 25,79% powierzchni całego kraju (tj. 3,516.683 morgów), podniesie się przynajmniej w dwójnasób. Taryfy kolejowe są obecnie tak wysokie, że produkta surowe nie wytrzymują dalekiego transportu, obniżenia zaś tych taryf nie można się spodziewać, gdyż dochody kolei państwowych z każdym rokiem się zmniejszają i nie wystarczają na oprocentowanie i amortyzację kapitału zakładowego“.

Co do ustanowienia kierunku trasy przyszłych dróg wodnych w Galicyi. zgadza się komisya w tym względzie przeważnie z zapatrywaniami Wydziału krajowego, wyrażonemi w memoryale do Koła posłów polskich w Radzie państwa z 17. maja 1901 l. 33.075. Memoryał ten opiera się zaś na uchwałach fachowej komisji doradczej, którą sobie Wydział krajowy dla spraw budowy wodnych ustanowił.

Mianowicie zaznacza sejmowa komisya wodna zgodnie ze zdaniem Wydziału krajowego, że najkorzystniejszym połączeniem galicyjskich dróg wodnych na Zachód, byłaby trasa, łącząca Kraków z Odrą pod wsią Kruszowem na Szląsku — tam, gdzie będzie wpadał do Odry także kanał „Dunaj-Odra“ — nie zaś inną wariantą, przez c. k. Ministerstwo projektowaną na Pruchnę i Kunewald. Linia na Pruchnę i Kunewald byłaby dla kraju naszego szkodliwą, bo zmuszałaby wszelkie transporta z Galicyi, przeznaczone do Niemiec, do wędrówki w głąb Morawy, ażeby ztamtąd w kierunku odwrotnym płynąc, mogły dostać się do Szląska pruskiego.

Również zgadza się Komisya ze zdaniem, że jest pożądanem wybudowanie bezpośredniego najkrótszego połączenia sieci galicyjskich dróg wodnych kanałem od Oświęcimia idącym — skanalizowaną Przemszą z kanałem Kłodnickim na Szląsku pruskim pod Gliwicami — a przez to z całą siecią dróg wodnych cesarstwa niemieckiego. Bezpośrednie połączenie galicyjskich dróg wodnych z najbliższym kanałem spławnym niemieckim, tak wielką miałaby doniosłość dla ruchu handlowego w naszym kraju w kierunku do Niemiec, że w myśl wniosków, objętych memoryałem Wydziału krajowego, przedkłada Komisya Wysokiemu Sejmowi osobną w tej sprawie rezolucję.

Z natury swojego geograficznego położenia powołaniem jest miasto Kraków do tego, ażeby stało się wielkiem emporjum handlowem, jako jedna z głównych stacyj europejskiego systemu dróg wodnych. Odpowiednio też do tego przeznaczenia powinny być wybudowane przy porcie krakowskim na Wiśle odpowiednie magazyny, powinny być urządzone obszerne miejsca składowe, mechaniczne urządzenia do ładowania i wyladowywania i t. d. odpowiednio do przeznaczenia tego portu, jako jednej z głównych stacyj europejskiego systemu dróg wodnych i lądowych.

W kwestyi trasy w kierunku wschodnim od Krakowa - do Sanu i Dniestru uznaje komisya, że nie może być mowy o użyciu ku temu Wisły granicznej, skoro drugi jej brzeg należy do innego mocarstwa. Także i względy techniczne jakoteż i gospodarcze przemawiają przeciwko temu, ponieważ jak memoryał Wydziału krajowego zwraca na to uwagę, kanalizacja Wisły zabagniłaby całe Powiśle, i udaremniłaby cel po części już ukończonych, a po części znajdujących się w stadium wykończenia i projektowanych wielkich robót melioracyjnych i ochronnych na Powiślu. Dla-

tego też oświadcza się Komisya wodna za budowę kanału sztucznego od Krakowa do Sanu pomiędzy Wisłą a linią c. k. kolei państwowej, idącej od Krakowa do Jarosławia.

Biuro hydrotechniczne c. k. Ministerstwa handlu projektuje trasę w tej okolicy kraju na Mikuszowice, Borzęcin, Żabno, Dąbrową, Radgoszcz, Radomyśl, Rydzów, Rzochów (Mielec), Majdan, Bojanów, Kamień, Łętownią, Leżajsk, Grodzicko, Przeworsk, Jarosław — gdzie kanał przekraczałby San — a od Sanu na Kalników rzeką Wisznią i na Mościska do Sądowej Wiszni.

Trasa ta pomija znaczniejsze miasta, położone wzdłuż linii kolei państwowej jak np. Bochnia, Tarnów, i Rzeszów. Według postanowienia §. 10. ustawy państwowej z 11. czerwca br. obowiązany jest c. k. Rząd wysłuchać opinii Wydziału krajowego przed ostatecznym wyborem kierunku trasy. Wydział krajowy z pewnością jaknajtroskliwiej rozważy wszelakie względy, które przemawiać mogą za poprowadzeniem budowy bliżej linii c. k. kolei państwowej, a tem samem bliżej także miast znacznieszszych, tam się znajdujących. Lecz musi on także liczyć się ze względami technicznymi jak niemniej także ocenić wartość dla kraju wpływu budowy drogi wodnej przez rozległe okolice, obecnie ubogie, wymagające użyźnienia i ekonomicznego ożywienia, gdy według wyraźnego postanowienia ustawy (§. 13.) przy projektowaniu trasy mają być według możności uwzględniane potrzeby rolnictwa w danej okolicy, a więc nawodniania i odwodniania, i w ogóle melioracya gruntów.

I dlatego też komisya wodna nie chce w tej sprawie przesądzać zdania Wydziału krajowego, które niewątpliwie będzie uwzględniało przedmiotowo tak wyniki przesłuchania interesowanych miast i powiatów, jak niemniej także warunki techniczne i gospodarze.

Krótką odnogą od tego kanału do Nadbrzezia, gdzie c. k. Rząd rozpoczął budowę portu na Wiśle znakomicie ułatwiłaby wywóz Wisłą płodów masowych ze środkowej części kraju. Komisya wodna nie waha się przeto Wysokiemu Sejmowi proponowaną w tym względzie przez Wydział krajowy rezolucyę do przyjęcia zalecić.

Wydział krajowy słusznie zaznacza, iż leżałoby w interesie kraju, by — według pierwotnego projektu biura hydrotechnicznego c. k. Ministerstwa handlu wybudowaną była odnoga od Sądowej Wiszni na Lwów do Brodów, ażeby wytworzyć tam bezpośrednie połączenie spławne z siecią dróg wodnych cesarstwa rosyjskiego. W zachodnich krajach koronnych austryackich powstała tak żywa opozycya przeciwko temu projektowi — opozycya z pobudek agrarnych płynąca, że nie można było uzyskać w Radzie państwa przyzwolenia na budowę drogi wodnej do Brodów. Chociaż kraj nasz, jak wiadomo niemal wyłącznie rolniczy, byłby narażony w pierwszym rzędzie na konkurencyę rosyjskich transportów zbożowych, to przecieź reprezentacya kraju naszego w Radzie państwa nie odmówiła poparcia wnioskowi, który zmierzał do budowy kanału spławnego do Brodów — w tem przekonaniu, że przeciwko napływowi cerealiów z krajów stepowych może być rolnictwo tutejsze skutecznie chronionem cłem granicznym i odpowiedniami postanowieniami taryfowemi, gdy transporty węgla kamiennego i wyrobów przemysłu austryackiego do Rosyi p odniosłyby rentowność galicyjskich kanałów niewątpliwie znacznie. Większość komisyi proponuje w sprawie kanału do Brodów rezolucyę.

Komisya przemawia jednak jaknajusilniej za ponowieniem przez Wysoki Sejm, uchwalonej w Izbie poselskiej Rady państwa rezolucyi, żądającej bezpośredniego połączenia miasta Lwowa z główną trasą dróg wodnych w kraju. Rozwój przemysłu we Lwowie jest bezwarunkowo niemożliwym bez taniego dowozu węgla kamiennego, co tylko drogą wodną stać się może. Pominięcie Lwowa przy trasowaniu dróg spławnych spowodowałoby zanik ekonomiczny głównego miasta naszego kraju, które dotąd ma charakter przeważnie urzędniczy, bez widoków na rozwój przemysłu i handlu. Nawet z punktu widzenia fiskalnych interesów państwa, takie upośledzenie Lwowa, najludniejszego miasta w kraju, w centralnem położeniu, gdzie zbiegają się liczne linie kolejowe, nie byłoby wskazaniem.

Na podstawie studyów, przeprowadzonych przez biuro hydrotechniczne c. k. Ministerstwa handlu przedstawiają się stosunki połączenia kanału, prowadzonego od Sanu na Sądową Wisznią ku Dniestrowi rozmaitemi wariantami na przestrzeni pomiędzy Sądową Wisznią a Rozwadowem (koło Mikołajowa) jak następuje!

<i>Kierunek trasy:</i>	Długość w kilometr.	Najwyższe wnie- sienie nad poziom morza w metrach	Ilość słuz	Koszta budowy w milionach koron
Sądowa Wisznia Rudki-Kołodrubry-Rozwadów	64.5	222.1	11	26.8
Sądowa Wisznia-Gródek-Komar- no-Kołodrubry-Rozwadów	67.1	276.0	15	30.3
Sądowa Wisznia Gródek-Lwów Rozwadów	91.1	301.0	27	43.8

Z powyższego zestawienia można wnosić, że z małą stosunkowo ofiarą kosztów i użyteczności transportowej kanału w ogólności, możnaby przeprowadzić połączenie m. Lwowa z główną trasą kanałów splawnych w ten sposób, gdyby skierowano ją z Sądowej Wiszni na Gródek-Kołodrubry, a z Gródka wybudowano odnogę ku Lwowu.

Komisya nie przesądza jednak, w jaki sposób i jaką drogą temu ze wszechmiar usprawiedliwionemu żądaniu miasta Lwowa, ażeby nie było ominięciem przy budowie dróg wodnych w kraju, możnaby uczynić zadość. Rozwiązanie tego zagadnienia należy do techniki i do kalkulacji finansowej. Komisya mniema, iż Wysoki Sejm w każdym razie chętnie i z całym naciskiem ten postulat poprzeć raczy. W tej myśli przedkłada Komisya Wysokiemu Sejmowi odpowiednią rezolucyę.

Wniosek rządowy, dotyczący regulacji rzek proponuje ustanowienie we Lwowie pod przewodnictwem c. k. Namiestnika lub jego zastępcy stałej komisji do załatwiania technicznych i ekonomicznych spraw, dotyczących regulacji rzek w Galicyi. Ustawa państwowa z 11 czerwca br. nie przewiduje utworzenia takiej komisji dla budowy dróg wodnych — tak samo, jak nie ma mowy w tej ustawie także i o komisji krajowej dla regulacji rzek. Przypuszczać można, że uznanie ze względów praktycznych konieczności ustanowienia w kraju fachowego organu do kierownictwa temi robotami skłoniło c. k. Rząd do podobnego wniosku. Temi samymi powodując się pobudkami zaznacza przeto komisya wodna potrzebę ustanowienia fachowej komisji stałej przy Namiestnictwie dla załatwiania także technicznych i ekonomicznych spraw, dotyczących *budowy dróg wodnych* — w podobny sposób złożonej i z analogicznym zakresem działania, jaki ma mieć komisya dla regulacji rzek.

Wydział krajowy utworzył sobie fachową komisję doradcą dla spraw dotyczących budowy dróg wodnych w kraju. Komisya uznaje to postanowienie Wydziału krajowego za zupełnie uzasadnione — gdy sprawy, odnoszące się do budowy dróg wodnych w kraju. Komisya uznaje to postanowienie Wydziału krajowego za zupełnie uzasadnione — gdy sprawy, odnoszące się do budowy dróg wodnych stanowią w urzędowaniu Wydziału krajowego rzecz nową, wymagającą ostrożnego i ze znajomością rzeczy kierowanego działania. Gdy akcyja wejdzie w tok będzie Wydział krajowy niewątpliwie potrzebował także stałej pomocy poważnego i doświadczonego fachowego referenta dla spraw, wchodzących w ten zakres.

Na razie jednak nie ma jeszcze potrzeby jakichkolwiek wniosków w tym kierunku Wysokiemu Sejmowi przedkładać. Komisya ogranicza się na razie tylko do wniosku, ażeby Wysoki Sejm utworzenie przy Wydziale krajowym komisji doradczej dla spraw budowy dróg wodnych — aprobował.

W sprawozdaniu o regulacji rzek przedłożyła Komisya wodna Wysokiemu Sejmowi szereg wniosków do rezolucyi z wezwaniem do Rządu, ażeby wcześniej pomyślał o przysposobieniu dość licznego zastępu techników-specyjalistów do budowy wodnych. Komisya nie uważa za zbytę potrzebę wyznaczenia stypendyów dla wykształcenia inżynierów budowy wodnych i mechaników do obsługi ruchu na drogach spławnych i w niniejszem sprawozdaniu — a to ze względu na to, że wydatki na przysobienie sił technicznych powinny być pokrywane zdaniem komisyi w rachunku kosztów przygotowawczych czynności do budowy dróg wodnych.

Na podstawie powyższych uwag komisya wodna wnosi :

I.

Wysoki Sejm powziąć raczy następującą uchwałę :

Sejm Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem oświadcza że zgadza się na budowę dróg wodnych, oznaczonych w §. 1. ustawy z 11. czerwca 1901 nr. 66 dz. u. p. i przyjmuje w zasadzie warunek, iż kraj ma płacić corocznie taką kwotę, jaka będzie potrzebna na oprocentowanie i amortyzacyę jednej ósmej części obligów długu państwa, wydanych na pokrycie kosztów budowy kanałów spławnych, względnie skanalizowana rzek w celu spławnego połączenia kanału „Dunaj-Odra“ z dorzeczem Wisły, aż do spławnej przestrzeni Dniestru — a to w tej mierze, o ile ta budowa będzie wykonaną w granicach Królestwa Galicyi i Lodomeryi, wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

II.

Nadto raczy Wysoki Sejm uchwalić :

1. Sejm wzywa c. k. Rząd usilnie a to zgodnie z taką samą uchwałą Izby poselskiej Rady państwa, ażeby przy ustanawianiu trasy dróg wodnych w Galicyi zapewnił bezpośrednie połączenie stołecznego miasta Lwowa z siecią dróg wodnych.

Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby wdrożył starania o połączenie w jak najkrótszym czasie kanału Odra-Wisła odnogą od Oświęcimia z siecią dróg wodnych cesarstwa niemieckiego pod Gliwicami na Szląsku pruskim.

2. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby port w Krakowie zaopatrzył w urządzenia odpowiednie, jako jednej z głównych stacyj systemu dróg wodnych.

3. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby postarał się o połączenie kanału „Wisła-San”—tam, gdzie jego trasa najbardziej zbliży się do Nadbrzezia, odnogą splawną z Wisłą.
4. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby sprawę budowy kanału, łączącego kanał San-Dniestr z Brodami nie spuszczał z oka, odnoszące się do tego studia techniczne i komercyjne wcześniej wykonał i w stosownym czasie odpowiednie wnioski do ustawodawczego postępowania przedłożył.
5. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby pod nazwą „c. k. krajowej Dyrekcyi budowy dróg wodnych” ustanowił przy c. k. Rządzie krajowym we Lwowie efachowy organ techniczno-administracyjny dla kierownictwa budowy kanałów splawnych, skanalizowania pewnych przestrzeni rzek, jakoteż dla regulacji tych rzek, które wyłącznie kosztem państwa mają być usplawnione. „Krajowa Dyrekcyja budowy dróg wodnych” powinna mieć analogiczny zakres działania, jak ma mieć podobna komisya fachowa, projektowana dla kierownictwa regulacją tych rzek, które mają być uregulowane wspólnym kosztem państwa i kraju.
6. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby wcześniej wyznaczył na rachunek funduszu budowy kanałów splawnych, stypendya dla wykształcenia zastępu specjalistów do budowy i konserwacji dróg wodnych, tudzież mechaników do urządzania i utrzymywania na nich ruchu komunikacyjnego.

III.

- a) Sejm przyjmuje wiadomości utworzenie przy Wydziale krajowym komisji doradczej dla spraw, dotyczących dróg wodnych.
- b) Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby przy ustanowieniu trasy dróg wodnych (§. 10. ustawy z 11. czerwca 1901 nr. 66 Dz. u. p.) starał się zapewnić budowę ich od Hruszowa, gdzie kończy się ma kanał „Dunaj—Odra”, do Wisły pod Krakowem, z Krakowa zaś sztucznym kanałem splawnym, prowadzonym pomiędzy Wisłą a linią c. k. kolei państwowych do Sanu.
- c) Poleca się Wydziałowi krajowemu, ażeby w myśl postanowień §. 2. ustawy z 11. czerwca 1901 nr. 66 Dz. u. p. przeprowadził jaknajspieszniej układy z c. k. Rządem względem sposobu uiszczenia przez kraj przypadającej nań preścacyi na rzecz budowy dróg wodnych. O wyniku studyów i układów w tej mierze przedłoży Wydział krajowy Sejmowi sprawozdanie wraz z wnioskami w najbliższej sesyi.

Lwów, dnia 2. lipca 1901.

Przewodniczący :

Gořayski.

Sprawozdawca ;

Teofil Merunowicz.

