

Sprawozdanie

Komisyja gospodarstwa krajowego z petycyi inżyniera Feliksa Lanrent o poparcie finansowe budowy kanału spławnego, łączącego San z Dniestrem.

Wysoki Sejmie!

Jeżeli państwa o wysoko rozwiniętym przemyśle i gęstej sieci kolei żelaznych jak Anglia, Holandia, Belgia, Francya i Niemcy, postarały się o najtańsze środki komunikacye, jakimi są drogi wodne i środki te obecnie uzupełniają i wydoskonalają, tem więcej państwa i kraje rolnicze, które dla swych surowych i mniej wartościowych produktów właśnie najtańszych komunikacyi potrzebują, powinny jak najusilniej dążyć do urządzenia kanałów spławnych. Najlepszą ilustracją tej potrzeby jest obecny stan ekonomiczny krajów rolniczych, które mimo wysokiego wydoskonalenia dróg żelaznych i osiągnięcia na nich możliwie najniższych taryf przewozowych nie mogą wytrzymać konkurencyi z produkcją zamorską, która ma właśnie do dyspozycyi komunikację wodną, a sporadyczne i chwilowe polepszenie u nas cen produktów rolnych zależnem jest wyłącznie od stanu urodzaju w produkujących zboże krajach zamorskich.

To też i w Wysokim Sejmie pojawiały się wnioski poselskie, dające wyraz tej potrzebie, jak wniosek posła Jana hr. Stadnickiego z r. 1880., mający na celu budowę kanału spławnego, łączącego Dniestr ze Sanem oraz wniosek posła Dra Tadensza Rutowskiego i 50 towarzyszy z r. 1893. z rezolucją do c. k. Rządu, ażeby w interesie państwa i krajów: Galicyi, Bukowiny, Ślązka, Morawy i Austryi dolnej przystąpił jak najrychlej do budowy kanałów spławnych, łączących Dniestr ze Sanem dolną rzeki Wiszni, tudzież Wisłę z Odrą i Odrę z Dunajem, niemniej też przyspieszył wykończenie regulacyi Dniestru i Sanu.

Sprawę budowy dróg wodnych poruszył także Wydział krajowy przy programie regulacyi wód w całym kraju, przedkładając zarazem opinię w tym przedmiocie lwowskiego Towarzystwa politechnicznego a Wysoki Sejm, przyjmując ten program, uchwalił dnia 13. lutego 1894. rezolucję, wzywającą c. k. Rząd, ażeby przy zrealizowaniu projektu kanału łączącego Dunaj z Odrą, zainicyował i przeprowadził budowę kanałów spławnych, łączących Odrę z Wisłą i San z Dniestrem. Na tę rezolucję oznajmiło c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych reskryptem z d. 22. marca 1895. l. 1.339, że utworzone w r. 1893.

w c. k. Ministerstwie handlu specjalne biuro hydrotechniczne otrzymało polecenie przestudyować sprawę kanałów spławnych w Austrii i rozciągnąć swe studia także i na kanały ważne dla Galicyi, wyników jednak tych badań nie zakomunikowano dotychczas Wydziałowi krajowemu.

Najłatwiejszym bezsprzecznie do wykonania z projektowanych dotychczas kanałów spławnych w Austrii, jest kanał, łączący San z Dniestrem, gdyż przekracza nieznaczny tylko dział wód i może być łatwo zasilany wodą Dniestru lub potoku Wiszni. Dlatego też, jak z przedłożonego obecnie sprawozdania Wydziału krajowego o regulacji górnego Dniestru okazuje się, lwowska c. k. Dyrekcyja budownictwa zajmowała się tym projektem z polecenia Monarchów i Rządu centralnego już od przeszłego wieku, a powodem nie zrealizowania tego projektu obok nieprzychylnego stanowiska, zajętego przez tę Dyrekcyę, był zaniedbany stan rzek Dniestru i Sanu.

Na tę łatwość wykonania kanału, łączącego San z Dniestrem, zwrócił uwagę przebywający przed laty 20. w naszym kraju, inżynier cywilny z Paryża, p. Feliks Laurent, opracował na podstawie zdjęć, wykonanych w r. 1879. projekt wstępny i zwrócił się w r. 1883. do Wysokiego Sejmu o poparcie. Ówczesna Komisya gospodarstwa krajowego przyjęła projekt bardzo przychylnie i zaproponowała rezolucyę, którą Wysoki Sejm na posiedzeniu z d. 20. października 1883. uchwalił w następującem brzmieniu:

„Sejm uważa sprawę dróg wodnych jako bardzo ważną dla interesów kraju i wzywa c. k. Rząd, ażeby myśl połączenia Dniestru z Sanem i Wisłą, poruszoną projektem pana Feliksa Laurent, wzięł pod rozwayę i poczynić kazał potrzebne badania i poparł dążenia, skierowane ku temu celowi”.

Z powodu przesilenia finansowego na targu pieniężnym w Paryżu, ponowił p. Laurent starania o poparcie będącego w mowie przedsiębiorstwa dopiero na ubiegłej sesji Wysokiego Sejmu. Gdy jednak Komisji gospodarstwa krajowego nie przedłożono projektu i kosztorysu kanału, gdy dalej projekt regulacji górnego Dniestru, od której powodzenie kanału jest zawisłem, nie był przez Wydział krajowy opracowanym, a c. k. Ministerstwo handlu nie zakomunikowało Wydziałowi krajowemu wyniku studjów swego biura hydrotechnicznego, aui też nie objawiło swej intencji, Komisya ograniczyła się do przedłożenia Wysokiemu Sejmowi wniosku na odstąpienie petycyi p. Laurent c. k. Rządowi do załatwienia i ponowienia rezolucyi z d. 13. lutego 1894., które to wnioski Wysoki Sejm na posiedzeniu z d. 30. stycznia 1896. zamienił w uchwałę.

Przydzielona na bieżącej sesji Komisji gospodarstwa krajowego trzecia z rządu petycyja p. Feliksa Laurent, znajduje o tyle korzystniejsze położenie, że projekt regulacji górnego Dniestru, którego przestrzeń od Dołobowa do Rozwadowa stauowi część projektowanej drogi wodnej między Bałtykiem a morzem Czarnem, został Wysokiemu Sejmowi przedłożonym, c. k. Ministerstwo handlu zainteresowało się sprawą, gdyż wedle odezwy c. k. Namiestnictwa z d. 3. grudnia 1896. l. 99.678, wystosowanej do Wydziału krajowego, zażądało przedłożenia sprawozdań komisyjnych, stenograficznych protokołów obrad Sejmowych i wyniku ewentualnego badania projektu, a p. Laurent przedstawił Komisji swój projekt wstępny z kosztorysem i objaśnieniem technicznym.

Projektowany kanał, który ma stworzyć wodną arteryę komunikacyjną ua długości 1.500 kilometrów między morzem Czarnem a Bałtykiem za pomocą Dniestru, Sanu i Wisły, wychodzi z Dniestru na granicy Dołobowa i Czajkowic w powiecie Rudeckim, prowadzi doliną Wiszenki i Wiszni przez Rudki, Sądową wisznię, koło stacyi kolejowej Hodynie-Mościska, dotyka Kalnikowa i Stubna na granicy powiatów Jaworowskiego i Przemyskiego i wpada do Sanu między Grabowcem a Michałówką w powiecie Jarosławskim. Długość kanału wynosi 67.52 kilometrów, szerokość dna 14 metrów, głębokość wody 3 metry, szerokość zwierciadła wody 20 metrów, szerokość obustronnych dróg holowniczych, wznoszących się 1 metr nad wodę, po 8 metrów.

Różnica zwierciadeł wody Dniestru i Sanu — 78 metrów — ma być pokonana 26 muirowanemi szluzami komorowemi, (każda z 3. metrową wysokością piętrzenia), których długość wynosi po 50 metrów, szerokość po 6.5 m. (szerokość bram w świetle po 6. m).

Oprócz tych 26 szluz komorowych projektowane są 2 szluzy wpustowe przy wybiegu kanału do Dniestru i Sanu, dalej 3 porty (po 1 przy połączeniu z Dniestrem i Sanem, a 1 port w Sądowej Wiszni), 32 mosty drogowe, 1 kolejowy, 34 przepusty, wreszcie domki strażnicze i połączenie telegraficzne szluz komorowych i portów.

Koszta budowy oblicza p. Laurent następnie:

1. Roboty ziemne :

3,394.854 m ³ wykopu	
i 2,374.064 „ nasypu	9,000.000 fr.

2. Budowa szluz :

a) 26 szluz komorowych z cegły (połączenie skrzydeł z przyczółkami i wierzech z kamieni ciosowych na cemencie) o bryłowości 1.348.2 m ³ po 90 fr. okrągło po 121.000 fr.	3,146.000 fr.	
b) 2 szluzy wpustowe z utrudnionem fundowaniem w rzekach po 252.000 fr.	504.000 „	
c) bramy żelazne dla 28 szluz po 15.000 fr.	420.000 „	4,070.000 „

3. Budowa mostów:

a) 32 mosty drogowe o rozpiętości 38 m. po 32.000 fr.	1,024.000 fr.	
b) 1 most żelazny kolejowy	76.000 „	1,110.000 „
4. Budowa 34 przepustów po 15.000 fr.		510.000 „
5. a) Budowa 34 domków strażniczych po 3.000 fr.	102.000 fr.	
b) Budowa 6 domów administracyjnych po 20.000 fr.	120.000 fr.	222.000 „
5. Wykupno 500 ha. gruntów po 5.000 fr.		2,500.000 „
6. Urządzenie telegrafu ze stacyami przy każdej szluzie po 1.000 fr. za 1 km.		68.000 „
7. Koszta zarządu przez 5 lat:		
1 nadinżynier po 20.000 fr. rocznie	100.000 fr.	
1 inżynier „ 10.000 „ „	50.000 „	
2 inżynierów adj. „ 6.000 „ „	60.000 „	
4 konduktorów „ 4.000 „ „	80.000 „	
8 dozorców „ 2.500 „ „	100.000 „	
4 rysowników „ 2.500 „ „	50.000 „	
1 naczelnik rachunkowości „ 5.000 „ „	25.000 „	
4 pisarzy „ 2.000 „ „	40.000 „	
32 robotników dzien. „ 1.200 „ „	192.000 „	
narzędzia, biuro i koszta podróży	103.000 „	800.000 „
Odsetki od kapitału przez 5 lat (5%)		4,567.500 „
Koszta budowy kanału		22,837.500 „

Na urządzenie ruchu na całej drodze wodnej między morzem Czarnem a Bałtyckiem (zakupno środków transportu, budowę magazynów i składów itp.) preliminuje p. Laurent:

ryczałt	22,000.000 fr.
Odsetki od kapitału przez 4 lata i rozmaite wydatki	5,162.500 „
razem	27,162.500 fr.
do tego kosztu kanału	2,837.500 „

Ogółem 50,000.000 fr.
na urządzenie żeglugi w trzech interesowanych państwach: Austrii, Prusiech i Rosyi, z czego na Austryę przypada:

a) na budowę kanału San—Dniestr	22,837.500 fr.
b) na urządzenie ruchu	7,162.500 „
Razem	30 000.000 fr.

Przy długości całej drogi wodnej 1.500 km., wynoszą kosztu 1. km drogi 33.333 $\frac{1}{3}$ fr. 5 $\frac{0}{10}$ od tego kapitału 1,666.65 fr.
utrzymanie i nadzór 1. km. rocznie 1.800— „
nieprzewidziane wydatki 533.35 „
oprocentowanie kapitału i utrzymanie 1. km. wynosi tedy 4.000— fr.
rocznie. Pokrycie tych wydatków wymaga transportu rocznego 200.000 ton kilometrów z czystym zyskiem 2 centymów, albo przy trwaniu żeglugi przez 200 dni rocznie dzienny ruch 1.000 ton kilometrów.

Przyjmując taryfę przewozową w wysokości 50 $\frac{0}{10}$ taryf kolejowych, spodziewa się p. Laurent oprocentowania włożonego kapitału 7 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$, licząc na to, że rosyjskie porty czarnomorskie zaopatrywać się będą w węgiel z Anglii na tej drodze, daleko krótszej od drogi morskiej, płody zaś rolne z południowej Rosyi, Besarabii, Podola i Galicyi wywożone będą tą drogą do Gdańska.

Dla budowy kanału i urządzenia żeglugi w wymienionych trzech państwach, zamierza p. Laurent z grupą kapitalistów francuskich założyć towarzystwo akcyjne, któreby w przeciągu lat pięciu zbudowało kanał.

Od państwa i kraju domagają się przedsiębiorcy poparcia finansowego, bądź to w formie gwarancji 4 $\frac{0}{10}$ od kapitału zakładowego 30,000.000 franków, bądź też subwencji w wysokości $\frac{1}{3}$ kosztów, płatnej w 25. równych ratach rocznych po skończeniu budowy kanału.

Wedle informacji, zasiągniętej w kraj. biurze melioracyjnem, przyjęte przez pana Laurenta ceny jednostkowe robót są wygórowane, gdyż roboty ziemne dadzą się wykonać za $\frac{1}{3}$ część, a roboty murarskie za $\frac{1}{2}$ kwot, przez niego w kosztorysie podanych, obszar zaś gruntu, potrzebny pod budowę kanału, wyniesie nie 500, lecz około 300 ha., a chociaż wymiary szluz i kanału z wyjątkiem głębokości nie odpowiadają obecnym wymogom technicznym i muszą być powiększone, to jednak spodziewać się należy znacznej redukcji kosztów, przynajmniej o 40 $\frac{0}{10}$, tak, iż zamiast preliminowanych 30,000.000 franków wypadną może koszta na 18,000.000 franków, czyli przy kursie 47.60, lub okrągło 48 zł. za 100 franków 8,640.000 (okrągło 9,000.000) zł. w. a.

Ze względu na niezmierną doniosłość utworzenia w naszym kraju drogi wodnej, która umożliwi tani transport płodów rolniczych, a przez obniżenie ceny węgla śląskiego we wschodniej części kraju, przyczyni się niewątpliwie do rozbudzenia przemysłu rolniczego, zwłaszcza cukrowniczego, Komisya gospodarstwa krajowego zaleca Wysokiemu Sejmowi poparcie zamierzonego przez p. Laurent i spółkę przedsiębiorstwa, jednakże nie za pomocą gwarancji 4 $\frac{0}{10}$ odsetek, któreby zanadto obciążały skarb państwa i kraju, lecz przez udzielenie zasiłku w wysokości $\frac{1}{3}$ części kosztów w maksymalnej kwocie 5,000.000 zł. w. a.

Z uwagi, że przy analogicznem przedsiębiorstwie kanalizacji rzek Łaby i Wełtawy w Czechach, której koszta obliczono na 12.950.100 zł. w. a., skarb państwa pokrywa $\frac{2}{3}$ części, a czeski fundusz krajowy — w myśl uchwały Sejmowej z dnia 7. lutego 1896. — $\frac{1}{3}$ część kosztów budowy, wnosi Komisya przyznanie przez kraj na budowę kanału, łączącego San z Dniestrem, tudzież urządzenie ruchu na tym kanale, oraz na rzekach Dniestrze, Sanie i Wiśle w obrębie Galicyi zasiłku w wysokości $\frac{1}{3}$ części kwoty 5.000.000 zł. w. a., t. j. w maksymalnej wysokości 1.666.666 $\frac{2}{3}$ zł. w. a., płatnego w 25, równych ratach rocznych po skończeniu kanału i oddaniu go do publicznego użytku pod warunkiem, jeżeli c. k. skarb Państwa pokryje $\frac{2}{3}$ części proponowanego 33 $\frac{1}{3}$ ⁰/₁₀₀ zasiłku (5.000.000 zł. w. a.) w maksymalnej kwocie 3.333.333 $\frac{1}{3}$ zł. w. a., płatnej również w 25. równych ratach rocznych w tym samym terminie.

Roczna rata zasiłku krajowego wynosiłaby przez lat 25 po 66.666 $\frac{2}{3}$ zł. w. a., względnie przy ewentualnem obniżeniu kosztów o 40% po 40.000 zł. w. a., roczna zaś rata zasiłku państwowego po 133.333 $\frac{1}{3}$ zł. w. a., względnie po 80.000 zł. w. a.

Przedkładając powyższy wniosek Wysokiemu Sejmowi, uważa Komisya za wskazane z powodów, nie potrzebujących bliższego wyjaśnienia, uczynić wypłatę subwencji krajowej zależną od następujących zażądań:

1. zatwierdzenia projektu i kosztorysu przez c. k. Rząd (c. k. Ministerstwo handlu) i Wydział krajowy;
2. kontroli budowy i zatwierdzenia ostatecznych kosztów budowy przez c. k. Rząd i Wydział krajowy;
3. zajęcia przy budowie sił technicznych i roboczych krajowych i użycia przy budowie materiałów i wyrobów krajowych;
4. ukoniecznienia budowy kanału najpóźniej w r. 1907.;
5. zatwierdzenia taryf przewozowych przez c. k. Rząd i Wydział krajowy;
6. prawa wykupna kanału przez państwo i kraj wspólnie, lub też z osobna po 25. latach od skończenia budowy za cenę rzeczywistych kosztów budowy, sprawdzonych i zatwierdzonych przez c. k. Rząd i Wydział krajowy.

Gdy do otwarcia projektowanej drogi wodnej między morzem Czarnem a Bałtykiem potrzebnem jest uszlauwienie rzek Dniestr i Sanu, zostających ze względu na spław od lat 36. pod wyłączną pieczę c. k. Rządu, pozwala sobie Komisya zaproponować Wysokiemu Sejmowi uchwalenie rezulucyi, wzywającej c. k. Rząd, ażeby regulację tych rzek w ciągu lat dziesięciu wykończył oraz przedsiębiorstwu dla budowy kanału uczynił wszelkiego możliwego poparcia.

Na podstawie powyższego sprawozdania Komisya gospodarstwa krajowego wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm, uznając wielką doniosłość kanałów spławnych dla ekonomicznego rozwoju państwa i kraju, oświadcza gotowość udzielenia konsorcjum prywatnemu na budowę kanału spławnego, łączącego San z Dniestrem, zasiłku bezzwrotnego w wysokości $\frac{1}{3}$ części kosztów rzeczywistych, których suma nie może przenosić 15 milionów zł. w. a., tj. w maksymalnej kwocie 1.666.666 $\frac{2}{3}$ zł. w. a., pod warunkiem, jeżeli c. k. skarb Państwa przyczyni się do pokrycia kosztów tej budowy bezzwrotnym zasiłkiem w wysokości $\frac{2}{3}$ części kosztów.

II. Przyznanie zasiłku krajowego, który wypłaconym będzie w dwudziestu pięciu równych ratach rocznych dopiero po zupełnem wykończeniu kanału i oddaniu go do publicznego użytku, czyni Sejm zależnem od następujących warunków:

1. Projekt i kosztorys budowy musi być zatwierdzonym przez c. k. Rząd i Wydział krajowy.

2. Tak c. k. Rządowi jak i Wydziałowi krajowemu przysługuje prawo kontroli budowy oraz sprawdzenia i zatwierdzenia ostatecznych kosztów budowy.

3. Przy budowie mają być zajęte przede wszystkim krajowe siły techniczne i robocze.

4. Budowa kanału ma być ukończoną najpóźniej w r. 1907.

5. C. k. Rządowi wspólnie z Wydziałem krajowym przysługuje prawo zatwierdzenia taryf przewozowych.

6. Towarzystwo, zawiązane dla budowy i eksploatacyi kanału, obowiązane jest sprzedać państwu lub krajowi zbudowany kanał wraz z całym urządzeniem ruchu po 25. latach, od skończenia budowy liczyć się mających, za cenę rzeczywistych kosztów budowy, sprawdzonych przez c. k. Rząd i Wydział krajowy.

III. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby wykończył regulację rzek Dniestru i Sanu do lat dziesięciu, oraz użyczył przedsiębiorstwu kanału spławnego, łączącego San z Dniestrem, wszelkiego możliwego poparcia.

Lwów dnia 7. lutego 1897.

Przewodniczący:
Polanowski.

Sprawozdawca:
Gorayski.