

Aleg. 465

## Sprawozdanie

Komisji wodnej o przedłożeniu Wydziału krajowego w przedmiocie budowy dróg wodnych.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z 9. lipca 1901 oświadczył Wysoki Sejm, że zgadza się na budowę dróg wodnych, oznaczonych w §. 1. ustawy państwowej z 11. czerwca 1901 nr. 66. Dz. u. p. i że przyjmuje w zasadzie warunek, iż kraj nasz ma płacić corocznie taką kwotę, jaka będzie potrzebną na oprocentowanie i amortyzację jednej ósmej części obligów długu państwa, wydanych na pokrycie kosztów budowy kanałów spławnych względnie skanalizowania rzek w granicach Królestwa Galicyi i Lodomerji wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Wedle §. 2. powołanej ustawy kanałowej datki krajów, tudzież ewentualne datki konkurencyjne stron interesowanych mają być zapewnione w drodze osobnych ustaw krajowych — i Wydział krajowy zamierzał, jak o tem nadmieniam w swoim sprawozdaniu, przedłożyć Wysokiemu Sejmowi projekt ustawy, zapewniającej spłatę 12½ procentowego datku kraju na koszt budowy dróg wodnych, oraz normującej udział stron interesowanych w tychże kosztach, dopiero po zbadaniu trasy i po przeprowadzeniu rokowań ze stronami interesowanemi w sprawie przyczynienia się ich do kosztów budowy datkami konkurencyjnemi.

Mimo kilkakrotnych urgensów, c. k. Ministerstwo handlu nie udzieliło jednak dotychczas Wydziałowi krajowemu projektu trasy kanałów galicyjskich, a natomiast reskryptem z 26. września 1903 l. 1614/W. stanowczo zażądało ustawy krajowej, zapewniającej 12½% udział kraju w kosztach — przed rozpoczęciem budowy kanału. W orzeczeniu tem, wydanem przez c. k. Ministerstwo handlu w porozumieniu z panem Ministrem-prezydentem i kierownikiem c. k. Ministerstwa spraw wewnętrznych oświadczone, iż zdaniem c. k. Rządu, w myśl §. 1. ustawy o budowie dróg wodnych z 11. czerwca 1901 nr. 66. Dz. u. p. obowiązek kraju co do pokrywania części kosztów budowy nie może być zasadniczo zależnym od poprzedniego ustalenia trasy kanałów, lecz że przeciwnie, zobowiązanie się kraju w drodze ustawodawstwa krajowego do ponoszenia części kosztów budowy jest warunkiem wykonania dotyczących kanałów, czego integralną częścią jest, zdaniem c. k. Rządu, opracowanie projektu dla rewizji trasy.

C. k. Prezydent Namiestnictwa we Lwowie, intymując Wydziałowi krajowemu to orzeczenie c. k. Ministerstwa handlu, oznajmiło równocześnie, że projekt trasy kanału spławnego od Krakowa do Zatora znajduje się już w Namiestnictwie i że zarządzone przeprowadzenie rewizji trasy na tej przestrzeni, która to czynność komisyjna rozpoczęła się w Krakowie dnia 10. października b. r. i obecnie jest już ukończoną.

Wobec tego postanowił Wydział krajowy bezzwłocznie przedłożyć Wysokiemu Sejmowi projekt krajowej ustawy kanałowej w tekście, nadesłanym przez c. k. Ministerstwo handlu, z nieznaczniemi tylko stylistycznemi zmianami i uzupełnieniami — zwłaszcza, że oprócz zobowiązania kraju przyjętego już przez Wys. Sejm

w uchwale z 9. lipca 1901 Ls. 2.161, o czym wspomniano na wstępie niniejszego sprawozdania, projekt rządowy zawiera zresztą tylko powtórzenie tych postanowień państwowej ustawy kanałowej, których przyjęcie przez ustawodawstwo krajowe jest potrzebnem. Wydział krajowy zastrzega sobie, iż po zbadaniu projektu trasy i na podstawie wyniku rokowań ze stronami interesowanymi, projekt ustawy o pociągnięciu ich do konkurencyi wniesie osobno.

Zgodnie z opinią Wydziału krajowego, Komisya wodna również zaleca Wy-  
/. sokiemu Sejmowi przyjęcie załączonego /. projektu ustawy — proponując ze swej strony uzupełnienie jego tylko dodatkami do §§. 2. i 4. oznaczonymi w tekście *odmiennym* drukiem — z powodów następujących:

Do §. 2. W projektowanym przez c. k. Rząd tekście zaznaczono, że w dziesięcioletnim okresie czasu od roku 1904 do końca roku 1912 ma być na budowę kanałów spławnych w Galicyi użyta kwota nominalna 31,578.900 K. Mianowicie w tym pierwszym okresie budowlanym jest mowa według ustanowionego przez c. k. Ministerstwo handlu programu tylko o budowie w naszym kraju części spławnego połączenia Wisły (od Krakowa) przez kanał „Dunaj-Odra“ z Dunajem pod Wiedniem.

Kwota tu wymieniona, redukująca się po potrąceniu kosztów emisji obligów pożyczki ogrągliło do sumy 30 milionów K, żadną miarą nie wystarczy na budowę spławnego połączenia Krakowa z kanałem „Dunaj-Odra“ pod Morawską Ostrawą, tak samo, jak kwota 104,313.600 K wyznaczona przez c. k. Ministerstwo handlu na pierwszy okres budowlany na budowę kanału spławnego z Wiednia do Morawskiej Ostrawy, również jest na ten cel nie wystarczającą. Obie sumy, jakie są wyznaczone w ministeryalnym programie z kredytu, jakim c. k. Rząd rozporządzać może na budowę dróg wodnych na mocy postanowień §. 8. ustawy z 11. czerwca 1901 Nr. 66. Dz. u. p., wynoszą:

a) na roboty w Galicyi — jak powyżej wspomniano . . . . .	30,000.000 K
b) na roboty od Wiednia ku Morawskiej Ostrawie . . . . .	104,313.600 „
razem . . . . .	134,313.600 K,

gdy według obliczeń c. k. Urzędu hydrotechnicznego, istniejącego przy c. k. Ministerstwie handlu, całkowity koszt budowy drogi wodnej „Kraków-Wiedeń“ wynosić musi przeszło 220 milionów koron efektywnie, czyli 232 milionów nominalnie. *Brakłoby przeto niemal 100 milionów koron do pokrycia całej sumy kosztorysowej kosztów budowy drogi wodnej z Wiednia do Krakowa.*

Zważywszy zaś, iż według zdania kompetentnych kół technicznych budowa spławnego połączenia Krakowa z Wiedniem może być wykonaną w przeciągu 6—8 lat; zważywszy, że niepotrzebne rozweklenie budowy na długie lata, i otwieranie ruchu na fragmentach kanałowych na krótkich przestrzeniach bezwarunkowo opłacać się nie może i pozbawia ludność państwa na czas dłuższy tych korzyści ekonomicznych, które stanowią właściwy cel podjęcia przez państwo tak kosztownej inwestycji, jak budowa dróg wodnych;

zważywszy, że budowa kawałków spławnej drogi wodnej z Krakowa do Wiednia, tak jak projektuje program c. k. Ministerstwa handlu z grudnia 1902 — mianowicie kawałka z Krakowa może do Zatora, i z Wiednia może do Przerowa — bez ich połączenia, naraziłaby skarb państwa i konkurencyjne kraje koronne na zmarnowanie znacznych sum na opłatę procentów interkalarnych od wyłożonego na owe częściowe budowie kapitału — czego możnaby uniknąć, gdyby o ile możności szybko wykończoną została droga wodna, stanowiąca całość organiczną pierwszorzędnego znaczenia ekonomicznego, któraby dostarczała środków pieniężnych, potrzebnych na oprocentowanie i amortyzację inwestowanego w budowę kapitału *z własnych dochodów z ruchu* —

przypuszcza Komisya wodna, iż c. k. Rząd z wymienionych tu poważnych względów sam będzie się starał o uzyskanie w drodze konstytucyjnej, środków na całkowite wykończenie drogi wodnej „Kraków-Wiedeń“ jaknajspieszniej — a już najdalej do roku 1912. Przypuszczenie to jest zresztą uzasadnione nawet osobistym oświadczeniem w tym duchu JE. pana Ministra handlu, złożonem na posiedzeniu Rady przybocznej dla budowy dróg wodnych z 31. stycznia 1902 na którym przeprowadzoną była dyskusya nad programem budowy w pierwszym okresie budowlanym, t. j. do roku 1912. I w tej myśli proponuje też Komisya wodna dodatek do §. 2. rządowego projektu krajowej ustawy kanałowej, orzekający, iż w takim razie, gdyby suma dotacyi państwowej na budowę dróg wodnych w Galicyi w okresie

czasu od roku 1904—1912 „w celu przyspieszenia budowy“ podwyższoną została po nad obecnie wyznaczoną kwotę 31,578.000 K ma być także i udział kraju w stosunku  $\frac{1}{8}$  podwyżki zwiększonym.

Mogłoby to zdarzyć się w każdym razie tylko na podstawie poprzedniego porozumienia c. k. Rządu z Wydziałem krajowym, i za zezwoleniem Wysokiego Sejmu, ponieważ w myśl §. 3. projektowanej ustawy ustanawianie cyfry datku krajowego na budowę dróg wodnych na każdy rok zastrzeżonem jest Wysokiemu Sejmowi przy uchwalaniu budżetu.

Do §. 4. W tym paragrafie jest mowa o pokrywaniu datku krajowego przez wykonanie poszczególnych obiektów budowy — jak n. p. portów, przystani, dróg dojazdowych i t. d. przez odstąpienie gruntów, przyznanie praw rzeczowych i odstąpienie praw wodnych, dostawę materiałów i inne świadczenia. Komisya wodna sądzi, iż wypada tu dodać ustawowe zastrzeżenie, że Wydział krajowy może podejmować się wykonania owych robót i świadczeń nie inaczej, jak tylko „według cen kosztorysowych“ — ażeby od razu zamknął drogę licytowaniu go przez prywatną spekulację.

W §. 5. orzeka projekt rządowy, iż o tem — czy, i o ile mają być pociągani do kosztów budowy dróg wodnych właściciele przyległych realności i sąsiednich zakładów wodnych, należy rozstrzygać według zasad, ustanowionych w §. 51. krajowej ustawy wodnej z roku 1875. Opiewa on jak następuje:

„Jeżeli się wykonuje budowle z funduszków państwowych albo krajowych „w celu używania, prowadzenia lub zatrzymania wody, i jeżeli te budowle przynoszą znaczną korzyść właścicielom graniczących nieruchomości, lub sąsiednich zakładów wodnych, albo też odwracają od nich znaczne szkody, to można zmusić „w drodze administracyjnej tych właścicieli do przyczynienia się do kosztów budowy — nawet, gdyby zasady §. 365 p. u. c. o wywłaszczeniu nie dały się zastosować.

W drodze administracyjnej należy zbadać i orzec, czy budowla przynosi „powyższym osobom znaczną korzyść, albo odwraca od nich wielką szkodę, tudzież „oznaczyć cyfre odpowiedniego datku, a gdyby się strony tem nie zadowolniły, orzec „cze w tym względzie sędzia (§. 26. państwowej ustawy wodnej)“.

Komisya wodna nie ma nic do nadmienienia przeciwko temu postanowieniu.

W preliminarzu budżetu krajowego na rok 1894 wstawił Wydział krajowy po raz pierwszy tytułem  $12\frac{1}{2}\%$ -owego datku krajowego na oprocentowanie i umorzenie obligów państwowych, które mają być wydane na budowę dróg wodnych w myśl §. 1. ustawy z 11. czerwca 1901 nr. 66 Dz. u. p. kwotę 21.930 K. Na podstawie obliczeń, opartych na świeższych danych, okazuje się jednak, że ta kwota może być zmniejszoną o 8.745 K — t. j. może wynosić tylko 13.185 K. Uwaga ta odnosi się do rubr. IX. poz. 245 budżetu krajowego na rok 1904.

W toku dyskusji nad niniejszem sprawozdaniem żądali członkowie Komisji wodnej od obecnego na posiedzeniu reprezentanta c. k. Rządu, starszego radcy budownictwa inż. Romana Ingardena wyjaśnień co do niektórych szczegółów, odnoszących się do sprawy budowy dróg wodnych.

Mianowicie, poruszono przedewszystkiem pytanie, co do przysposobienia w dostatecznej ilości ukwalifikowanych sił technicznych do rozległych robót w zakresie budowli wodnych, jakie mają się rozpocząć w naszym kraju w przyszłym roku przy budowie kanałów spławnych, kanalizacji względnie regulacji rzek, zabudowywaniu górnych biegów rzek i potoków górskich, a wreszcie przy melioracyjnych robotach, łączących się z ogólną regulacją rzek — w myśl ustępu 8. uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 18. września b. r. powziętej w załatwieniu wniosku posła Kozłowskiego w przedmiocie wydania zarządzeń potrzebnych dla wykonania ustawy o regulacji rzek.

Reprezentant c. k. Rządu odpowiedział, że wobec faktu, iż młodzież nasza garnie się teraz nader licznie do studyów technicznych, nie zachodzą obawy, aby sił technicznych do przeprowadzenia robót brakło. Owszem należy się obawiać, że może niezadługo młodzi technicy będą u nas musieli walczyć z trudnościami w uzyskaniu posad, jeżeli teraźniejszy napływ uczniów do szkół technicznych, odpowiednio do istotnych rozmiarów zapotrzebowania nie zwolnieje. Ostrzeżenie młodzieży w tym kierunku jest obecnie wskazaniem.

Zapytywano dalej o organizację rządowej służby technicznej w naszym kraju?

Zastępca c. k. Rządu odpowiedział, że co do kierownictwa galicyjskich linii kanałów spławnych nie może udzielić żadnych wyjaśnień, gdyż te roboty pozostają pod wyłącznym kierownictwem c. k. Dyrekcyi budowy dróg wodnych we Wiedniu c. k. Ministerstwa handlu i c. k. Namiestnictwo tą sprawą nie zajmuje się wcale.

Co się zaś tyczy organizacyi służby technicznej dla budowli wodnych przy Rządzie krajowym we Lwowie, oznajmił pan nadradca Ingarden, że projektowana przez Namiestnictwo organizacya, względnie wzmocnienie personalu dla budowli wodnych została przez c. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych reskryptem z dnia 29. lipca 1903 l. 2.499/M. J. w zasadzie zatwierdzoną. Organizacya ta będzie w jak-najkrótszym czasie przeprowadzoną, gdy na wiosnę 1904 r. mają być roboty na wszystkich ważniejszych rzekach rozpoczęte.

Ma także powstać przy Namiestnictwie osobny prawniczy departament dla spraw wodnych, a dla ważniejszych kierownictw budowy i regulacyi rzek będą ustanowieni specyjalni komisarze.

Na tle tych wyjaśnień reprezentanta Rządu Komisya wodna nie czyni obecnie wniosków osobnych, ponieważ życzenia Wysokiego Sejmu w tym kierunku są już objęte uchwałami jego z 18. września b. r., o których powyżej wspomniano.

Komisya wodna wnosi:

./ *Wysoki Sejm raczy uchwalić załączony projekt ustawy ./.*

Przewodniczący:

*Kozłowski.*

Sprawozdawca:

*Merunowicz.*

## Ustawa

z dnia . . . . . o wykonaniu budowy dróg wodnych w Królestwie Galicyi, Lodomeryi i w Wielkiem Księstwie Krakowskiem w myśl §. 1. lit. d) ustawy z dnia 11. czerwca 1901 Dz. u. p. nr. 66.

Za zgodą Sejmu Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem postanawiam, co następuje:

### §. 1.

Królestwo Galicya i Lodomerya wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem zobowiązuje się opłacać na budowę wykonać się mających przez państwo, a w §. 1. ustawy z dnia 11. czerwca 1901 Dz. u. p. nr. 66 pod lit. d) wymienionych dróg wodnych, a mianowicie: spławnego połączenia kanału Dunaj-Odra z dorzeczem Wisły, i aż do spławnej przestrzeni Dniestru, roczne datki, jakie będą potrzebne do oprocentowania i umorzenia ósmej części tych obligacyj, które Rząd wyda na wykonanie wymienionych powyżej kanałów spławnych względnie na kanalizację rzek w Królestwie Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.

Datek Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem ma być uiszczany w miarę wydatków obciążających z tego powodu państwo.

Jeżeli dochody z wyżej wymienionych kanałów po strąceniu kosztów ich konserwacyi i ruchu przekroczą kwotę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie wyłożonego na ich budowę kapitału nominalnej wartości przez dwa po sobie następujące lata, wówczas ustaje obowiązek Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem do opłaty datku z powodu tego kanału.

### §. 2.

Celem ustanowienia corocznych datków krajowych porozumiewać się ma Wydział krajowy z Administracją państwa, przyczem służy za zasadę, że według programu ustanowionego przez Administrację państwa ma być w okresie budowy określonym §. 8. ustawy z dnia 11. czerwca 1903 Dz. u. p. nr. 66 od roku 1904 do końca roku 1912 użyta na budowę kanałów wymienionych w §. 1. z pożyczki zaciągniętej się mającej w myśl §. 8. powołanej ustawy kwota nominalna 31,578.900 K.

*Gdyby atoli ta suma dotacyi państwowej na budowę kanałów splawnych i na kanalizacyę rzek w obrębie Królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w okresie czasu od roku 1904—1912 zwiększoną została w celu spiesniejszego wykończenia budowy, ma być także zwiększony i udział kraju w tych wydatkach w stosunku w §. 1. niniejszej ustawy oznaczonym.*

### §. 3.

Datki krajowe mają być co roku wstawiane do budżetu krajowego.

### §. 4.

Datki krajowe mogą być w myśl §. 2. al. 2. ustawy z dnia 11. czerwca 1901 Dz. u. p. nr. 66 uiszczone także przez wykonanie poszczególnych urządzeń, przewidzianych w projektach budowy (portów, przystani, dróg dojazdowych i t. d.), przez odstąpienie gruntów, przyznanie praw rzeczowych i odstąpienie praw wodnych, dostawę materiałów budowlanych tudzież przez inne świadczenia rzeczowe lub wykonanie robót *a to po cenach jednostkowych kosztorysu.*

### §. 5.

Czy i o ile mają być pociągani do kosztów budowy kanałów w §. 1. oznaczonych właściciele przyległych realności i sąsiednich zakładów wodnych, należy oceniać według zasad ustanowionych w §. 51. krajowej ustawy wodnej z dnia 14. marca 1875 Dz. u. kr. nr. 38 co do innych budowli wodnych wykonywanych na koszt państwa lub kraju w celu używania, prowadzenia wody lub ochrony przed nią, i ustanawiać postępowaniem w tej ustawie przepisaniem. Datki te mają służyć do częściowego pokrycia datków krajowych. Państwa nie można do uiszczania takich datków pociągać.

Pociąganie innych interesentów do uiszczania datków w myśl §. 1. al. 2-ga i §. 2. al. 1-sza ustawy z dnia 11. czerwca 1901 Dz. u. p. nr. 66 zastrzega się późniejszej ustawie krajowej.

### §. 6.

Wykonanie niniejszej ustawy, która wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia, poruczam Moim Ministrom spraw wewnętrznych, handlu i skarbu.

---