

We Lwowie, dnia 7. listopada 1905.

Aleg. 518

# Sprawozdanie

komisji wodnej o budowie dróg wodnych.

## Wysoki Sejmie!

Austria, spowodowana do tego bezpośrednio przykładem sąsiedniego cesarstwa niemieckiego, zwróciła w najnowszych czasach uwagę na użyteczność i potrzebę budowy dróg wodnych. I jak w Niemczech za inicjatywą ks. Bismarcka, który działał w tym względzie pod wrażeniem widoku francuskich dróg wodnych, przystąpiono do budowy sieci kanałów spławnych według planu, od razu na wielkie rozmiary obmyślanego, tak i w Austrii nakreślono dla tutejszej sieci dróg wodnych plan dość rozległy, obejmujący całą północną grupę krajów koronnych. I gdy równocześnie jako podarunek dla południowej grupy krajów koronnych zaproponował Rząd ówczesny w Radzie państwa budowę sieci kolei alpejskich pod nazwą „drugiego połączenia kolejowego z Tryestem“ — udało się, w sposób istotnie dość nagły i niespodziewany, przeprowadzić w roku 1901 w parlamencie uchwały, postanawiające wykonanie obu tak wielkich przedsięwzięć budowlanych.

Uchwały te szybko przeszły wszystkie drogi, przepisane konstytucją dla postanowień ustawodawczych i uzyskały moc ustaw.

Koleje alpejskie są w pełnym toku budowy i w najkrótszym czasie można spodziewać się otwarcia ruchu na znacznych przestrzeniach gotowych już, których budowa wymagała olbrzymich nakładów pieniężnych — tak, iż uchwalone na ten cel kredyty nie tylko wyczerpano w zupełności, ale nawet znacznie je przekroczone.

Tymczasem zupełnie odmiennie traktowaną jest budowa dróg wodnych. O ile przy budowie kolei alpejskich c. k. Rząd poszedł dalej w nakładach, niż ustanowione granice kredytów pozwalały, to co się tyczy budowy dróg wodnych z niewytłómaczonych powodów ulega zwoico nawet wykonanie zupełnie jasnych i stanowczych postanowień dotyczącej tego przedmiotu ustawy.

Wiadomo mianowicie, iż według postanowień §. 6. ustawy kanałowej z 11. czerwca 1901 Nr. 66. Dz. u. p. — skoro Wysoki Sejm dopełnił oznaczonego tą ustawą warunku i uchwalił wymagany udział kraju w kosztach budowy, powinna była budowa dróg wodnych w Galicyi rozpocząć się już w roku 1904. Na posiedzeniu z 2. listopada 1904 powziął Wysoki Sejm w tejże sprawie uchwałę następującą :

„Sejm zastrzega się stanowczo przeciwko zaniedbaniu ze strony c. k. Rządu oznaczonego ustawą z 11/VI. 1901 Dz. u. p. Nr. 66 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“.

Niestety, tegoroczne sprawozdanie Wydziału krajowego stwierdza, iż c. k. Rząd i dotąd jeszcze nie rozpoczął budowy! I gdy spodziewać się należało, iż skoro z rokiem 1906 upływa już  $\frac{1}{3}$  część pierwszego okresu budowy 1904—1912, to c. k. Rząd, zaniedbawszy dwa lata (1904 i 1905), wstawi do preliminarza budowy z sumy 30 milionów koron, preliminowanej dla Galicyi na ten okres na budowę spławnego połączenia Krakowa z Wiedniem, trzecią część tej sumy, t. j. 10,000.000 K. Tymczasem, według preliminarza budżetu państwowego na rok 1906 ma wynosić dotacja na ten cel tylko 2,860.000 K, podczas gdy na r. 1904 preliminowano 4,800.000 K, na rok 1905 5,600.000 K.

Wydział krajowy podnosi słusznie w swoim sprawozdaniu tę okoliczność jako znamienne, iż na tę część robót, która jest już dojrzałą — t. j. na kanał Zator-Samborek, dla którego projekt szczegółowy jest opracowany, grunta do wywłaszczenia wytyczone, operat wykupna gruntów w najdrobniejszych szczegółach sporządzony, i reambulacja polityczna skończoną — c. k. Rząd nie preliminuje na rok 1906 żadnej kwoty na budowę — tylko kwotę 1,840.000 K na wykupno gruntów, natomiast przewiduje sumę 520.000 K na taką budowę, o której z góry powiedzieć można, że w roku 1906 nie zostanie rozpoczętą — mianowicie na kanalizację Wisły pod Krakowem. Dotychczas bowiem nie opracowano nawet szczegółowego projektu dla tych robót, ani nie przeprowadzono reambulacji politycznej.

Zestawienie tych dwu cyfr mimowoli nasuwa przypuszczenie pewnej nieszczerości w traktowaniu sprawy budowy dróg wodnych ze strony c. k. Rządu. Być może, że ta nieszczerość, a może nawet niechęć do wykonania ustawy z 11. czerwca 1901 bez wachania i bez widocznej chęci zrobienia w tej sprawie jak najmniej — pozostaje w związku przyczynowym z agitacją przeciwko budowie dróg wodnych, która nawet i w Izbie poselskiej Rady państwa odezwała się silnym echem.

Komisya wodna nie uważa za wskazane tej agitacji pomijać milczeniem. Można by wprawdzie uchylić się od dyskusji nad pytaniem, czy budowa dróg wodnych, wymienionych w ustawie kanałowej z r. 1901, w ogóle jest potrzebna, skoro to pytanie jest już rozstrzygniętem faktem istnienia ustawy. Skoro jednak widzimy, iż tak dalece wzmaga się cicha, ale bardzo silna i wpływowa opozycja przeciwko budowie dróg wodnych, że nawet c. k. Rząd w pierwszej linii powołany do bezwarunkowego posłuszeństwa ustawom i odpowiedzialny za ich wykonanie — waha się z wykonaniem ustawy kanałowej, a nawet poniekąd ją ignoruje, że komisya wodna uważałaby za błąd politykę strusią wobec tej agitacji — uważałaby za błąd udawanie, że się o niej nie wie.

Jest to wprawdzie objawem nader smutnym, źle świadczącym o poczuciu prawności w społeczeństwie, jeżeli zachodzi potrzeba toczyć spory o to, czy mają być wykonane zupełnie stanowcze i jasne orzeczenia obowiązującej ustawy. Skoro jednak nawet postępowanie c. k. Rządu, jako stróża ustaw, w przedmiocie budowy dróg wodnych ma wszelkie pozory lekceważenia odnoszącej się do tego przedmiotu ustawy, nie może Reprezentacya kraju pominąć tego faktu milczeniem.

Doświadczenie stwierdza, iż są pewne granice ekonomicznego wpływu kolei żelaznych, poza które one nie są w stanie sięgnąć. Transport kolejowy dla masowych artykułów, t. j. dla towarów, zajmujących wiele miejsca, ciężkich, a małej wartości pieniężnej, które nadto nie wymagają przewozu szybkiego, jest bezwarunkowo za drogiem. Wskutek tego kraje — jak nasz, które mają do wywozu przeważnie płody surowe, nie znoszące droższego transportu, mogą tylko nieznacznie ich część wysyłać na dalsze targi, gdy ogromne ich masy pozostają na miejscu — albo całkiem bezużytecznie, albo bardzo niedostatecznie użytkowane.



Dla ich transportu niezbędnie potrzebny jest środek przewozu tańszy, niż są nim koleje żelazne — a takim mogą być tylko drogi wodne. Gliny, piasek, kamienie, rudy, wapniaki, sól, drzewo opałowe i materiały, buraki cukrowe, nawozy sztuczne, węgiel kamienny i t. p. masowe artykuły odgrywałyby najważniejszą rolę w ruchu handlowym kanałami spławnymi.

Jeżeli kanał spławny z Wiednia do Krakowa połączy Dunaj z Wisłą i gdy w razie wybudowania tego kanału połączenie spławne od tego kanału z uspławnioną na terytorium cesarstwa niemieckiego Odrą byłoby tylko kwestyą czasu, a nadto gdy już ustawa z 11. czerwca 1901 przewiduje także połączenie kanału Dunaj-Odra-Wisła z uspławnioną Łabą — to jasnym jest, iż wówczas Kraków stanie się jednym z najpoważniejszych punktów handlu międzynarodowego w środkowej Europie, ponieważ przez port jego przechodziłyby towary, płynące ku Bałtykowi, Czarnemu morzu i morzu Niemieckiemu — takie mianowicie towary, które kolejami żelaznymi na dalekie odległości wysyłane być nie mogą.

Już samo połączenie drogą wodną Wiednia z Krakowem, t. j. wybudowanie kanału Dunaj-Odra-Wisła, miałyby niepomierne znaczenie dla podniesienia Krakowa i dla rozwoju ekonomicznego ogromnej przestrzeni naszego kraju, graniczącej ku Wiśle i ku Krakowowi. Korzyści te podniosłyby się znakomicie, gdyby wybudowane zostały dalsze przestrzenie dróg wodnych galicyjskich przewidziane w §. 1. lit. a ustawy z 11. czerwca 1901 nr. 66 dz. u. p. — mianowicie spławne połączenie Wisły z Dniestrem w tym punkcie, gdzie on zaczyna być spławnym — co stanowiłoby najkrótsze ogniwo komunikacyjne łączące środkową Europę z Czarnym morzem.

Tymczasem, wobec agitacji, rozwiniętej obecnie przedewszystkiem przeciwko budowie kanału Dunaj-Odra-Wisła, stojącego na pierwszym miejscu w programie budowy dróg wodnych, budowa dalszej przestrzeni, chociaż jest nam ustawowo zagwarantowana, usuwa się w nieokreśloną przyszłość daleką, staje się legendą.

Ze sprawą budowy dróg wodnych wiąże się nierozłącznie sprawa regulacji rzek naszych karpaccich, t. j. uspławnienie wszystkich niemal rzek naszych ważniejszych, ochrony olbrzymich obszarów od wylewów i wielkie przedsiębiorstwa melioracyjne, o jakich nawet nie możnaby marzyć, gdyby nie sposobność nadarzająca się ku temu przy obliczonej na wielką skalę regulacji wód.

Szukając powodów nacisku, wywieranego na c. k. Rząd, ażeby nie wykonywał tego, co jest jego powinnością wykonać według postanowień ustawy kanałowej z r. 1901, łatwo dojść do źródła tej agitacji. Wszakże całkiem otwarcie ujawniła się ona w Izbie poselskiej jako życzenie agrarzystów i przemysłowców interesowanych w tem bezpośrednio, ażeby kanał spławny z Wiednia do Krakowa jeszcze nie prędko był wykonany. *Facit, cui prodest.* Lecz z powodów, powyżej wymienionych ani Wysoki Sejm, ani zapewne Reprezentacja naszego kraju w Radzie państwa niewątpliwie nie zechcą dopuścić do opóźnienia, lub uszczuplenia tych korzyści, jakie krajowi naszemu zapewnia ustawa z 11. czerwca 1901 o budowie dróg wodnych i o regulacji rzek.

Tłómaczenie zwłoki w rozpoczęciu budowy niemiłymi doświadczeniami przy budowie kolei alpejskich, rozpoczętej bez dostatecznego przygotowania technicznego, co do budowy kanału spławnego Wiedeń-Kraków nie da się utrzymać, skoro — jak powyżej stwierdzono — na przestrzeni Zator-Samborek jest już do rozpoczęcia budowy zupełnie dojrzała. Byłoby więc rzeczą bardzo pożądaną, ażeby c. k. Rząd raczył wyjaśnić, dlaczego na rok 1906 na budowę na tej przestrzeni nie żąda żadnego kredytu?

Z wymienionych tu powodów komisya wodna proponuje ponownie Wysokiemu Sejmowi uchwalenie takiego samego zastrzeżenia przeciwko odraczeniu budowy dróg wodnych w naszym kraju, jakie uchwalonem zostało na posiedzeniu jego z 2. listopada 1904.

W ścisłym związku technicznym z budową kanału spławnego od Samborka do Krakowa i Podgórze pozostaje wykonanie robót ochronnych dla zabezpieczenia od powodzi Krakowa i gmin prawobrzeżnych. W piśmie z 9. listopada 1904 l. 2075 stanowczo oświadczyła bowiem c. k. Dyrekcyja budowy dróg wodnych w odpowiedzi na urgensa Wydziału krajowego, że jakkolwiek zdjęcia szczegółowe dla nowego projektu kanału i portu pod Krakowem są już przeprowadzone, to jednak do opracowania tego projektu Dyrekcyja nie wcześniej może przystąpić, aż zapadnie decyzja właściwych władz centralnych co do nieszkodliwego odprowadzania wielkiej wody Wisły. C. k. Ministerstwo spraw wewnętrznych przychyliło się do wniosku c. k. Namiestnictwa, aby projekty zabezpieczenia Krakowa przed powodzią, przed powzięciem ostatecznego postanowienia przez władze centralne, rozpatrzyła na miejscu mieszana komisya techniczna, złożona z przedstawicieli wszystkich stron interesowanych, jakoteż czynników kompetentnych do współdziałania w tejsze sprawie.

Komisya ta odbyła się pod przewodnictwem inżyniera Artura Herbsta, c. k. starszego radcy budownictwa przy Ministerstwie spraw wewnętrznych, a wynikiem jej jest uchwała, uznająca projekt c. k. Namiestnictwa, który przewiduje tylko odprowadzenie 2250 m<sup>3</sup> wielkiej wody na sekundę, za niedostateczny, i polecająca podwyższenie murów ochronnych o 0·5 metra, ażeby można odprowadzać nieszkodliwie wielką wodę aż do ilości 3.300 m<sup>3</sup> na sekundę.

O przyspieszenie uzupełnienia projektu urządzeń ochronnych od powodzi w Krakowie odniósł się Wydział krajowy w piśmie z 22. lipca 1905 l. 69.682 do c. k. Namiestnictwa, lecz nie otrzymał odpowiedzi do chwili zamknięcia sprawozdania do Sejmu.

A ponieważ od rozstrzygnięcia sporów o konstrukcyę urządzeń ochronnych Krakowa od powodzi zależnem jest, jak powyżej nadmieniono, wykończenie projektów technicznych kanału spławnego od Samborka do Krakowa i budowy portów w Krakowie i Podgórzu, dlatego uważa Komisya za wskazane upraszać Wysoki Sejm, ażeby uchwałą swoją starania Wydziału krajowego o spieszne załatwienie ostateczne zachodzących w tym względzie nieporozumień pomiędzy technikami poprzeć raczył — a to naturalnie w sposób, gwarantujący miastu Krakowowi większe bezpieczeństwo.

W kwestyi pieniężnej, t. j. co do pytania, czy i jaką kwotę należałoby wstawić w budżet krajowy na rok 1906 na budowę dróg wodnych — komisya wodna, zgodnie z opinią Wydziału krajowego nie preliniuje nic, gdy kredyty uchwalone na rok 1904 i 1905 na tenże cel w myśl uchwał Wysokiego Sejmu są jeszcze do rozporządzenia — i pozostaną do rozporządzenia przez cały rok 1906.

Zgadza się też komisya wodna z zapatrywaniem Wydziału krajowego, iż wymaganie c. k. Rządu, ażeby galicyjski fundusz krajowy był pociągany do współdziałania w kosztach budowy elewatora projektowanego w Aujezd na Morawie, tudzież do współdziałania w kosztach robót przygotowawczych do budowy kanałów w Galicyi, ustawowo uzasadnionem nie jest.

W myśl uwag powyższych komisya wodna wnosi:

## Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych z dnia 5. września 1905 l. 78.341.

II. Sejm zastrzega się ponownie przeciwko zaniebdywaniu ze strony c. k. Rządu oznaczonego ustawą z 11. czerwca 1901 Nr. 66 Dz. u. p. terminu rozpoczęcia budowy kanału spławnego na terytoryum Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem i wzywa c. k. Rząd, ażeby w ciągu roku 1906 rozpoczęte zostały roboty około budowy kanału spławnego na przestrzeni trasy pod względem technicznym zupełnie już do budowy przygotowanej. Sejm oczekuje, że dotychczasowa zwłoka nie da powodu do opóźnienia w wykończeniu spławnego połączenia Wiednia z Krakowem do roku 1912.



III. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby bez dalszej zwłoki i to w jak najkrótszym czasie rozstrzygnął stanowczo i ostatecznie sprawę skutecznego zabezpieczenia Krakowa i sąsiednich miejscowości od powodzi i przystąpił bezwarunkowo jeszcze w ciągu 1906 r. do rozpoczęcia robót.

IV. Sejm upoważnia Wydział krajowy do wypłacania Administracji państwa w myśl §. 1. ustawy z 11. czerwca 1901 Nr. 66 Dz. u. p., tudzież §. 1. ustawy z 28. lutego 1904 Dz. u. kraj. Nr. 37 datków kraju, jakie będą potrzebne do oprocentowania i umorzenia ósmej części tych obligacyj, które c. k. Rząd wyda na wykonanie kanałów spławnych, wymienionych w §. 1. powołanej ustawy krajowej, z wyłączeniem robót przedwstępnych, potrzebnych do rozpoczęcia budowy, które w myśl §. 12. w związku z §. 6. państwowej ustawy kanałowej mają być pokryte wyłącznie przez skarb państwa.

Przewodniczący:

***Kozłowski w. r.***

Sprawozdawca:

***Merunowicz w. r.***

W tym celu należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, że w tej chwili nie ma jeszcze żadnych konkretnych danych na temat sytuacji w tym zakresie. W związku z tym należy wykonać odpowiednie badania i zbliżyć się do rozwiązania tego problemu.

W tym celu należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, że w tej chwili nie ma jeszcze żadnych konkretnych danych na temat sytuacji w tym zakresie. W związku z tym należy wykonać odpowiednie badania i zbliżyć się do rozwiązania tego problemu.

W tym celu należy przede wszystkim zwrócić uwagę na to, że w tej chwili nie ma jeszcze żadnych konkretnych danych na temat sytuacji w tym zakresie. W związku z tym należy wykonać odpowiednie badania i zbliżyć się do rozwiązania tego problemu.