

We Lwowie dnia 25. kwietnia 1900.

Aleg. 139

Sprawozdanie

Komisji gospodarstwa krajowego o wniosku posła Merunowicza
w sprawie sieci dróg wodnych w Galicyi.

Wysoki Sejmie!

Sprawa budowy najważniejszych dróg wodnych w Galicyi, nie po raz pierwszy zajmuje uwagę Wys. Sejmu. Przy wszystkich uchwałach, odnoszących się do regulacji rzek w kraju, miał Wys. Sejm na oku nie tylko ochronę nadbrzeżnych obszarów od klęsk wylewów, ale i okoliczność, że uregulowane rzeki w swych spławnych częściach, służyć mogą jako drogi wodne taniemu wywozowi masowych artykułów, z których przeważnie składa się produkcja naszego kraju. Te naturalne jednak drogi wodne, muszą być uzupełnione i między sobą połączone drogami wodnemi, sztucznymi więc kanałami. Już w r. 1880 pojawił się wniosek posła Jana Stadnickiego, ażeby Sejm uznając sprawę kanału spławnego, łączącego San z Dniestrem za sprawę pierwszorzędnej dla kraju ekonomicznej doniosłości, upoważnił Wydział krajowy do przeprowadzenia w tej sprawie rokowań z przedsiębiorcami, którzyby budowy kanału tego podjąć się chcieli. Wniosek ten nie przyszedł wówczas do drugiego czytania.

W sesji z r. 1892 na 1893 poseł Rutowski wystąpił ze znacznie rozszerzonym projektem, w którym domagał się budowy dwóch kanałów, jednego łączącego San z Dniestrem i drugiego między Wisłą a Odrą, z czem połączył przyspieszenie regulacji Dniestru i Sanu. Wniosek ten wprawdzie w tej sesji sejmowej nie został załatwiony — ale w rok później Wydział krajowy przedłożył kompletny program regulacji wód i melioracji w całym kraju i wnioskami swymi objął wezwanie do c. k. Rządu, ażeby przy zrealizowaniu projektu połączenia kanałem Dunaju z Odrą, zainicjował i przeprowadził budowę kanałów spławnych, łączących Odrę z Wisłą i San z Dniestrem. Wniosek ten, przez Wys. Sejm dnia 13. lutego 1894 uchwalony, stał się podstawą dalszych w tym przedmiocie, dotąd niestety tylko przygotowawczych czynności.

Wobec coraz bardziej olbrzymie rozmiary przybierającej akcji Prus i Niemiec całych w kierunku budowy dróg wodnych — wobec faktu, że same Prusy od r. 1891 do 1897 wydały na budowę dróg wodnych około 400 milionów marek, a Związek niemiecki na państwowe kanały niemieckie około 380 mil. marek — wobec coraz widoczniejszych korzyści, jakie z tego wzrostu dróg wodnych odnosi rozwój ekonomiczny Niemiec — po-

ruszyły się wreszcie właściwe czynniki w Austrii i sprawa dróg wodnych stanęła i tutaj na porządku dziennym. Zajmuje się nią rząd, zajmują się ciała parlamentarne i zawodowe Reprezentacje ekonomicznych interesów wszystkich ważniejszych krajów — powstaje też niemiecko-austriacko-węgierskie stowarzyszenie dla żeglugi wewnętrznej.

Pierwszy zjazd tego związku, odbyty w r. 1896 zajmuje się jeszcze wyłącznie kanałami łączącymi Dunaj z Menem, Odrą, Wełtawą i Elbą, kanałami mającymi niesłychanie doniosłe znaczenie dla Węgier i dla zachodnich prowincyj austriackich, dla naszego zaś kraju znaczenie raczej ujemne dopóty przynajmniej, póki i Galicya nie otrzyma swojej sieci dróg wodnych, któremi by mogła swoje surowe płody do obcych miejsc zbytu dostawiać za opłatą niskich taryf kanałowych i w ten sposób sprostać współzawodnictwu z wywozem węgierskim, który głównie będzie korzystał z wspomnianych wyżej dróg wodnych. Ale już na następnym zjeździe wspomnianego związku niemiecko-austriacko-węgierskiego sprawa dróg wodnych galicyjskich była na porządku dziennym, opracowana przez wielce zasłużonego radcę sekcyjnego R. Iszkowskiego w memoryale p. t.: „Die Wasserstrassen in Galizien“. Z memoryału tego mogli się uczestnicy zjazdu dowiedzieć, jak wiele jest w tym kierunku w kraju naszym do zrobienia i jak to, co zrobiono dotychczas, równa się bodaj czy nie zeru, mogli się też dowiedzieć, że już w r. 1812 projektował c. k. Rząd budowę kanału łączącego San z Dniestrem i to tą samą trasą, o jakiej dziś się mówi, bo doliną Wiszni, że już wtedy niemiecka broszura kupca berlińskiego Braumüllera o tym kanale, nosiła tytuł: „Najważniejszy kanał w Europie, przez połączenie Czarnego morza z Bałtykiem i z Północnem, zapomożą Wisły i Dniestru“, (*Der wichtigste Kanal in Europa durch eine Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ost- und Nordsee vermittelt der Weichsel und des Dniesters.*) że dalej w r. 1844 projekt z r. 1812 został przerobiony i technicznie ulepszony z tym skutkiem, iż odtąd przez przeszło pół wieku spoczywał w tyle zapomnienia. Wydobyła go stamtąd wspomniana już programowa uchwała Wys. Sejmu z 13. lutego 1894, która w myśl poprzedniego wniosku posła dr. Rutowskiego objęła i kanał Odra-Wisła, a na posiedzeniu z 10. lutego 1898 została ponowiona jako wezwanie do c. k. Rządu, „ażeby przyspieszył studia nad projektami budowy kanałów spławnych łączących Odrę z Wisłą i San z Dniestrem i przeprowadził ich budowę“. Na skutek tych uchwał c. k. Rząd w r. 1898 nadesłał projekt generalny kanałów galicyjskich wraz z wyjaśnieniami, obejmujący oprócz kilkakrotnie już wspomnianych dwóch, jeszcze trzeci kanał, Gródek-Lwów-Brody, który przez ewentualne połączenie z siecią rosyjskich dróg wodnych może nabrać doniosłego znaczenia jako komunikacja handlowa Austrii i środkowej Europy w ogóle z dalekim wschodem.

Projekt ten obejmuje 638·2 kilometrów kanałów w obrębie Galicyi, których koszt ma wynosić 131,185.290 złr. Koszt ten prawdopodobnie byłby mniejszy, gdyby rząd zamiast według wspomnianego gen. projektu budować kanał wzdłuż Wisły od Krakowa do Jarosławia, zużytkował tu Wisłę i San jako drogi wodne i w tym celu regulację tych rzek przyspieszył. Komisya gospodarstwa krajowego sądzi jednak, że w tej chwili nie należy wchodzić w szczegóły projektu rządowego, jest to bowiem dopiero projekt najogólniejszy, który jeszcze oczywiście i dla samych jego twórców nie jest ostatnim w tej sprawie słowem.

Rzeczą Reprezentacyi kraju w tej chwili jest tylko, przez ponowienie dawnych swych uchwał zmienionych tylko odpowiednio do obecnego stanu sprawy, z całym naciskiem upomnieć się u c. k. Rządu o zaspokojenie tej pierwszorzędnej potrzeby kraju.

Jeżeli dla samego tylko Wiednia, oprócz dawniejszych olbrzymich inwestycyji skarbu państwa wydał ostatnimi czasy na zakłady komunikacyjne przeszło 85 milionów zł. — jeżeli nowe projekty inwestycyjne, którymi są objęte kanały łączące Dunaj z niemieckimi drogami wodnymi, druga linia kolejowa łącząca Tryest z Wiedniem i inne, mają kosztować okrągły miliard koron — to kraj, który co do obszaru swego i ludności tworzy więcej niż jedną czwartą część państwa a tylko skutkiem wiekowego zaniedbania swych ekonomicznych interesów ze strony c. k. Rządu pozostał co do swej siły podatkowej w tyle po za innymi krajami monarchii — ma prawo żądać, aby nad jego ekonomicznymi interesami rozciągnięto równą opiekę, jak się to działo z innymi krajami. Wszakże ten kraj do ogólnych dochodów państwa przyczynia się kwotą stosunkową około 11 do 12% a przeto w owych 85 milionach danych ze skarbu państwa na wiedeńskie środki komunikacyjne, jest przeszło 9 milionów zł. z Galicyi — a w miliardzie koron nowych inwestycyji na kanały i koleje prowincyj zachodnich będzie Galicya uczestniczyć wydatkiem przeszło 100 milionów koron. I trudno się oprzeć bardzo przykreemu wrażeniu nierównomiernego

postępowania z naszym krajem a innymi krajami w Radzie państwa reprezentowanymi, gdy się zestawia fakt, że w tym samym roku, kiedy na wiedeńskie komunikacje postanowiono wydać przeszło 85 milionów, za ledwie po długich targach uzyskano na regulację Białej w Galicyi 121.200 zł. — albo ten drugi fakt, w odezwie Wydziału krajowego z d. 1. września 1899 do c. k. Namiestnictwa przytoczony, że kiedy c. k. Rząd zdecydował się przyznać dla Galicyi na regulację górnego Dniestru 2,760.000 zł. ale rozciągnął to na 28 lat, więc po 98.571 zł. rocznie — to dla Tyrolu udzielił na regulację wód 6,800.000 zł. na lat 6 po 1,133.333 zł. rocznie i na regulację Adygi 6,400.000 zł. na 10 lat po 640.000 zł. rocznie — dla Karyntyi na regulację Drawy 1,500.000 zł. w 10 latach po 150.000 zł. rocznie — a dla małego Vorarlbergu po 547.000 zł. rocznie, czem pokrywa prawie wszystkie koszta obliczone na 5,177.132 zł. rocznie, do czego kraj przyczynia się drobnym datkiem 77.000 zł.

Po tylu ciężkich zawodach, jakich kraj w sprawie regulacji rzek doznał od roku 1884, kiedy po wielkiej klęsce powodzi po raz pierwszy stanął wobec c. k. Rządu z programowymi wnioskami, obejmującymi całość sprawy regulacji rzek karpaccich, a bynajmniej nie idącymi po nadto, co c. k. Rząd po takiej samej klęsce przyznał dla Tyrolu — po niesłychanym opóźnieniu tej sprawy, spowodowanem tylko oszczędnościową polityką c. k. Rządu, na każdym kroku do Galicyi stosowaną, nadeszła obecnie stosowna chwila do naprawienia tylu zaniedbań wobec ekonomicznego rozwoju tego kraju popełnionych. Kiedy olbrzymimi kosztami łączy się zachodnie prowincje państwa z wielką siecią niemieckich dróg wodnych a tem samem ułatwia im się wywóz ich produktów, pozostawienie Galicyi po za tą akcją byłoby dla kraju naszego bardzo ciężką krzywdą, polegającą nietylko na pozbawieniu go większych korzyści, które innym dostaną się w udziale — ale też i na takim osłabieniu siły konkurencyjnej tego kraju, które spowodowałoby ruinę jego wywozowego handlu. Odpowiedzialności za taką krzywdę żaden rząd nie mógłby wziąć na swoje sumienie.

Dobłą przeto chwilę obrali posłowie Rutowski i Merunowicz, gdy w Radzie państwa w miesiącu marcu br. uczynili wniosek o przyspieszenie sprawy budowy kanałów w Austrii i objęli tym wnioskiem także sieć kanałów galicyjskich. Wniosek ten został podpisany nie tylko przez posłów z naszego kraju bez różnicy narodowości i stronnictw ale też i przez 21 posłów z innych krajów koronnych. Wniosek posła Merunowicza, przedłożony Wys. Sejmowi, jest tylko poparciem wniosku, uczynionego w Radzie państwa. Komisya gospodarstwa krajowego w przekonaniu, że głos Reprezentacyi największego i najludniejszego w tem państwie kraju powinien silnie zaważyć na szali postanowień c. k. Rządu — wniosek posła Merunowicza z drobnymi tylko zmianami Wysokiemu Sejmowi do przyjęcia zaleca. Zmiany te są przeważnie tylko formalnej natury — a co do istoty rzeczy zmierzają tylko do tego, aby żądaniu przyspieszenia sprawy nadać silniejszy nacisk. Ograniczamy wniosek ściśle do kanałów galicyjskich, wychodząc z tego zapatrywania, że jeżeli wniosek w Radzie państwa mógł obejmować całość sprawy, a więc także i drogi wodne innych krajów koronnych, to uchwała Wys. Sejmu nie powinna sięgać po za to, co specjalnie kraju tego dotyczy. Dodaje wreszcie Komisya zastrzeżenie co do równoczesnego wykończenia sieci dróg wodnych w Galicyi a w innych krajach koronnych, co ze względów już wyżej przytoczonych koniecznem się wydało.

Z tych powodów Komisya gospodarstwa krajowego wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm wzywa c. k. Rząd usilnie, aby

a) z możliwie największym pospiechem wykończył techniczne prace przygotowawcze do budowy kanałów spławnych, mających połączyć Odrę z Wisłą, z dalszem połączeniem drogą wodną Wisły i Sanu z Dniestrem i z odgałęzieniem od Sądowej Wiszni przez Gródek, Lwów do Brodów;

b) aby zajęł się zapewnieniem finansowych środków do budowy tych dróg wodnych, czy to przy pomocy przedsiębiorstwa prywatnego z pełnem zabezpieczeniem ekonomicznego interesu kraju, czy też przez uzyskanie w drodze konstytucyjnej odpowiednich

kredytów do budowy tych dróg wodnych na rachunek państwa z udziałem kraju i innych interesowanych czynników;

c) aby tę sprawę tak przeprowadził, by żegluga na wymienionych wyżej drogach wodnych w naszym kraju rozpoczęła się równocześnie z żeglugą na nowych drogach wodnych innych krajów koronnych, a zwłaszcza na kanałach, łączących Dunaj z Odrą, Elbą i Wełtawą.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, aby sprawę tę wobec c. k. Rządu z całą stanowczością zastępował a ewentualnie zniósł się z Wydziałami krajowymi współinteresowanych krajów koronnych w celu przedsięwzięcia wspólnej z nimi akcji.

Przewodniczący :

Sanguszko.

Sprawozdawca :

Romanowicz.