

We Lwowie, dnia 2. maja 1900 r.

Aleg. 159

Sprawozdanie

Komisji gospodarstwa krajowego o wniosku p. Dr. Arnolda Rapoporty i towarzyszy w sprawie żeglugi na Wiśle.

Uchwałą z dnia 4. kwietnia 1900 przydzielił Wysoki Sejm komisji gospodarstwa krajowego, zgłoszony do łaski marszałkowskiej w dniu 2. kwietnia b. r. przez p. Dr. Arnolda Rapoporty i towarzyszy następujący wniosek:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

Sejm wzywa c. k. Rząd:

1. aby jak najspieszniej przystąpił do budowy przystani zimowej i handlowej na Wiśle pod Nadbrzeziem, budowę tę w jak najkrótszym czasie przeprowadził i potrzebną na ten cel kwotę w budżet na rok 1901 wstawił;

2. aby się postarał o usunięcie wszelkich przeszkód tamujących dotychczas rozwój żeglugi a szczególności żeglugi parowej na Wiśle przez szybsze przeprowadzenie regulacji koryta, przez wyznaczenie większych dotacji rocznych na ten cel, przez zawarcie konwencji z państwami ościennymi, mających unormować przepisy co do żeglugi, policyi rzecznej i t. p., wreszcie przez poparcie przedsiębiorstw, któreby się zawiązały, celem rozwinięcia żeglugi parowej na Wiśle.

Wniosek ten porusza nadzwyczaj dla naszego kraju ważną sprawę — sprawę handlowych dróg wodnych.

Wobec gorączkowych starań innych krajów, o pozyskanie dla swoich płodów i wyrobów tanich dróg wodnych, by sposobem łatwym i tanim dostać się do morza, poruszona przez wnioskodawców sprawa zasługuje na najgłębszą rozważę.

Nie tu miejsce rozwodzić się nad ekonomicznem znaczeniem dróg wodnych dla kraju i nad korzyściami, jakie drogi takie krajowi przynieść mogą. Sprawa ta już osądzona, a ogromne finansowe ofiary, jakie ponoszą państwa ościenne, na rozszerzenie sieci dróg wodnych, są najlepszym dowodem ich pożyteczności.

Z naturalnych dróg wodnych naszego kraju Wisła najwięcej ma warunków, by stać się z czasem jedną z głównych arteryi wśród europejskiego handlu, niezmierniej dla kraju naszego doniosłości.

Wisła łączy nas z Królestwem polskiem, z miastami Niemiec leżącymi bądź to nad Wisłą, bądź nad wodami połączonemi z dorzeczem Wisły kanałem pod Bydgoszczą do Wisły uchodzącym, w końcu łączy nas z morzem, przez Toruń i Gdańsk, prócz tego przez Wisłę i z nią dziś połączoną Narwę, moglibyśmy mieć wstęp w głąb Rosyi aż do Nowogrodu.

To też uczynienie Wisły splawną, w całym znaczeniu tego słowa, otwarcie jej dla żeglugi parowej i przeprowadzenie urządzeń, któreby żeglugę tę umożli-

wiały, stać by się mogła podstawą całego gospodarczego dobrobytu kraju, źródłem ekonomicznego odrodzenia.

Kraj nasz już obecnie, dla niektórych towarów swoich (drzewa, owoców strączkowych i zboża) poszukiwać musi tanich dróg wodnych, by na targach światowych wytrzymać konkurencyę innych krajów. Dziś przez Odesę, Braiłę lub Gałacz muszą iść produkta kraju naszego do Hamburga, bo tańszej drogi nie ma.

Towary obcej proveniencyi, które z północnych Niemiec, oraz z północnych portów niemieckich wchodzą do Galicyi (towary kolonialne, śledzie i wszelkie towary proveniencyi angielskiej i amerykańskiej) sprowadza się dziś do Galicyi kolejami lub też Elbą i Odrą.

O ile tańszą i korzystniejszą drogą dla tych towarów tak eksportowanych jak i importowanych byłaby łącząca się z morzem, pod coraz bardziej rosnącym Gdańskiem, Wisła?

Lecz zbytecznem być się zdaje dalsze uzasadnianie, jak znakomicie i skutecznie, utworzenie taniego spławu Wisłą, oddziałyoby na rozwój rolnictwa, leśnictwa i przemysłu. To są rzeczy ogólnie znane, a potrzeba utworzenia dla kraju dróg wodnych jest ogólnie odczuta.

To też Komisya nie będzie dłużej rozwodzić się nad pytaniem, czy umożliwienie żeglugi parowej na Wiśle przyniosłoby korzyść krajowi, to kwestyę tę uważa za rozstrzygniętą, a poprzestając na tych kilku wstępnych uwagach w tej sprawie, przedstawia Wysokiemu Sejmowi co zrobić, by można i co zrobić należy, by w jak najkrótszym czasie Wisłę spławną uczynić.

O żegludze parowej na Wiśle tak długo nie może być mowy, jak długo koryto Wisły, na całej swej długości od Oświęcimia aż po Zawichost, uregulowanem nie będzie. Wedle zawartego w roku 1864, a w roku 1871 ratyfikowanego traktatu z Rządem rosyjskim roboty regulacyjne ukończone być miały w okresie lat 20 to jest (licząc od roku 1872, w którym traktat w dzienniku praw państwa był ogłoszony) do roku 1892go. Mimo to jednak, że od terminu traktatem oznaczonego już ośm lat minęło, roboty regulacyjne przy Wiśle dalekie są jeszcze ukończenia i wedle programu robót dopiero w roku 1912 ukończone być mają.

To opóźnienie w wykończeniu robót przypisać należy w pierwszym rzędzie temu, że c. k. Rząd na regulacyę Wisły wstawia do budżetu państwa rok rocznie zbyt małe dotacye, by możliwym był szybszy postęp robót regulacyjnych. To też Komisya w pierwszym rzędzie z całym naciskiem podnieść musi, że znaczne podniesienie rocznej dotacyi, przeznaczonej na regulacyę koryta Wisły, uważa za najistotniejszą potrzebę.

Lecz choćby Wisła była uregulowaną, a przez to dostępną dla parowych statków, to żegluga parowa na niej dopiero wówczas będzie mogła się rozwinąć, gdy stosunki porządku publicznego na Wiśle, dotąd zupełnie nie uregulowane, w części przez odpowiednie zarządzenia c. k. Rządu, częścią w drodze konwencyi z Rosyą uregulowane zostaną.

To byłaby druga nadzwyczaj ważna kwestya, od której załatwienia zależną jest żegluga parowa na Wiśle.

Trzecim momentem również jak poprzednie ważnym i również decydującym o rozwoju żeglugi na Wiśle, jest założenie na Wiśle przystani zimowej (portu) służącej tak do zimowania statków jakoteż do całej manipulacyi towarowej. Za najodpowiedniejszy punkt dla urządzenia takiej przystani uznano ogólnie Nadbrzezie — dziś kolejami połączone z Przeworskiem i Dębicą t. j. z główną arteryą kolejową naszego kraju. Lecz ażeby przystań ta w rzeczywistości odpowiedzieć mogła swemu zadaniu, musi być zaopatrzoną w odpowiednie magazyny, budowle ochronne, place do przeładowań i odpowiednie krany, place składowe dla węgla i drzewa, a zarazem stacya kolei jakoteż urząd cłowy musiałyby być tuż przy przystani, aby uniknąć niepotrzebnych utrudnień.

W sprawie utworzenia w Nadbrzeziu przystani zimowej przeprowadził c. k. Rząd wszechstronne studia — tak dalece, że nawet projekt budowy jest już wypracowanym. Koszt budowy wynosić ma 300.000 zł. a c. k. Rząd potrzebną na ten cel kwotę rozłożył na lat 10, przeznaczając rocznie po 30.000 zł.

Takie traktowanie sprawy nie odpowiada absolutnie celowi. Jeżeli uznano już potrzebę przystani zimowej w Nadbrzeziu, to należałoby przystać tę w jak najkrótszym czasie urządzić, tem więcej że już przy obecnym ruchu zimowanie tak statków jak i zwykłych galarów drewnianych napotyka na nieprzeparte przeszkody.

Oprócz tych trzech spraw rozstrzygających o możliwości żeglugi parowej na Wiśle musi Komisya zwrócić uwagę Wysokiego Sejmu na kilka jeszcze kwestyi, od których zależy dalszy rozwój tejże żeglugi.

Tu w pierwszym rzędzie wymienić należy potrzebę utworzenia na Wiśle austriackiego Towarzystwa żeglugi parowej. Towarzystwo takie musiałoby, zwłaszcza w pierwszych latach swego istnienia, otrzymać od Państwa bezpośrednie subwencye i gwarancję procentową, tak jak to otrzymywało Towarzystwo żeglugi parowej na Dunaju, Towarzystwo żeglugi parowej na Elbie, i Lloyd austriacki. Nadmienić tu wypada, że tak Państwo Niemieckie jak i Węgry i inne kraje subwencyonują bardzo wydatnie towarzystwa żeglugi parowej na rzekach, upatrując w ich rozwoju, oraz w niskich właśnie przez subwencję umożliwionych frachtach wodnych, najskuteczniejszą pomoc dla handlu i przemysłu.

Dalszym warunkiem rozwoju żeglugi parowej na Wiśle byłoby stworzenie takich taryf kolejowych, aby export Wisłą szczególnie po za granicę nie doznawał utrudnień przez przeszkody manipulacyjne, lub zbyt wysokie koszta transportu kolejowego do Nadbrzezia.

W końcu nie może Komisya pominąć milczeniem jednej bardzo ważnej rzeczy, która zadecydować może o rozwoju exportu przez Nadbrzezie. Są to dziś obowiązujące przepisy o kaucyach, które składać muszą spedytorowie za towary przechodzące transyto przez państwo, kaucye w wysokości wartości towaru, dalej przepisy o kaucyach, które właściciel magazynu transytowego składać musi, mimo że magazyn ten pozostaje pod zamknięciem c. k. straży skarbowej, w końcu przepisy o postępowaniu cłowym przy niektórych towarach, zastrzeżonych dziś wyższym władzom skarbowym. Przez zmianę niektórych, dziś obowiązujących przepisów skarbowych i przez umieszczenie w Nadbrzeziu urzędu cłowego wyższej kategorii ułatwiłoby się bardzo znacznie ruch towarów przez Nadbrzezie a Komisya sądzi, że c. k. Rząd nie omieszka zrobić to wszystko, co okaże się potrzebnem, dla usunięcia powyżej wspomnianych braków.

W myśl powyżej naprowadzonych motywów Komisya wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Wzywa się c. k. Rząd, aby przez przyznanie wydatniejszej niż dotąd dotacyi na regulację koryta Wisły, różłożone jeszcze na lat 12 roboty regulacyjne przeprowadził w krótszym terminie.

II. Wzywa się c. k. Rząd aby uchwaloną przez Radę państwa dotacyą 300.000 zł. na budowę przystani zimowej w Nadbrzeziu, wydano na odnośne roboty w przeciągu dwu lat.

III. Wzywa się c. k. Rząd, aby w jak najkrótszym czasie zawarł z Rządem rosyjskim traktat o żegludze na Wiśle — i zarządził wszystko co potrzebne, by stosunki porządku publicznego na Wiśle unormowane zostały.

IV. Wzywa się c. k. Rząd, aby w razie powstania Towarzystwa żeglugi parowej na Wiśle wyznaczył temuż Towarzystwu ze skarbu państwa stałą subwencję w odpowiedniej wysokości — podobnie jak to mają Towarzystwa żeglugi na Elbie, na Dunaju i Lloyd austriacki.

V. Wzywa się c. k. Rząd, aby wydał dla towarów z Austrii, via Nadbrzezie exportowanych, odpowiednie niskie taryfy kolejowe i aby przeprowadził z Węgrami rokowania, dla uzyskania dla tych towarów odpowiednich ulg taryfowych na kolejach węgierskich.

V. Wzywa się c. k. Rząd, aby przez wyposażenie stacyi kolei w Nadbrzeziu we wszystkie zakłady komunikacyjne (Verkehrsanstalten) umożliwił uczynienie zadość potrzebom rozwiniętego ruchu towarowego — i ułatwił czynności transportowe.

Przewodniczący :

Sanguszko.

Sprawozdawca :

Wodzicki.

