

1903.
Alegaty 61 - 456.
We Lwowie, dnia 9. września 1908.

136, 3H

Przygod TK
Jerya I.
1908:
3
61 - 456.

Al. g. 61

4118423

1908, 61-456

MF 3782

100228

III



Sprawozdanie

Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych.

Wysoki Sejmie!

Rezolucje sejmowe.

W załatwieniu sprawozdania Komisji wodnej z przedłożenia Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych powziął Wysoki Sejm na posiedzeniu z dnia 12. marca 1907 między innymi następujące uchwały :

- a) „Sejm wzywa c. k. Rząd ponownie, ażeby w ciągu r. 1907 zarządził rozpoczęcie robót około budowy spławnego połączenia Wisły z Odrą na przestrzeni trasy, pod względem technicznym i administracyjnym zupełnie już do budowy przygotowanej.“
- b) „Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby bezzwłocznie zwołał istniejącą przy c. k. Ministerstwie handlu Radę przyboczną dla budowy dróg wodnych“.

W tym samym przedmiocie powziął Wysoki Sejm w załatwieniu wniosku nagłego posła Teofila Merunowicza na posiedzeniu z dnia 4. października 1907 następującą dalszą uchwałę :

- c) „Sejm ponawiając uchwały swe z dnia 14. listopada 1905 i z dnia 12. marca 1907 wzywa c. k. Rząd, ażeby najdalej z wiosną 1908 rozpoczął budowę kanału spławnego Zator-Samborek, tudzież roboty przy kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu“.

ad a) i b). O wykonanie rezolucji Wys. Sejmu z d. 12. marca 1907 odnosił się Wydział krajowy trzykrotnie odezwaniami z dnia 24. czerwca 1907 l. 55.362, z 20. października 1907 l. 97.908 i z 3. maja 1908 l. 44.861 do c. k. Namiestnictwa, pismami zaś z 31. marca 1907 l. 12.940, z 15. sierpnia 1907 l. 55.361, z 28. października 1907 l. 93.371, z 25. kwietnia 1908 l. 1.900 i z 30. lipca 1908 l. 77.841 bezpośrednio do c. k. Ministerstwa handlu.

Odezwaniami z 6. lipca 1907 l. 79.780, z 18. kwietnia 1908 l. 43.065, i z 25. lipca 1908 l. 83.465 zawiadomiło nas c. k. Namiestnictwo, że powyższe odezwy Wydziału krajowego przedłożyło c. k. Ministerstwu handlu, decyzja tego Ministerstwa jednak nie nadeszła.

Na pisma wystosowane bezpośrednio do c. k. Ministerstwa handlu nie otrzymał Wydział krajowy żadnej odpowiedzi, Ministerstwo to bowiem od szeregu lat ignoruje wszystkie uchwały Wysokiego Sejmu zarówno jak i pisma Wydziału krajowego w sprawie budowy dróg wodnych.

Radę przyboczną dla budowy dróg wodnych zwołało c. k. Ministerstwo handlu na posiedzenie 16. czerwca 1908 po upływie lat czterech i 4 miesięcy, ostatnie bowiem posiedzenie tej Rady odbyło się 9. lutego 1904.

W składzie delegatów Wydziału krajowego do wymienionej Rady przybocznej zaszła ta zmiana, że w miejsce zmarłego Dra Arnolda Rapoporty zamianował Wydział krajowy uchwałą z d. 26. lipca 1907 l. 74.066 delegatem swym posła na Sejm i do Rady państwa Dra Henryka Kolischera.

Alegat.

Obecny stan sprawy budowy dróg wodnych.

ad c) O rozpoczęcie robót przy budowie kanału Zator-Samborek i kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu w r. 1908 odnosił się Wydział krajowy odezwami z d. 23. kwietnia 1908 l. 41.648 i z d. 5. lipca 1908 l. 65.379 do c. k. Prezydium Namiestnictwa, a załączonym w piśmie z d. 2. kwietnia 1908 l. 102.260 do JE. p. Ministra dla Galicji.

W myśl §. 1. ustawy z 11. czerwca 1901 Dz. p. p. Nr. 66. mają być zbudowane przez państwo następujące drogi wodne:

- a) kanał spławny od Dunaju do Odry,
- b) kanał spławny od Dunaju do Wełtawy pod Budziejowicami wraz z kanalizacją Wełtawy od Budziejowic do Pragi,
- c) kanał spławny od kanału Dunaj-Odra do środkowej Łaby wraz z kanalizacją przestrzeni Łaby od Mielnika do Jaromierza,
- d) spławne połączenie od kanału Dunaj-Odra do dorzecza Wisły i do spławnej przestrzeni Dniestru.

Wykonanie wymienionych dróg wodnych zależnem jest od zobowiązania się interesowanych krajów do płacenia rocznej kwoty potrzebnej do pokrycia jednej ósmej części procentów i umorzenia obligacji, jakie będą emitowane w celu zbudowania odnośnej wodnej.

Budowa tych dróg wodnych, co do których Reprezentacje odnośnych krajów powezmą uchwały w myśl §. 1. ustawy, ma być rozpoczętą najdalej w r. 1904 a ukończoną najdalej w latach dwudziestu, tj. w r. 1923 (§. 6. ustawy).

Dotychczas powzięły uchwały zgodne z § 1. państwowej ustawy kanałowej tylko Sejmy dwóch krajów :

- 1) Galicji (ustawa z 2. marca 1904. Dz. u. kraj. Nr. 36),
- 2) Morawy (ustawa z 2. marca 1904. Dz. u. kraj. Nr. 28).

Natomiast Sejmy dalszych 2 krajów uchwaliły budowę tylko części sieci dróg wodnych przewidzianej w ustawie państwowej, mianowicie :

3) Sejm Austrii dolnej (ustawa z 2. marca 1904 Dz. u. kraj. Nr. 46) tylko budowę kanału Dunaj-Odra w granicach Austrii dolnej z wyłączeniem kanału Dunaj-Wełtawa, który może być także zbudowany od Dunaju w Lincu do Wełtawy w Budziejowicach, a którego wykonanie z powodu trudności technicznych (wysokiego działu wód i braku wody) jest problematyczne.

4) Sejm Czech (ust. z d. 24. września 1905 Dz. u. kraj. Nr. 124) tylko kanalizację Wełtawy od Budziejowic do Pragi wraz z kanalizacją Wełtawy w obrębie miasta Pragi, tudzież kanalizacją przestrzeni Łaby od Mielnika do Jaromierza, wykluczając zupełnie budowę kanału Dunaj-Wełtawa i kanału spławnego od kanału Dunaj-Odra (w Prze-

rowie) do środkowej Łaby (w Pardubicach), w czym jest widoczna tendencya odcięcia innych krajów od naturalnej drogi wodnej Łaby, wpadającej do Atlantyku, tak ażeby Czechy posiadały niejako monopol tanej drogi wodnej.

5) Wreszcie interesowany w budowie spławnego połączenia kanału Dunaj-Odra z Wisłą Sejm Szląska nie powziął dotychczas wcale uchwały zapewniającej $12\frac{1}{2}\%$ udział tego kraju w kosztach spławnego połączenia kanału Dunaj-Odra z Wisłą.

W myśl §. 6. państwowej ustawy kanałowej obowiązane zatem było c. k. Ministerstwo handlu rozpocząć w r. 1904 budowę tylko następujących dróg wodnych i ukończyć w r. 1923:

1) kanału spławnego Dunaj-Odra w Austrii dolnej i na Morawie (§. 1. lit. a) ustawy państwowej);

2) kanału spławnego od kanału Dunaj-Odra do środkowej Łaby w granicach Morawy (§. 1. lit. c) ustawy państwowej);

3) spławnego połączenia kanału Dunaj-Odra z Wisłą i Dniestrem w granicach Galicji.

Następnie obowiązane było c. k. Ministerstwo handlu podjąć roboty przy kanalizacji Wełtawy i Łaby w r. 1906 po wejściu w życie ustawy czeskiej.

Tymczasem wedle sprawozdań zastępców c. k. Ministerstwa handlu przedłożonych Radzie przybocznej na posiedzeniu d. 15. czerwca 1908 przedstawia się obecnie sprawa budowy dróg wodnych, jak następuje:

Studia dla budowy kanału Dunaj-Odra-Wisła łącznej długości $282 + 130 = 412$ kilometrów postąpiły do roku 1904 o tyle, że w jesieni 1904 i z wiosną 1905 została przeprowadzoną reambulacya polityczna części kanału Dunaj-Odra w Austrii dolnej na długości 47 km., części kanału Odra-Wisła w Galicji (między Zatorem a Samborkiem) na długości 30 km i zbiornika wody na potoku Bystrzyczce na Morawie.

Od r. 1905 nastąpił zupełny zastój w sprawie budowy kanału Dunaj-Odra-Wisła, nie wydano bowiem ani konsensu na budowę, ani nie rozpoczęto robót, — a jak się wyraził zastępca Ministerstwa handlu na posiedzeniu Rady przybocznej, przystąpiono do wykonania, a raczej do projektowania takich urządzeń, które oprócz właściwego celu dla kanału spławnego przynoszą dalszą korzyść także pod względem rolniczym („Anlagen, welche neben dem egentlichen Zwecke für den Schiffahrtskanal auch noch einen weiteren Vortheil in landwirtschaftlicher Beziehung gewähren“), mianowicie: budowy zbiornika wody na Bystrzyczce w dorzeczu Beczwy i kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu. Budowa zapory na Bystrzyczce została rozpoczęta 21. kwietnia 1908, dla kanalizacji Wisły zaś w Krakowie i Podgórzu wydano tylko konsens, a dotychczas nie ruszono nawet łopata, jakkolwiek JE. Minister handlu na posiedzeniu Rady przybocznej (pag. 28. stenograficznego protokołu) na zarzuty delegatów naszych oświadczył, że w Galicji rozpoczęto przeprowadzać ustawę o drogach wodnych („Weiters muss ich konstatieren, dass nicht nur in Böhmen mit der Durchführung des Wasserstrassengesetzes begonnen wurde, sondern auch in Galizien und Mähren).

Dla upozorowania długotrwałej zwłoki w wykonaniu obowiązujących ustaw państwowej i krajowych (dolno-austriackiej, morawskiej i galicyjskiej) zarządziło c. k. Ministerstwo handlu po upływie trzech lat od ustawowego terminu rozpoczęcia robót, w kwietniu 1907 badanie rentowności kanału Dunaj-Odra i utworzyło w tym celu osobne biuro, które po 14 miesiącach ukończyło operat, lecz nie przedłożyło go jeszcze Radzie przybocznej, gdyż apearat ten musi być jeszcze zbadany

przez cztery Ministerstwa: kolei żelaznych, rolnictwa, robót publicznych i skarbu. Badania rentowności kanału Odra-Wisła nie podjęło to biuro, gdyż miało do dyspozycji projekt dopiero po dłuższym czasie po rozpoczęciu robót („weil ein Projekt, welches eine zuverlässige Grundlage für eine ernste Studie hätte abgeben können, erst geräume Zeit nach Beginn der Arbeiten zur Verfügung stand“).

Inaczej zupełnie przedstawia się sprawa budowy dróg wodnych w Czechach.

Nietylko bowiem nie zarządziło c. k. Ministerstwo handlu badania rentowności dróg wodnych czeskich, ale skoro tylko krajowa ustawa czeska z 24. września 1905 weszła w życie (w półtora roku po ustawie galicyjskiej), przeprowadzono dochodzenia komisyjne dla kanalizacji Łaby od Mielnika do Neratowic (11,3 km), tudzież regulacji Łaby pod Königgrätzem, Hrobicami, Pardubicami, Rosicami i Ziwanicami z końcem r. 1905, wydano konsensy na budowę i wykupiono grunta w r. 1906 pod regulację Łaby w wymienionych miejscowościach, oddano wykonanie robót regulacyjnych przedsiębiorcom w listopadzie 1906 a przy kanalizacji Łaby pod Mielnikiem i w innych miejscowościach w październiku 1907, tak iż te roboty na środkowej Łabie w siedmiu miejscach budowy wykończone zostaną w r. 1911 kosztem 19,3 milionów koron. Obecnie z całej przestrzeni Łaby, która ma być skanalizowaną na długości 180 km, znajduje się w budowie $\frac{1}{6}$ część (28,6 km), przeprowadzono reambulację polityczną na dalszych 8,3 km., a praska ekspozytura dyrekcji dróg wodnych wykończyła już projekty szczegółowe dla dalszej kanalizacji na długości 33 km.

Dla kanalizacji Wełtawy w Pradze na długości 10 km. wygotowała projekt już w r. 1901 komisya dla kanalizacji Wełtawy i Łaby, ale ponieważ krajowa ustawa czeska weszła w życie dopiero we wrześniu 1905, roboty nie mogły być rozpoczęte. Reambulację polityczną przeprowadzono natychmiast po wejściu w życie ustawy w roku 1905 i przystąpiono do wykupu gruntów, sił wodnych i młynów, roboty rozpoczęto jednak dopiero w sierpniu 1907 z powodu trudności stawianych przez właścicieli młynów. Koszta kanalizacji Wełtawy w Pradze wyniosą 19 milionów, zamiast preliminowanych 14,400 000 K.

Uzupełnienie zdjęć Wełtawy od Budziejowic do Pragi na długości 177,5 km. przeprowadziła praska ekspozytura w jesieni 1906 i na wiosnę 1907 i opracowała szczegółowy projekt dla przestrzeni Sztechowice—Praga na długości 28 km., tak iż pozostają jeszcze do wykonania studia na długości 162 km. między Budziejowicami a Sztechowicami.

Z powyższego przedstawienia sprawy przez zastępców c. k. Ministerstwa handlu na posiedzeniu Rady przybocznej dla budowy dróg wodnych okazuje się, że z 380 km. dróg wodnych w Czechach zaprojektowano dotychczas tylko 69,9 km. Łaby i 38 km. Wełtawy, razem 107,9 km., a pozostaje do zaprojektowania 272,1 km., wobec czego studia te nie postąpiły nawet o tyle, ażeby możliwem było przeprowadzenie obliczenia rentowności dróg wodnych czeskich.

Z powyższego wynika, że Ministerstwo handlu z pospiechem rozpoczęło budowę dróg wodnych w Czechach, mimo spóźnionego wejścia w życie ustawy krajowej, a natomiast zaniechało budowy kanału Dunaj-Odra-Wisła w trzech wielkich krajach: Austrii dolnej, Morawie i Galicyi, chociaż ustawy krajowe w marcu 1904 weszły w życie, a projekty szczegółowe w r. 1904 na znacznych przestrzeniach były wypracowane.

Ekspertyza
dla kanału
Dunaj-Odra-
Wisła.

Kiedy utworzone w Ministerstwie handlu osobne biuro dla badania rentowności kanału Dunaj-Odra kończyło studia, uznało to Ministerstwo za potrzebne po upływie czterech lat od terminu ustawowego, w którym roboty winno było rozpocząć, zarządzić badanie projektu tego kanału pod względem technicznym.

Ekspertyza, do której powołano 8 znawców (3 profesorów austriackich, 3 inżynierów pruskich, 1 inżyniera cywilnego z Wiednia i 1 inżyniera z Ministerstwa kolejowego), zbadała projekt i trasę kanału Dunaj-Odra na miejscu w czasie od 6. do 15. maja 1908 i na postawionych 9 pytań oświadczyła się przychylnie za projektem opracowanym przez Dyrekcyę budowy dróg wodnych, a mianowicie:

1) za trasą z zastosowaniem szluz komorowych a z wykluczeniem elewatorów, tudzież z wykluczeniem alternatywnej trasy kanału na Śląsku przez Reichwaldau z powodu niekorzystnych stosunków podłoża;

2) za projektowanym profilem podłużnym z tą zmianą, że poziom kanału od Wiednia do Göding ma być podniesiony o 0,3 m., celem powiększenia wzniesienia dolnej krawędzi konstrukcyi akwaduktu nad zwierciadłem wielkiej wody rzeki Thaya, przyczem uzyska się oszczędność na wykopie kanału;

3) za projektowanymi przekrojami poprzecznymi z tą drobną zmianą, że pod mostami droga holownicza ma być obniżoną o 0,5 m. (z 1,2 na 0,7 nad zwierciadłem wody w kanale), ażeby w ten sposób uzyskać i pod mostami jednolite nachylenie skarp. Projektowane ubezpieczenie skarp nad i pod linią wody w kanale uważa ekspertyza za wystarczające nawet przy trakcyi remorkerami;

4) za ograniczeniem rozmiarów portów, zwłaszcza w Wiedniu i Ostrawie na razie do koniecznej potrzeby, wskutek czego obniży się kosztorys o 7 do 8 milionów koron, jednakże za wykupnem gruntów w projektowanych rozmiarach dla umożliwienia rozszerzenia portów. Przewidziane w projekcie miejsce dla portu pod Krakowem na gruntach gmin Podgórze, Dąbia i Płaszowa uznała komisya za odpowiednie i dostateczne. (Polożenie to odpowiada wnioskowi Wydziału krajowego i uchwale komisji krajowej z 7. grudnia 1903.) Przedłożone projekty kanałów bocznych, które nie są przewidziane ani w ustawie państwowej, ani w krajowych ustawach, od Gruszowa wraz z kanalizacją Ostrawicy, odnogą kanału do Kromieryża i odnogą z Dzieńmierzowic do Karwina uważa ekspertyza za kosztowne, lub niedojrzałe ze względu na rentowność;

6) co do alimentacyi kanałów uznala ekspertyza, że projektowane 4 zbiorniki wody w dorzeczu Beczwy wystarczą dla zasilenia kanału Dunaj-Odra przy rocznym ruchu 4 milionów ton na kanale, dla kanału zaś Odra-Wisła wystarczy w zupełności pobór wody z rzek Wisły (na Śląsku), Soły i Skawy.

7) dla kanału Dunaj-Odra zaleca ekspertyza jednolitą trakcyę elektryczną z drogi holowniczej i szluz komorowe podwójne, które wymagać będą nakładu większego o 5 milionów koron, tak ażeby równocześnie mogły być dwa statki podnoszone lub spuszczone. Oprócz tego ma być grunt wykupiony dla drugiej szluzy. — Dla kanału Odra-Wisła wystarczą na razie, zdaniem ekspertyzy, szluz pojedyncze, grunt jednak powinien być pod drugą szluzę wykupiony. Na razie nie zachodzi, zdaniem ekspertyzy, potrzeba urządzenia trakcyi elektrycznej na kanale Odra-Wisła, powinny być jednak poczynione wszelkie zarządzenia, ażeby przy wzmagającym się ruchu mogła być i na tym kanale zaprowadzoną trakcyę elektryczną.

8) Co się tyczy kosztów, które preliminarzu dyrekcya budowy dróg wodnych na 260 milionów koron dla kanału Dunaj-Odra, a na 100 milionów koron dla kanału Odra-Wisła (w tem 50,450.000 K dla kanału galicyjskiego Bestwina-Podgórze na długości 75¹/₂ kilometrów), uznaje ekspertyza preliminarz kosztorysowy za wystarczający, jeżeli roboty nie będą odkładane do dalekiej przyszłości,

W kosztorysie kanału Dunaj-Odra uważa ekspertyza za możliwe nawet osiągnięcie oszczędności do 25 milionów koron, tak iż koszty obniżą się z 260 na 235 milionów koron. Również uważa ekspertyza za możliwe obniżenie kosztów kanału Odra-Wisła.

9) Czas budowy zaleca ekspertyza nie przedłużać ponad lat 8, a w tym celu jak najspieszniej wykupić grunta.

Wreszcie z własnej inicjatywy zaleciła ekspertyza

10) utworzyć osobny fundusz wykupna gruntów, podobnie jak przy nowych kanałach pruskich, w celu zakupienia gruntów ponad obecną potrzebę dla przyszłego rozszerzenia kanału, szczególnie w pobliżu portów, tudzież dostarczenia gruntów po cenach uniarkowanych przemysłowcom i kupcom.

Z powodu zarządzenia badania projektu kanału Dunaj-Odra był Wydział krajowy przedmiotem ujemnej krytyki na posiedzeniu Koła polskiego d. 10. kwietnia 1908, a to dlatego, że nie postarał się o rozszerzenie tego badania na przestrzeń galicyjską kanału Odra-Wisła. Pominąwszy okoliczność, że c. k. Ministerstwo handlu nie zawiadomiło Wydziału krajowego o zarządzeniu badania projektu kanałów, Wydział krajowy nie uważał za potrzebne badania projektu kanałów galicyjskich, przy których nie napotyka się na żadne trudności techniczne ani pod względem przewyciężenia wysokiego terenu, ani też zaopatrzenia w wodę. Powołani przez c. k. Ministerstwo handlu eksperci, którzy za staraniem Koła polskiego rozszerzyli badania także na projekt kanału Odra-Wisła, po przejrzeniu planów nie oglądali nawet trasy kanału galicyjskiego na miejscu, lecz zwiedzili tylko Wisłę w Krakowie i Podgórzu, co było zbyt czynnem, gdyż konsens na kanalizację Wisły wydało było już przedtem c. k. Ministerstwo handlu reskryptem z 7. marca 1908 l. 3.004 ex 1907.

Manifestacje
na rzecz bu-
dowy kanału
Dunaj - Odra
Wisła.

W sprawie rozpoczęcia budowy kanału spławnego Dunaj-Odra-Wisła odbyły się w Wiedniu dwa zjazdy interesowanych korporacyj, 11. marca 1908 zjazd zwołany przez miasta Wiedeń i Kraków, tudzież Izby handlowe dolno-austriacką i krakowską, 16. marca 1908 zaś zjazd zwołany przez Wydział krajowy dolno-austriacki.

Na oba te zjazdy delegował Wydział krajowy zastępcę Marszałka krajowego Dra Tadeusza Pilata.

Na zjeździe 16. marca 1908, w którym wzięli udział delegaci czterech interesowanych krajów Austrii dolnej, Morawy, Śląska i Galicyi, miast Wiednia, Berna i Krakowa, tudzież Izb handlowych z tych trzech miast pod przewodnictwem Marszałka dolnej Austrii Alojzego ks. Lichtensteina, uchwalili zebrani na wniosek posła prof. Schmida z Wiednia następującą rezolucję:

„Ubolewania godna niedostateczność dróg i środków komunikacyjnych w naszym państwie, szczególnie opłakane stosunki ruchu na kolei północnej i szkody wskutek tego wyrządzone w przemyśle i handlu, nieodzowna konieczność ostatecznego przeprowadzenia regulacji rzek w Austrii dolnej i krajach sudeckich celem uchylenia wylewów dotykających ciężko od lat dziesiątków całe gospodarstwo narodowe tych krajów, dalej dotkliwy brak publicznego i prywatnego ruchu budowlanego domagają się w sposób imperatywny zrealizowania projektów kanałów spławnych uchwalonych w ustawie z 11. czerwca 1901. Wzywa się zatem wysoki c. k. Rząd, ażeby wreszcie wypełnił swój obowiązek i bezzwłocznie rozpoczął budowę kanału Dunaj-Odra-Wisła, skoro techniczne roboty przedwstępne są obecnie ukończone“.

Zjazd wybrał delegację z 13 członków (2 z Galicyi) dla doręczenia tej rezolucyi Prezydentowi Ministrów pod przewodnictwem Marszałka ks. Lichtensteina.

Rezolucye W rozprawach nad preliminarzem państwowym na r. 1908
Izby posłów uchwaliła Izba posłów na posiedzeniu z d. 26. czerwca 1908 na wniosek
Rady państwa w sprawie budowy kanału Du-
naj-Odra-Wisła. Prezesa koła polskiego Dra Stanisława Głębińskiego następującą rezolucyę:

„Wzywa się c. k. Rząd, ażeby z kredytów pozostałych do dyspozycji jak najrychlej rozpoczął budowę ustawami zapewnionej linii drogi wodnej Wiedeń-Odra-Wisła (Wiedeń-Bogumin-Kraków) z obu punktów końcowych i z odpowiedniego punktu na Morawie“.

Na posiedzeniu z d. 9. lipca 1908 uchwaliła dalej Izba posłów następujący wniosek nagły posła Daszyńskiego i tow.:

„Wzywa się Rząd do wydania wszelkich zarządzeń, ażeby w r. 1909 rozpoczęta została budowa dróg wodnych Wiedeń-Kraków (ustawa z 11. czerwca 1901. §. 1. lit. a i d), a to równocześnie na obu punktach końcowych projektowanej drogi wodnej pod Wiedniem i Krakowem“.

Wniosek ten uchwalony został mimo gwałtownej opozycji posła alpejskiego Dra Steinwendera i jednego z niemieckich agraryuszów z Czech Dra Schreinerera.

Kanalizacja Wisły w Krakowie i Podgórzu. Jak już nadmieniliśmy w sprawozdaniu o melioracyach z d. 11. sierpnia 1908 l. 76.740 (pag. 8), została przeprowadzoną w czasie od 4. maja do 28. czerwca 1907 reambulacja polityczna projektu kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu poniżej ujścia Wilgi, który to projekt obok jazu ruchomego na Wiśle i kanału lateralnego ze szluzą komorową na lewym brzegu Wisły w Dąbiu obejmuje budowę obustronnych ładowni, murów bulwarowych wzniesionych nad wielką wodę Wisły dla ochrony od wylewu i 2 kolektorów (na lewym brzegu dla Krakowa, na prawym zaś dla Podgórzu) z ujściem do Wisły poniżej jazu w Dąbiu — kosztem 13,700.000 K.

Ponieważ kolektor krakowski ma być zbudowany w bermie lewego wału nadwiślańskiego w Grzegórkach i Dąbiu i w ten sposób zabierze wody opadowe, dla których w projekcie lewego wału przewidziano cały szereg przepustów, zażądał zastępca Wydziału krajowego urządzenia w kolektorze otworów z klapami samoczynnymi dla odwodnienia gruntów, na co też zgodzili się zastępcy Dyrekcyi budowy dróg wodnych.

Z uwagi, że na prawym brzegu Wisły na gruntach miasta Krakowa w Dąbiu projektowany jest przez Dyrekcyę budowy dróg wodnych port kanałowy, a po przyłączeniu gmin Dąbia i Grzegórzek do Krakowa oczekiwać należy powstania licznych fabryk na lewym brzegu Wisły, które wymagać będą połączenia z portem i składami portowymi na prawym brzegu, zażądał zastępca Wydziału krajowego zbudowania obu przyczółków i filaru jazu na Wiśle w km. 81 w takich rozmiarach, ażeby te części obiektu mogły być podwyższone i użytkowane do budowy mostu na Wiśle. Przeciw temu żądaniu, do którego przyłączyli się delegaci miasta Krakowa, oświadczył się delegowany przez c. k. Namiestnictwo znawca techniczny, tudzież zastępcy Dyrekcyi budowy dróg wodnych.

Co się tyczy urządzeń na brzegu prawym Podgórskim zażądał zastępca Wydziału krajowego w myśl uchwały krajowej komisji z r. 1903 i odezwy Wydziału krajowego z d. 10. grudnia 1903 l. 114.108 wystosowanej do c. k. Namiestnictwa, wedle której ma być zbudowany nie zależnie od Wisły na brzegu prawym kanał spławny i port tranzytowy, wykupna gruntów pod ten kanał, gdyż właśnie na prawym brzegu Wisły w Podgórzu powstają corocznie nowe domy, których wykupno pochłonie ogromne sumy i niepotrzebnie obciąży skarby państwa i kraju. Obok tego zażądał zastępca Wydziału krajowego zbudowania kolektora Podgórskiego według pier-

wotnej trasy ze syfonem pod projektowanym kanałem wjazdowym ze skanalizowanej Wisły do portu. W obec tych żądań złożyli zastępcy Dyrekcyi dróg wodnych oświadczenie wymijające pomimo, że Administracya państwa zażądała od Wydziału krajowego przy projektowaniu prawego wału nadwiślańskiego poniżej mostu kolejowego w Podgórzu uwzględnienia przyszłego portu i kanału wjazdowego, wskutek czego cały projekt musiał być zmieniony. a materyał ziemny na wał pobierany nie z brzegu Wisły, lecz z terenu przeznaczzonego na port.

Pismem z 31. października 1907 l. 3.004/II. udzieliło nam c. k. Ministerstwo handlu projekt konsensu budowlanego na kanalizację Wisły do oświadczenia, w którym zamierzało to Ministerstwo zmniejszyć przekrój kolektora krakowskiego przez wyłączenie części miasta położonej po za granicą inundacyi Wisły.

Mimo że projekt techniczny kanalizacji Wisły nie był udzielony Wydziałowi krajowemu, chociaż do tego jest obowiązane Ministerstwo handlu w myśl przepisu ustępu pierwszego §. 13. rozporządzenia z d. 23. kwietnia 1903. Dz. p. p. Nr. 90, Wydział krajowy opierając się na opinii swego delegata, który brał udział w reambulacyi politycznej, zgodził się w celu przyspieszenia sprawy pismem z d. 8. listopada 1907. l. 110.260. na wykonanie robót według projektu Dyrekcyi budowy dróg wodnych i na brzmienie konsensu z następującemi zastrzeżeniami:

1. Projekt ewentualnego zmniejszenia kolektora krakowskiego ma być przed zatwierdzeniem udzielony Wydziałowi krajowemu po myśli §. 10. ustawy z 11. czerwca 1901 Dz. p. p. Nr. 66. Przytem zaznaczył Wydział krajowy, że wyłączenie z dorzecza kolektora części miasta nie podlegającego zalewom nie jest uzasadnione, gdyż przedsiębiorstwo budowy dróg wodnych obowiązane jest do budowy kolektora z powodu zatamowania odpływu wód z miasta przez kanalizację Wisły, bez względu czy te wody spływają z terenu podlegającego zalewom, bądź też wolnego od zalewów.

2. Co się tyczy zmiany konstrukcyi przyczółków i filaru jazu na Wiśle w Dąbiu celem zużytkowania tego obiektu do budowy mostu, zwrócił Wydział krajowy uwagę c. k. Ministerstwa handlu na potrzebę zbudowania mostu w obec wniesionego do Sejmu projektu ustawy o przyłączeniu Grzegórzek i Dąbia do Krakowa dla połączenia terytorjum przyszłego Krakowa, którego część leżeć będzie po prawym brzegu Wisły, oraz komunikacyi z portem.

3. Wreszcie zwrócił Wydział krajowy uwagę c. k. Ministerstwa handlu na potrzebę rychłego wykupna gruntów pod kanał splawny na prawym brzegu Wisły w Podgórzu, oraz zażądał wydania konsensu na budowę kanału Zator-Samborek, na którego projekt zgodził się Wydział krajowy pismem z 14. grudnia 1905. l. 117.388. Pismem z 7. marca 1908. l. 3 004 ex 1907 doręczonem 7. kwietnia 1908, nadesłało nam c. k. Ministerstwo handlu konsens na kanalizację Wisły, w którym uwzględnia zastrzeżenie Wydziału kraj. ad 1), eliminując z konsensu zmniejszenie przekroju kolektora krakowskiego, odracza decyzję ad 2), a wcale nie wspomina o żądaniach ad 3). Dotychczas nie otrzymał Wydział krajowy zawiadomienia o rozpoczęciu robót przy kanalizacji Wisły, a ta nadzwyczajna powolność w załatwianiu spraw dotyczących budowy dróg wodnych w Galicyi rażąco odbija od gorączkowego pośpiechu przy budowie dróg wodnych czeskich.

Po przeprowadzeniu reambulacyi politycznej projektu kanalizacji Wisły stała się aktualną rezolucya Wys. Sejmu z 27. października 1903 w sprawie oddania krajowi wykonania robót przy budowie dróg wodnych po cenach jednostkowych kosztorysu. Na zapytanie Wydziału krajowego z d. 3. stycznia 1908. l. 87.647 o decyzją Ministerstwa handlu

na powyższą rezolucję odpowiedziało to Ministerstwo reskrytem z 21. maja 1908. l. 974/W. St. intymowanym odezwą c. k. Namiestnictwa z 28. czerwca 1908. l. 79.416. zapytaniem, które roboty zamierza Wydział krajowy objąć przy kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu. Odezwą z 28. sierpnia 1908. l. 67.467 oznajmił Wydział krajowy c. k. Namiestnictwu, że gotów jest objąć wykonanie ścian pilotowych i robót ziemnych przy kanalizacji Wisły i kanale lateralnym po cenach jednostkowych kosztorysu z zastrzeżeniem, że należytość za te roboty wypłaconą będzie funduszowi krajowemu w gotówce, przyczem zwrócił uwagę, że byłoby wskazaniem oddanie budowy kolektorów miastom Kraków i Podgórze.

Preliminarz
budowy dróg
wodnych na
rok 1908.

Preliminarz budowy dróg wodnych na r. 1908, który nadeszło c. k. Ministerstwo handlu przy reskrypcie z 6. września 1907. l. 1733/W. St. intymowanym odezwą c. k. Namiestnictwa z 21. września 1907 l. 116.274, przedstawia się, jak następuje:

I. Kierownictwo centralne.

Rub. I.	Pobory osobiste	545.199	K
" II.	Koszta podróży i przesiedlenia	25.000	"
" III.	Remuneracye i zapomogi	23.000	"
" IV.	Urządzenia dobroczynne (ubezpieczenia od wypadków i choroby itd.)	500	"
" V.	Potrzeby i sprzęty kancelaryjne	48.000	"
" VI.	Najem i utrzymanie biur	55.500	"
" VII.	Opłaty publiczne	—	"
" VIII.	Wydatki rozmaite	30.000	"
" IX.	Zwroty dochodów	—	"
" X.	Zdjęcia w polu	30.000	"
	Razem	<u>757.199</u>	K

II. Budowa dróg wodnych w Galicyi.

A) Ekspozytura w Krakowie.

Rubr. I.	Pobory osobiste (48 urzędników technicznych, 2 urzędników conceptowych, 1 inspektor przemysłowy przez pół roku, 1 urzędnik rachunkowy, 2 geometrów, 4 urzędników kancelaryjnych, 5 woźnych, razem 63 funkcyonaryuszów)	204.513	K
" II.	Koszta podróży i przesiedlenia	25.000	"
" III.	Remuneracye i zapomogi	10.000	"
" IV.	Urządzenia dobroczynne	1.000	"
" V.	Potrzeby i sprzęty kancelaryjne	17.000	"
" VI.	Najem i utrzymanie lokalu kancel.	14.000	"
" VII.	Opłaty publiczne (podatek gruntowy itd.)	20.000	"
" VIII.	Wydatki rozmaite	2.000	"
" IX.	Zwroty dochodów	—	"
" X.	Zdjęcia w polu	20.000	"
	Razem	<u>313.513</u>	K

B) Kanalizacja Wisły w Krakowie.

Rub. XI — XIX.	Wykupno gruntów i koszta budowy	4,368.000	K
	C) 16,2% kosztów centralnego kierownictwa w r. 1908 w sumie 757.199 K	122.666	"
	D) Dto za lata 1904 — 1906 w sumie 2,018.553 K	327.006	"
	Do przeniesienia	<u>5,131.185</u>	K

Z przeniesienia	. 5,131.185 K
tudzież za rok 1907 w przewidywanej kwocie 740.768 K	120.004 "
E) Zwrot kosztów robót przygotowawczych w latach 1904 — 1906	358.047 "
tudzież w roku 1907 w przewidywanej kwocie	<u>1,295.527 .</u>
Ogółem	6,904.763 K

Przy 95% kursie emisyjnym pożyczki wyniesie kapitał nominalny w obligacjach 7,268.172 K na budowę dróg wodnych w Galicyi w r. 1908, półroczna zaś rata anuitetowa 4% pożyczki umarzałnej w latach 90, 149.753 K, z czego $\frac{1}{8}$ przypada na państwo tj. kwota 131.034 K, a na kraj $\frac{1}{8}$ tj. kwota 18.719 K.

Ponieważ c. k. Ministerstwo handlu do r. 1907 nie rozpoczęło budowy dróg wodnych w Galicyi, zatem w myśl uchwały Wys. Sejmu z d. 14. listopada 1905, tudzież postanowień §§. 12 i 6 państwowej ustawy kanałowej, wedle których koszta robót przedwstępnych ponieść ma wyłącznie skarb państwa, Wydział krajowy wyłącza z powyższego preliminarza wydatki pod *D* i *E* i przyjmuje za podstawę obliczenia datku krajowego wydatki pod *A*, *B* i *C* w sumie 4,804.179 K, wskutek czego $\frac{1}{8}$ część półrocznej raty anuitetowej, która obciążyć ma kraj w r. 1908, wyniesie:

$$\frac{4,804.179}{6,904.763} \times 18.719 = 13.024 \text{ K.}$$

Ponieważ na ten cel jest w budżecie krajowym z r. 1907 do dyspozycji kwota 7.362 K płynna do końca lutego 1909, zatem wstawił Wydział krajowy do preliminarza na r. 1908 jako uzupełnienie $\frac{1}{8}$ półrocznej raty anuitetowej kwotę 5.662 K.

O tem zawiadomił Wydział krajowy c. k. Namiestnictwo odezwą z d. 22. października 1907, l. 95.905, a zarazem wyraził głębokie ubolewanie, że c. k. Ministerstwo handlu w preliminarzach r. 1907 i 1908 nie uwzględniło wcale budowy kanału Zator-Samborek, jakkolwiek budowa ta tak pod względem technicznym, jak i administracyjnym jest dojrzałą. Zarazem zaznaczył Wydział krajowy, że podobne traktowanie Galicyi uważać musi za tembardziej krzywdzące, ile że według preliminarza na r. 1908. na kanalizację Łaby i Wełtawy w Czechach wydano w latach 1906 i 1907 sumę

12,700.000 K	
a na r. 1908 preliminowaną jest suma	16,263.000 "
razem	<u>28,963.000 K</u>

tak iż w 3 latach 1906—1908 suma wydatków na czeskie drogi wodne wynosić będzie wraz z kosztami zarządu 32,056.326 K, czyli przeszło 60 proc. sumy 51,400.000 K preliminarzowanej w programie Ministerstwa handlu z roku 1902 na I. okres budowy 1904—1912, podczas gdy kwota 4,804.179 K preliminarzowana na rozpoczęcie robót w r. 1908 w Galicyi przedstawia zaledwie 16 proc. sumy 30,000.000 K przeznaczonej na I. okres dla Galicyi.

Na budowę dróg wodnych w innych krajach koronnych preliminowało c. k. Ministerstwo handlu na r. 1908 następujące kwoty:

1) dla Austryi dolnej (roboty przygotowawcze)	935.023 K
2) dla Morawy (z tego na budowę 1,700.000 K, resztę na projekty i zarząd)	3,795.539 "
3) dla Czech (jak wyżej)	32,056.326 K

W stosunku do kwot przeznaczonych na budowę dróg wodnych w poszczególnych krajach według programu z r. 1902 wynosi obciążenie krajów kosztami centralnego kierownictwa:

1) w Austrii dolnej	23,6%
2) na Morawie	32,5%
3) w Galicyi	16,2%
4) w Czechach	27,7%

Ponieważ stosunek ten został przez c. k. Ministerstwo handlu na korzyść Czech przesunięty, zażąda Wydział krajowy odpowiedniego obniżenia udziału Galicyi w kosztach centralnego kierownictwa.

Preliminarz budowy dróg wodnych na rok 1909. W myśl §. 2. ustawy z dnia 2. marca 1904. Dz. u. kr. Nr. 36. odniósł się Wydział krajowy odezwą z 12. maja 1908. l. 48.641. za pośrednictwem c. k. Namiestnictwa do c. k. Ministerstwa handlu o udzielenie preliminarza kosztów budowy dróg wodnych na rok 1909, ażeby na tej podstawie mógł wstawić do preliminarza krajowego 12 $\frac{1}{2}$ % dątek kraju. Gdy już budżet krajowy miał być oddany do druku, odniósł się Wydział krajowy telegraficznie 30. lipca 1908. do c. k. Ministerstwa handlu o nadesłanie preliminarza dróg wodnych, na co otrzymał telegraficzne zawiadomienie z Dyrekcyi budowy dróg wodnych, że preliminarz ten niebawem zostanie udzielony po zatwierdzeniu przez c. k. Ministerstwo skarbu.

Po otrzymaniu telegraficznej wiadomości od JE. p. Ministra skarbu, że preliminarz 9. sierpnia 1908. bez żadnej zmiany („ohne jede Aenderung“) został zatwierdzony przez c. k. Ministerstwo skarbu, urgował Wydział krajowy telegraficznie c. k. Ministerstwo handlu dwukrotnie: 18. sierpnia i 3. września 1908, lecz nie otrzymał ani preliminarza, ani żadnej odpowiedzi, chociaż odpowiedź telegraficzna była zapłacona. Skoro ten preliminarz nadejdzie, udzieli go Wydział krajowy w krótkiej drodze Sejmowym komisjom budżetowej i wodnej.

Jak z protokołu obrad Rady przybocznej dla budowy dróg wodnych okazuje się, zarządziło c. k. Ministerstwo rolnictwa opracowanie projektów trzech kanałów bocznych, które wcale nie są przewidziane w państwowej ustawie kanałowej, a nadto zapowiedział JE. p. Minister handlu d. 15. czerwca 1908, że już wydał polecenie ekspozyturze w Przerowie przeprowadzić studia dla budowy kanału Przerów-Pardubice (pag. 6 stenogr. protokołu), jakkolwiek Sejm czeski nie uchwalił tego kanału w ustawie krajowej.

Natomiast nie wykończyło jeszcze c. k. Ministerstwo handlu projektów dla galicyjskiej przestrzeni kanału Odra-Wisła, objętej programem z r. 1902, ani nie zarządziło zdjęć dla kanału Wisła-Dniestr, które to kanały są zapewnione ustawami państwową i krajową.

To systematyczne pomijanie Galicyi sprawia tem bardziej przygnębiające wrażenie, ile że drogi wodne dla takiego kraju, jak Galicya, który nie posiada przemysłu i wywozić może płody mniej wartościowe o wielkiej objętości, są kwestyą egzystencji w obec ogromnego rozwoju ekonomicznego sąsiednich krajów zachodnich.

Nie można przedewszystkiem pominąć kwestyi dostarczenia zarobku w kraju dla ludności emigrującej corocznie za granicę i za morze, który to zarobek wyniesie przy kanale Bestwina-Kraków 50,450.000 K., przy porcie krakowskim 4 miliony koron, przy kanalizacji Wisły 13,700.000 K, a przy budowie kanału Wisła-Dniestr (Kraków-Sądowa-Wisznia-Halicz) wedle pierwotnego obliczenia biura hydrograficznego Ministerstwa handlu 61,282.000 K (na długości 446 kilometrów), razem 229,432.000 K. Główną rubrykę bowiem przy budowie kanałów stanowią roboty ziemne, a o ile chodzi o budowę obiektów, staraniem jest Wydziału krajowego wykluczyć konstrukcyje żelazne i zastosować objekty betonowe i murowane z materiałów krajowych.

Prawdziwą klęską krajową stał się w ostatnich latach brak opału połączony z drożyzną drzewa, którego koszt w porównaniu z wartością

opałową węglą przewyższają o 100% cenę węgla. Jeżeli ludność włościańska w naszym kraju z powodu braku opału nie ma zmarnieć i skarłowacieć, nieodzownem jest dostarczenie opału z naszego zagłębia węglowego nad Wisłą i Przemszą tanią drogą wodną, która to droga umożliwi dopiero powstanie przemysłu krajowego i zajęcie we fabrykach nadwyżce ludności rolniczej, której nie mogą wyżywić rozdrobnione posiadłości włościańskie.

Wreszcie postanowienia §. 13. powiatowej ustawy kanałowej zapewniają poparcie rolnictwa przy budowie kanałów w dwóch kierunkach: przez odwodnienie i przez dostarczenie wody dla celów nawodnienia (stawów rybnych). Z postanowień tych skorzystał już Wydział krajowy przy reambulacji politycznej kanału Zator-Samborek i zażądał budowy równoległych rowów osuszających wzdłuż kanału spławnego, gdzie trasa prowadzona jest w nasypach, oraz budowy przepustów dla doprowadzenia wody do nawodnienia łąk i pastwisk przyległych, tudzież do stawów rybnych we wszystkich gminach i obszarach dworskich, które na wezwanie Wydziału krajowego wniosły zgłoszenia.

Ponieważ do zasilania kanału spławnego ma być pobieraną wodą namulista z rzek karpaccich, nawodnienie wodą kanałową uwieńczone będzie znakomitymi rezultatami i zamieni z czasem ubogie grunta piaskowe od puszczy Niepołomickiej aż po Sądową Wisznę w urodzajne rędziny.

Z powyższych powodów pozwała sobie Wydział krajowy przedłożyć Wysokiemu Sejmowi wniosek na uchwalenie rezolucyi do c. k. Rządu, ażeby przyspieszył budowę galicyjskiej części kanału Odra-Wisła i zarządził opracowanie projektu kanału Wisła-Dniestr.

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm przyjmuje do wiadomości sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 9. września 1908. l. 89.555. o budowie dróg wodnych.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd:

- a) ażeby bezzwłocznie wydał konsens na budowę przestrzeni kanału Zator-Samborek i zarządził tę budowę z wiosną r. 1909.
- b) ażeby bezzwłocznie zarządził rewizję trasy kanału spławnego od Podgórze do Samborka i od Zatora do Bestwiny, a następnie sporządzenie projektów szczegółowych tych przestrzeni kanału celem podjęcia robót w okresie 1904—1912 w myśl programu budowy z r. 1902;
- c) ażeby zarządził jak najrychlej roboty przygotowawcze dla budowy kanału Wisła-Dniestr, ażeby budowa tego kanału w myśl §. 6. ustawy z 11. czerwca 1901. Dz. p. p. Nr. 66. mogła być ukończoną w r. 1923.

**Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomeryi
z Wielkiem Księstwem Krakowskiem.**

Marszałek krajowy:

St. Badeni, w. r.

Sprawozdawca:

Dr. Tadeusz Pilat, w. r.

Członek Wydziału krajowego.

Od pis

pisma Wydziału krajowego z dnia 2. kwietnia 1908 L. 102 260/07 do Jego
Ekscelencyi J. Wgo. Pana Dawida Abrahamowicza, c. i k. rzeczywistego
tajnego Radcy, Ministra dla Galicyi i t. d.

Ekscelencyo!

W załatwieniu wniosku nagłego p. T. Merunowicza w sprawie wezwania
c. k. Rządu, ażeby najdalej z wiosną 1908 rozpoczął budowę kanału spławnego
Zator-Samborek, tudzież roboty przy kanalizacji Wisły w Krakowie, wniesionego
na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z dnia 4. października 1907 powziął Wysoki
Sejm na temże posiedzeniu następującą uchwałę:

Sejm ponawiając uchwały swe z dnia 14. listopada 1905 i z dnia 12.
marca 1907, wzywa c. k. Rząd, ażeby najdalej z wiosną 1908 rozpoczął budowę
kanału spławnego Zator-Samborek, tudzież roboty przy kanalizacji Wisły w Kra-
kowie i Podgórzu.

Przesyłając w załączeniu /./ odpis powyższego wniosku, Wydział krajowy
ma zaszczyt upraszać Waszą Ekscelencyę i poczynienie kroków u c. k. Rządu,
ażeby w myśl obowiązujących ustaw (państwowej z dnia 11. czerwca 1901 Dz. p.
p. Nr. 66. i krajowej z dnia 2. marca 1904 Dz. u. kraj. Nr. 36) rozpoczął nie-
zawodnie roboty przy budowie kanału Zator-Samborek i kanalizacji Wisły
w Krakowie i Podgórzu z wiosną r. 1908.

Nadmieniamy przytem, że w myśl §. 13. rozporządzenia ministeryalnego
z dnia 23. kwietnia 1903 Dz. p. p. Nr. 90. Wydział krajowy zgodził się na
projekt budowy kanału Zator-Samborek pismem z dnia 14. grudnia 1905
l. 117.388, na projekt zaś kanalizacji Wisły w Krakowie i Podgórzu uchwałą
z dnia 8. listopada 1907 l. 110.260.

Gdy konsens na kanalizację Wisły w Krakowie i Podgórzu wydany
został reskryptem c. k. Ministerstwa handlu z 7. marca 1908 l. 3.004/W. St. ex
1907, rozchodzi się obecnie o to, ażeby c. k. Ministerstwo handlu na podstawie
wyników reambulacji politycznej przeprowadzonej w latach 1904 i 1905 wydało
konsens budowlany dla kanału Zator-Samborek i zawiadomiło o tem c. k. Namie-
stnictwo celem wydania orzeczeń ekspropriacyjnych, gdyż od tego zależy rozpo-
częcie robót.

Ponieważ kanalizacja Wisły w Krakowie i Podgórzu ma tylko lokalne
znaczenie, bo przeważnie zabezpieczenie tych miast od powodzi, Wydział kra-
jowy kładzie szczególniejszy nacisk na budowę kanału Zator-Samborek, która
będzie początkiem utworzenia komunikacji wodnej niezbędnej dla zaopatrzenia
ludności w tani opał, a tem samem dla uprzemysłowienia kraju i dostarczenia
zarobku tej nadwyżce ludności rolniczej, jaka nie mogąc wyżyć z roli, musi
emigrować za granicę i do krajów zamorskich.

Wydział krajowy pozwala sobie zwrócić uwagę Waszej Ekscelencyi, że
z powodu nadzwyczajnego podrożenia drzewa w Galicyi, którego zużytkowanie

zresztą na materyał budowlany po wyższych cenach leży w interesie kraju, brak opału stał się ogólną klęską krajową a temu brakowi zaradzić może tylko tani transport węgla kamiennego.

Ponieważ koszt transportu koleją żelazną jest za wysoki, a koleje galicyjskie nie są w stanie opanować nawet zwyczajnego ruchu, budowa dróg wodnych dla zaopatrzenia kraju w tani węgiel stała się obecnie kwestyą egzystencyi.

Dość tu wspomnieć, że węgiel zamówiony w maju 1907 dla kilku gorzelni i cegielni galicyjskich do października przez koleje państwowe nie został dostawionym, a w robotach melioracyjnych prowadzonych przez Wydział krajowy nastąpił w roku ubiegłym wielki zastój, gdyż ani kamienia sprowadzanego całemi pociągami, ani cementu transportowanego w całych wagonach koleje przez szereg miesięcy wcale nie dostarczały.

Z tego powodu Wydział krajowy domagać się musi jak najspiesniejszego rozpoczęcia budowy kanałów galicyjskich, a to bez względu, czy kanał spławny Dunaj-Odra, nad którym c. k. Ministerstwo handlu ze względu na trudności techniczne przeprowadza długoletnie studia, będzie budowany, lub nie. W ostatnich latach bowiem odkryto w dolinie Wisły i Przemszy w powiatach Bialskim, Wadowickim i Chrzanowskim tak wielkie pokłady węgla kamiennego, które będą w stanie pokryć całe zapotrzebowanie Galicyi, chociażby kraj nasz nie był wcale połączony z zagłębiem Ostrawskim.

Wprawdzie c. k. Ministerstwo handlu w preliminarzu budowy dróg wodnych na r. 1908 nie zamieściło żadnej kwoty na budowę kanału Zator-Samborek, zamieszczając w reskrypcie z 6. września 1907. l. 1.733 W. St. lakoniczną wzmiankę, że stan robót technicznych i ekonomicznych nie umożliwia jeszcze prelininowania („da der Stand der technischen und wirtschaftlichen Vorarbeiten eine Preliminierung für das kommende Jahr noch nicht ermöglicht“); — lecz wzmianka ta o studiach przedwstępnych dotyczyć może tylko kanału Dunaj-Odra, gdzie rzeczywiście zachodzą trudności techniczne, a wcale nie może się odnosić do budowy kanałów galicyjskich, co do których biuro hydrotechniczne c. k. Ministerstwa handlu w sprawozdaniu do projektu generalnego kanałów spławnych wyraźnie zaznaczyło, że budowa kanałów galicyjskich ze względu na korzystne stosunki terenu i łatwość zasilania wodą będzie najtańszą, a tem samem najrentowniejszą. Wzmianka ta zresztą Ministerstwa handlu stoi w rażącej sprzeczności z preliminarzami tego Ministerstwa na lata ubiegłe, w których przeznaczono na budowę kanału Zator-Samborek w r. 1905 kwotę 5,600.000 K, a w r. 1906 kwotę 1,840.000 K.

Ponieważ wedle państwowej ustawy kanałowej budowa kanałów galicyjskich wcale nie została uczyniona zawisłą od kanału Dunaj-Odra, podobnie jak budowa dróg wodnych w Czechach rozpoczęta i forsowana przez Ministerstwo handlu bez względu na połączenie z kanałem Dunaj-Odra, zatem rozpoczęciu budowy kanału Zator-Samborek, którego projekt jest zupełnie dojrzałym, żadne względy rzeczowe nie powinny stać na przeszkodzie, a Wydział krajowy wyraża oczekiwanie, że w obec ugody z Węgrami, której koszt, jak zawsze, poniesie nasz kraj rolniczy, tudzież pomyślnego stanu finansów państwa, powiedzie się Waszej Ekscelencyi wyjednać u c. k. Rządu rozpoczęcie budowy kanałów spławnych galicyjskich, która krajowi ustawami została zagwarantowaną.

Nadmieniamy przytem, że gdyby nawet nie został zbudowany kanał spławny Dunaj-Odra, kanały galicyjskie w najbliższej przyszłości doczekałyby się połączenia ze Śląskiem pruskim, które to połączenie nawet jest ważniejszym dla kraju, aniżeli połączenie z Wiedniem. W interesie bowiem Niemiec Rząd pruski, który już skanalizował Odrę po Koźle (Kozel), a Kłodnicą po Gliwice, niewątpliwie przedłużyłby kanalizację Odry do Ostrawy w razie zbudowania kanału Ostrawa-Kraków, albo też za pomocą kanału Gliwice-Przemsza i skanalizowania Przemszy połączyłby swe drogi wodne z kanałem galicyjskim pod Oświęcimiem.

Racz przyjąć, Ekscelencyo, przy tej sposobności zapewnienie naszego wysokiego poważania.