

Aleg 379

Sprawozdanie

Wydziału krajowego o budowie dróg wodnych.

Wysoki Sejmie!

W sprawozdaniu z dnia 9. września 1908 l. 89.855 przedstawił Wydział krajowy Wysokiemu Sejmowi szczegółowo stan sprawy budowy dróg wodnych. Ze sprawozdania tego okazuje się, że do roku 1908 nie rozpoczęto wcale budowy dróg wodnych w Galicyi, na Szlązku i w Austrii dolnej, która to budowa w myśl ustawy z 11. czerwca 1901 Dz. p. p. Nr. 66 miała być podjętą w roku 1904, prowadzono zaś tylko budowę dróg wodnych w Czechach (kanalizację Łaby i Wełtawy) i rozpoczęto budowę zbiornika wody na Bystrzyce w dorzeczu Beczwy na Morawie.

Od roku 1908 sprawa budowy dróg wodnych w Galicyi postąpiła o tyle, że po wydaniu konsensu na kanalizację Wisły w Krakowie i Podgórzu (reskrypt c. k. Ministerstwa handlu z 7. marca 1908 l. 3.004 W. St. ex 1907) oddano wykonanie części kolektora Krakowskiego gminie miasta Krakowa, kanalizacji zaś Wisły i budowy kolektora Podgórskiego dotychczas nie rozpoczęto, gdyż ekspozytura krakowska dyrekcji budowy dróg wodnych nie przygotowała dotychczas operatu rozdania robót.

W pięć lat po przeprowadzeniu reambulacji politycznej wydało wreszcie c. k. Ministerstwo handlu reskryptem z dnia 13. marca 1909 l. 1.588 W. St. ex 1906 konsens na budowę części kanału spławnego galicyjskiego od Zatora do Samborka, w którym to konsensie uwzględniono wszystkie żądania Wydziału krajowego co do odwodnienia gruntów rowami równoległymi do kanału spławnego, tudzież dostarczenia wody z kanału dla stawów rybnych i do nawodnienia łąk i pastwisk (w gminach Ryczów, Brzezinka, Jaśkowice i Wielkie Drogi, tudzież na obszarach dworskich Spytkowice, Półwieś, Kosowa, Wielkie Drogi i Borek szlachecki).

Mimo wydania konsensu na budowę nie przystąpiło jednak c. k. Ministerstwo handlu do rozpoczęcia robót na kanale Zator-Samborek i dopiero usilnym staraniami Koła polskiego i J.E. p. Ministra dla Galicyi powiodło się wyjednać zarządzenie wykupna gruntów, a ewentualnie także budowy przejazdów, o ile krakowska ekspozytura dyrekcji budowy dróg wodnych przygotowuje operaty rozdania robót.

Dnia 9. i 10. lipca 1909 przeprowadzoną została rewizja trasy części kanału od Skotnik do Płaszowa km. 134-836 do 146-260 na długości 11-424 km. w gminach Skotniki, Pychowice, Zakrzówek Ludwinów, Podgórze, Kraków, Dąbie i Płaszów. Projekt budowy obejmuje: kanał

spławny od km. 134-836 do 142-620, skanalizowaną Wisłę od km. 142-620 do 144-315 i port w Podgórzu, Dąbiu i Płaszowie od km. 144-315 do 146-260. Różnica poziomu wody między km. 134-836 (wysokości nad morzem 215-38 m.) a skanalizowaną Wisłą (199-40 m. nad morzem) ma być pokonana zapomocą 3 szluz o spadzie 4-76 m., 4-76 m. i 6, w 6 m, nadto zaś ma być zbudowana przy wjeździe z Wisły do portu czwarta szluz dla ochrony portu od wielkiej wody ze spadem 4-82 m.

Delegat Wydziału krajowego zażądał budowy kanału lateralnego przynajmniej jednotorowego wzdłuż Wisły w Podgórzu, ażeby komunikacja w czasie wezbrań Wisły nie była przerywana, tudzież prawa poboru wody przez właścicieli przyległych gruntów dla celów nawodnienia, obok tego zaś poparł żądania miasta Krakowa co do założenia basenu na lewym brzegu Wisły przy stacji kolejowej w Grzegórkach, urządzenia przystani w Zakrzówku, połączenia lewego brzegu Wisły w Dąbiu z portem i budowy syfonu dla kolektora z Dębik pod kanałem spławnym celem połączenia tego kolektora z kolektorem podgórskim — wreszcie żądanie miasta Podgórza co do urządzenia przystani w Ludwinowie, gdyby kanał lateralny w Podgórzu nie miał być zbudowany. Nadto zażądał delegat Wydziału krajowego przeprowadzenia w roku bieżącym rewizji trasy kanału na przestrzeni od Zatora do granicy szląskiej (wedle obecnego projektu w Kaniowie), tudzież reambulacji politycznej kanału od Samborka do Płaszowa i od Zatora do Kaniowa.

Objęcie wy-
konania ro-
bót przez
kraj.

Jak już w zeszłorocznem sprawozdaniu o budowie dróg wodnych (pag. 8 i 9) nadmieniliśmy, na zapytanie c. k. Ministerstwa handlu z 21. maja 1908 l. 974/W. St. oświadczył Wydział krajowy w odezwie 28. sierpnia 1908 l. 67.467 gotowość objęcia wykonania pewnych kategorii robót przy kanalizacji Wisły po myśli rezolucyi Wysokiego Sejmu z dnia 27. października 1903 po cenach jednostkowych kosztorysu, a mianowicie:

- a) ścian pilotowych i pilotów kosztem 2,088.446 K;
- b) robót ziemnych kosztem około 2,000.000 K.

Propozycji tej nie przyjęło c. k. Ministerstwo handlu, lecz poleciło ekspozyturze c. k. Dyrekcyi budowy dróg wodnych w Krakowie przeprowadzić z Wydziałem krajowym rokowania co do objęcia wykonania pewnej przestrzeni budowlanej lub dostawy odpowiednich materiałów budowlanych kosztem, który nie może przekroczyć wysokości datku kraju (t. j. $\frac{1}{8}$ części kosztów kanalizacji).

W protokole z 13. listopada 1908 spisany we Lwowie zawarto preliminarja umowy, według której kraj miał objąć wykonanie wszystkich robót budowlanych na przestrzeni Wisły poniżej km. 79-400 (mostu kolejowego w Podgórzu) na brzegu prawym, a poniżej km. 79-970 (stacji kolejowej w Grzegórkach) na brzegu lewym z wyłączeniem jazu, obustronnych kolektorów i urządzeń mechanicznych przy szluzie po cenach fiskalnych (kosztem 1,496.000 K).

Umowy tej nie zatwierdziło jednak c. k. Ministerstwo handlu, lecz reskryptem z 8. marca 1909 l. 171. zarządziło nową rozprawę w Wiedniu na 29. marca 1909, w której delegaci c. k. Ministerstwa handlu zredukowali ceny jednostkowe kosztorysu, tak iż suma kosztorysowa robót, jakie miałyby być oddane Wydziałowi krajowemu, wynosiłaby 1,201.399 K 24 gr.

Gdy do wykonania tych robót byłoby potrzebne zakupno kosztownej pogłębiarki parowej, oraz przydzielenie 3 sił technicznych na prze-

ciąg lat czterech (1909—1912), kosztą zaś inwestycji i zarządu nie znalazłyby pokrycia w spodziewanych oszczędnościach, oznajmił Wydział krajowy odezwą z 2. czerwca 1909 l. 56.980 c. k. Namiestnictwu, że nie reflektuje na objęcie robót przy kanalizacji Wisły.

Preliminarz
budowy
dróg
wodnych
na r. 1910.

Na kilkakrotne przypomnienia nadesłało c. k. Ministerstwo handlu preliminarz budowy dróg wodnych na r. 1910 dopiero przy reskrypcie z 17. września 1909 l. 3.533 W. St.

Według tego preliminarza mają wynosić wydatki na budowę dróg wodnych w r. 1910:

1. w Czechach . . .	30,800.793 K
2. w Galicyi . . .	8,352.228 „
3. w Morawie . . .	5,451.871 „
4. w Austrii dolnej . . .	2,777.378 „
razem . . .	47,382.270 K

Z powyższej sumy przypada na Galicyę:

A) Rubr. I. Pobory osobiste personalu ekspozytury w Krakowie (50 urzędników i funkcyjaryuszów technicznych, 2 urzędników konceptowych, 2 geometrów, połowa poborów 1 inspektora przemysłowego, 1 urzędnika rachunkowego, 4 urzędników kancelaryjnych i 5 woźnych)	215.447 K
B) Rubr. II. Koszta podróży i przesiedlenia	25.000 „
„ III. Remuneracye i zapomogi	8.000 „
„ IV. Urządzenia dobroczynne (zabezpieczenie od choroby i wypadków itd.)	1.000 „
„ V. Potrzeby kancelaryjne	15.000 „
„ VI. Koszta druków	1.500 „
„ VII. Koszta porta, telegramów i telefonu	200 „
„ VIII. Najem i utrzymanie budynków skarbowych	12.500 „
„ IX. Opłaty publiczne (podatek gruntowy itd.)	10.000 „
„ X. Wydatki rozmaite	2.000 „
„ XI. Zwroty dochodów	— „
„ XII. Roboty wstępne w polu	5.000 „
razem	295.647 K
C) Kanalizacja Wisły w Krakowie, wykupno gruntów i kosztą budowy	3,000.000 „
D) Wykupno gruntów na przestrzeni Zator-Samborek-Kraków	2,500.000 „
E) 16·2% kosztów centralnego kierownictwa w r. 1910 preliminowanych na 750.821 K	121.633 „
F) dto za lata 1904—1908 (w sumie 3,417.963)	553.710 „
dto za r. 1909 (w sumie 699.983)	113.397 „
G) Zwrot kosztów robót przygotowawczych dla budowy dróg wodnych w Galicyi za lata 1904—1908	715.031 „
dto za r. 1909	1,052.810 „
Ogółem	8,352.228 K

Przy 95% kursie emisyjnym pożyczki wyniesie kapitał nominalny w obligacjach 8,791.819 K, półroczna zaś rata anuitetowa 4% pożyczki umarzalnej w 90 latach 181.145 K, z czego przypada:

na państwo $\frac{7}{8}$ 158.502 K

na kraj $\frac{1}{8}$ 22.643 „

Ponieważ c. k. Ministerstwo handlu do r. 1908 nie rozpoczęło budowy dróg wodnych w Galicyi, zatem z wykazanej sumy 8,352.228 K należy w myśl uchwały Wysokiego Sejmu z 14. listopada 1905, tudzież postanowień §§. 12. i 6. państwowej ustawy kanałowej potrącić: wydatek pod F) 553.710 K

„ „ G) 715.031 „ 1,268.741 „

tak iż kraj może być obciążony tylko $\frac{1}{8}$ częścią kwoty . 7,083.487 K, wskutek czego półroczna rata anuitetowa 22.643 K, jaką kraj w r. 1910 miałby wypłacić, odpowiednio się zredukuje.

Ponieważ Wysoki Sejm w budżetach krajowych z lat poprzednich uchwalił już na ten cel sumę 42.357 K, zatem nie zachodzi potrzeba wstawiania osobnego kredytu do preliminarza krajowego na rok 1910.

Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm uchwalić raczy:

I. Sprawozdanie Wydziału krajowego z dnia 1. października 1909 l. 104,705 o budowie dróg wodnych Sejm przyjmuje do wiadomości.

II. Sejm wzywa c. k. Rząd, ażeby:

a) zarządził przeprowadzenie rewizyi trasy i reambulacyi politycznej przestrzeni kanału spławnego od Zatorza do granicy śląskiej, tudzież reambulacyi politycznej przestrzeni kanału spławnego od Samborka do Płaszowa;

b) przystąpił bezzwłocznie do budowy kanału spławnego na przestrzeni Zator-Samborek.

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

Marszałek krajowy:

St. Badeni w. r.

Sprawozdawca:

Tadeusz Pilat w. r.

Członek Wydziału krajowego.