

DAWNICTWO „ŻYCIE” W KRAKOWIE
UL. STRASZEWSKIEGO 20.

INŻYNIER ARTUR HAUSNER

ODRODZENIE GALICJI A DROGI WODNE

Z 2 TABLICAMI I RYSUNKIEM W TEKŚCIE



KRAKÓW 1911

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH
SKŁADY GŁÓWNE: WARSZAWA: G. CENTNERSZWER I SKA;
LWÓW: H. ALTENBERG; NEW YORK: THE POLISH BOOK
IMPORTING Co.

WYDAWNICTWO „ŻYCIE” W KRAKOWIE
UL. STRASZEWSKIEGO 20.

INŻYNIER ARTUR HAUSNER
ODRODZENIE GALICJI
A DROGI WODNE

Z 2 TABLICAMI I RYSUNKIEM W TEKŚCIE



KRAKÓW 1911

DO NABYCIA WE WSZYSTKICH KSIĘGARNIACH
SKŁADY GŁÓWNE: WARSZAWA: G. CENTNERSZWER I SKA-
ŁWÓW: H. ALTENBERG; NEW YORK: THE POLISH BOOK
IMPORTING Co.



HAV
ODR.

br. 475

Brzesk



Drogi wodne.

Najdawniej znanym i najbardziej używanym środkiem komunikacyjnym, środkiem przewozu osób i rzeczy, były drogi wodne.

Morza, rzeki i koleje odgrywają w życiu człowieka, w życiu społeczeństw rolę pierwszorzędną, taką samą, jaką odgrywa arterja krwionośna w organizmie ludzkim.

W odległej starożytności, czy w czasach najnowszych, aż do wynalezienia i rozwoju dróg żelaznych, brzegi mórz i rzek splawnych skupiały zbiorowiska ludzkie, wytwarzały sposobność wymiany produktów naturalnych i wytworów rąk ludzkich, rozszerzając granice potrzeb, stwarzając bogactwa materialne i duchowe.

Poszarpane brzegi starożytnej Grecji, Małej Azji, Italji, tysiące wysp morza śródziemnego, Egipt z życiodajną rzeką swą Nilem, Eufratem i Tygrysem objęta Mezopotamja rozkwit swój, wysoką cywilizację zawdzięczając środkom komunikacyjnym, jakie przedstawiają morza i rzeki.

Tysiące okrętów, łodzi, statków, poruszanych siłą mięśni ludzkich, ożywiały wielkie przestrzenie wód, które pod swe panowanie zagarniał śmiały zdobywca żeglarz.

Patrząc dziś na gęstą sieć kolei, które jak obręczami żelaznymi otaczają kulę ziemską, patrząc na ciągły postęp w ulepszeniach maszyn, w budowie torów, w bezpieczeństwie ruchu — zdawałoby się, że kolej zastąpi wszystkie inne środki komunikacyjne, stanie się jedynym, który w nowoczesnym gospodarstwie sprostą wszystkim potrzebom.

Tak jednak nie jest.

Pomijając już połączenie np. z Ameryką, które tylko drogą wodną jest możliwe, w komunikacji śródlądowej drogi wodne odgrywają wielką rolę, a dalszy rozwój gospodarczy bez dróg wodnych stałby się wprost niemożliwym. To też gdzie tylko widzimy postęp w rozwoju gospodarczym, równolegle z nim postępuje rozwój dróg wodnych rozmaitego rodzaju, mniej lub więcej wygodnych i do transportu sposobnych.

Drogi morskie.

Najdogodniejszą drogę wodną przedstawia morze. Woda stojąca, o dowolnej głębokości, pozwala na budowę olbrzymów, którym niejako umniejsza

ciężaru, olbrzymów, które wykonać mogą pracę, jakiejby kolej sprostać nie mogła. Okręt, który zabiera 4000 ludzi, dziesiątki tysięcy tonn towarów (tonna 1000 kg.), nie należy do rzadkości, a dla przewiezienia takiego ładunku potrzebaby dziesiątków pociągów.

Takie to korzystne warunki robią z drogi morskiej najtańszy z istniejących środków przewozu.

Rzeki spławne.

Wszelkie rzeki spławne o głębokich nurtach przedstawiają te same korzyści, jakie przedstawia morze. Różnicę stanowią koszty ruchu, gdyż motory poruszające statki, przeznaczone do płynięcia zarówno z biegiem wody jak i przeciw prądowi, muszą być stosunkowo silniejsze niż w okrętach morskich. Czasem nawet sam ruch jest zupełnie utrudniony z powodu katastrofalnych wezbrań, przyczym ofiarą padają porty i składy.

Rzeki skanalizowane.

Rzeki mniejsze, których kierunki i głębokości nurtów potrzeba sztucznie utrzymywać, by uczynić je dogodnymi dla stałego ruchu transportowego, przedstawiają mniej korzystny środek ko-

munikacyjny od poprzednich. Mimo to bardzo nawet drogie roboty, potrzebne dla uszlusowania rzeki, jeszcze się opłacają, czego dowodzą skanalizowane rzeki Francji i Niemiec.

Kanały sztuczne.

Najkorzystniejszą drogą wodną, najbardziej sposobną dla transportu, są kanały sztuczne.

Prowadzone być mogą podobnie jak kolej dowolnie od miejscowości do miejscowości, naturalnie w niezbyt górzystym terenie, gdyż koszt budowy przeniósłby korzyści z ruchu. Najkorzystniejsze warunki przedstawia teren płaski, nizinny.

Kanał w takim terenie przedstawia się jak rów, szeroki na 40 i więcej, a kilka metrów głęboki, zależnie dla jakich statków i na jaką pojemność obliczonych. Buduje się go zawsze w poziomie, to znaczy, że woda w kanale musi być stojąca. Konieczny ten warunek utrudnia bardzo budowę, bo wiemy, że terenu poziomego prawie że niema, że musimy pokonywać wzniesienia. Robi się to więc za pomocą śluz komorowych. Śluz są to obszerne baseny z betonu lub kamienia do 70-ciu i więcej metrów długie, 9 m. szerokie, a kilka do kilkanaście metrów głębokie; urządza je się tak, że do górnej części śluzy wpuszcza się ciąg poziomy kanału górnego, a do dolnej części śluzy ciąg po-

ziomy kanału dolnego, wytwarzając w ten sposób połączenie pionowe obu ciągów poziomych.

Śluzy te odgrywają zarazem rolę windy — muszą bowiem podnosić statki do góry i opuszczać na dół.

fig. 1

Opuszczanie statku w śluzie komorowej

(szematycznie)

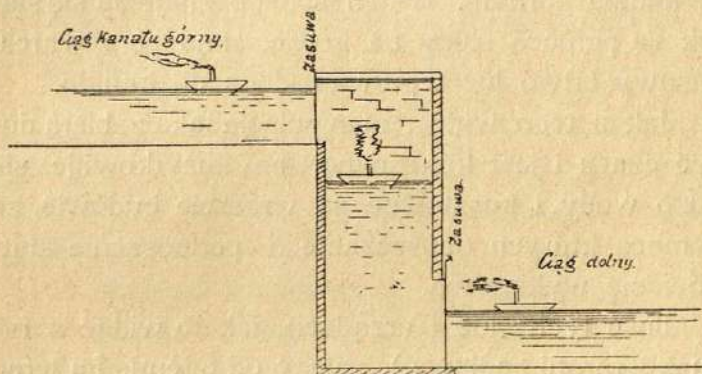


Figura 1.

Opuszczanie takie statku odbywa się w następujący sposób: statek czy też łódź wprowadza się z ciągu kanałowego do śluzy, wypełnionej wodą, za pomocą zasuw oddziela się śluzę od ciągu kanałowego i przez wypuszczenie wody ze śluzy, wraz ze znizeniem się w niej zwierciadła wody, zniża się równocześnie statek czy też łódź, w śluzie się znajdującą, do poziomu ciągu kanału niższego. Gdy

to już osiągniemy, wyprowadza się statek ze śluzy do kanału.

Podobnie zupełnie postępuje się, gdy chodzi o wywindowanie statku z ciągu dolnego kanału do ciągu górnego. Statek wprowadza się do śluzy, śluzę oddziela się od kanału zasuwą i wypełnia wodą.

Podnoszące się zwierciadło wody unosi ze sobą statek do góry, do wysokości zwierciadła wody w kanale górnym. W ten sposób znajdzie się statek za pomocą śluzy na górze, skąd po otwarciu zasuwy łatwo już wprowadzić go do kanału.

Jak z tego widać, manipulacja taka zabiera dosyć czasu i jest kosztowną, bo zużytkowuje się dużo wody, i kosztowne są wreszcie budowle, za pomocą których opuszczanie i podnoszenie statków się wykonywa.

Ilość tych śluz i urządzeń, jak to widać z rysunku (profil podłużny), zależy od terenu. Im teren jest równiejszy, bardziej płaski, poziomy, tym mniej potrzeba śluz, tym kanał jest tańszy i przewóz szybszy.

Doświadczenia porobione we Francji, gdzie dróg wodnych, jak to poniżej zobaczymy, jest najwięcej, wskazują, że przy cenach transportu, istniejących tam na kolejach, opłaci się jeszcze budowa kanału, w którym co dwa kilometry trzeba używać śluzy komorowej.

Obok śluz, są jeszcze inne budowle, służące

bądź dla ułatwienia, bądź dla prowadzenia ruchu na kanale. Są więc porty, mosty, któremi prowadzi się kanał (akwadukty) naprz. ponad kolejami i rzekami, domy strażnicze przy śluzach, wreszcie budowle, służące do zasilania kanału wodą. Do tych ostatnich należą kanały boczne, doprowadzające wodę z rzek, stawów i zbiorników sztucznych, i wreszcie same zbiorniki sztuczne.

Wymienione tu wszystkie budowle wpływają na koszt budowy kanału i decydują, czy opłaci się budować kanał, czy też nie.

Budowę kanałów sztucznych w ostatnich czasach udoskonalono dzięki postępowi wiedzy inżynierskiej i dzięki doskonałym materiałom budowlanym, ale i w czasach najdawniejszych, już w Grecji umiano je budować.

W czasach najnowszych wybudowano wielki kanał Suezki, łączący morze Śródziemne z oceanem Indyjskim, o długości 104 kilometrów a szerokości 60 metrów. W ostatnich zaś latach ukończono już prawie sławny kanał Panamski. Technika współczesna miała tam do pokonania nadzwyczajne trudności. Oba te kanały obliczone są na wielkie morskie okręty, stąd ich wymiary, jako też wszystkie budowle pomocnicze są niezwykle wielkie.

Kanały w Polsce.

W początkach wieku XVII-go Rzeczpospolita polska zajmowała się również sprawą dróg wodnych. Kraj wybitnie rolniczy, nizinny, mający na sprzedaż zboże i drzewo, więc płody rolnicze, starał się o tani środek transportu. To też Sejm Rzeczypospolitej polskiej w 1631 roku uchwalił budowę kanału Berezyńskiego. W tym samym czasie projektowano połączenie Dniepru z Niemnem przez rzekę Jesiołdę i Szczawę, więc połączenie morza Czarnego z Bałtykiem. Kanał ten w wieku XVIII zbudował hetman Ogiński i stąd nazywa się też kanałem Ogińskiego.

Projektowano dalej połączenie Wisły z Dnieprem, więc drugie połączenie morza Czarnego z Bałtykiem, za pomocą Prypeci, Piny i Bugu; projekt ten uchwalono w roku 1775.

Kanał Berezyński, jakoteż obydwie połączenia morza Czarnego z Bałtykiem częściowo wykończył i wybudował rząd rosyjski. Kanały te noszą nazwę Berezyńskiego, Augustowskiego i Windawskiego. Uchwalono także połączenie Dniestru z Wisłą w Galicji i ten kanał dotychczas nie został wybudowany.

Drogi wodne w czasach najnowszych.

Nietylko jednak w czasach dawniejszych drogi śródlądowe odgrywały tak wybitną rolę. Możemy stwierdzić faktami, że dziś, że obecnie rozwój dróg wodnych postępuje zupełnie równolegle z rozwojem kolei i rozwojem gospodarczym.

Drogi żelazne, jakby pozornie sądzić można, nietylko nie tracą nic na rentowności, gdy równolegle prowadzi się kanał, ale przeciwnie, pozbywając się masowych produktów, jak kamienia, węgla, drzewa, rudy żelaznej i wielu innych, zyskują na przewozie wytworów przemysłowych o mniejszej objętości i znoszących wyższe koszta transportu.

Wzdłuż kanału, za pomocą którego bardzo tanio, jak to poniżej zobaczymy, dowozić można materiał surowy i węgiel, powstaje przemysł, ożywia się okolica, rosną potrzeby a z niemi ruch na kolejach.

Na dowód, że tak oceniają stosunek tych dwóch środków komunikacyjnych ludzie fachowi, przytoczymy opinię, wypowiedzianą przez inżynierów francuskich na kongresie żeglugi śródlądowej w Manchester w 1890 roku:

»Wzrost transportu na drogach wodnych oznacza wzrost majątku narodu. Dzięki niskim kosztom transportu, jaki drogi wodne zapewniają, wytwarzają tak dla produkcji rolnej jak i przemysłowej nowe warunki bytu; drogi wodne oddziałują silnie na podniesienie przemysłu całego kraju.

Minerały budzą się ze snu pod ziemią, fabryki wyrastają wprost z ziemi, wtłaczając się między kanał, który im dowozi surowe materiały, a kolej, która odwozi ich przemysłowe wyroby. Zmienia się obraz całej okolicy, rozwija praca i bogactwo, a skarb państwowy w tysiącnych formach czerpie obfite wynagrodzenie za kosztą wykonania i utrzymania dróg wodnych.

W ten sposób wytwarzają drogi wodne nowe ogniska ruchu, a równocześnie podnoszą istniejący ruch w tej mierze, w jakiej w żaden sposób nie potrafią tego zdziałać koleje żelazne¹⁾.

Opinia ta fachowych sfer technicznych francuskich wyrosła na doświadczeniu, zrobionym w tej dziedzinie we Francji.

Kanały we Francji.

Francja jest klasycznym krajem dróg wodnych. Sieć ich wynosi 17 tysięcy kilometrów, z tego 12 i pół tysięcy ukończonych, a 5 tysięcy na ukończeniu. Naturalnie są tu wliczone skanalizowane i spławne rzeki. Gdy się doda, że sieć dróg bitych francuskich wynosi 800 tysięcy kilometrów, kolei żelaznych 47 tysięcy kilometrów, dających 4 i pół % dochodu, to się zrozumie, że kanały nie mogą być konkurencyjnym środkiem komu-

¹⁾ Cyt. prof. Matakiewicz. Ankiet.

nikacyjnym dla kolei i dróg, a przeciwnie, drogi wodne przyczyniają się do ich rozwoju.

Jak zaś wielką wagę przywiązywali Francuzi do dróg wodnych, świadczy to, że lwią część tej sieci wybudowali bezpośrednio po strasznym pogromie pod Sedanem, w wojnie z Prusami w 1870 roku.

Kraj, obrabowany ze złota, po zapłaceniu 5-ciu miliardów kosztów wojennych, w dwa lata później wydaje półtora miljarda franków na drogi wodne!

I zapewne opłacił się ten wielki wydatek, gdyż, jak wykazuje statystyka ruchu na kanałach, ruch ten w ostatnim dziesięcioleciu się podwoił.

Kanały w Niemczech.

Nie szczędzą też pieniędzy na kanały Niemcy. Mają ich obecnie około 14 tysięcy kilometrów, obok 55 tysięcy kilometrów kolei żelaznych, które dały 6% dochodu — jest to najwyższy dochód na kolejach w Europie. Do tak wysokiego dochodu przyczyniły się z pewnością drogi wodne, na których ruch w ostatnim dziesięcioleciu wzrósł średnio 4-krotnie, one to zabrały kolei transport materiałów masowych, oddziaływujący niekorzystnie na ich rentowność.

Nie chcemy cytować stosunków z krajów innych, jak Belgja, Holandja i Ameryka, o bar-

dzo rozwiniętej sieci dróg wodnych, przykłady powyżej przytoczone świadczą dosadnie o roli tych środków transportu w gospodarstwie społecznym.

Drogi wodne w Austrii.

Mówiliśmy poprzednio, że o budowie dróg wodnych decydują koszty, które zależą od terenu; im teren jest dogodniejszy, im mniej śluz budować potrzeba, tym kanał jest tańszy i lepiej się opłaca.

Takim terenem wprost idealnym jest Galicja. Powierzchnia jej wydłużona, teren płaski, kraj rolniczy, mający do przewozu materiały o wielkiej pojemności i ciężarze, nadaje się najlepiej dla budowy dróg wodnych. To też, jak zauważyliśmy, już Sejm Rzeczypospolitej polskiej projektował połączenie Wisły z Dniestrem, a i Sejm galicyjski w roku 1894, przedkładając program regulacji rzek w kraju, zwrócił uwagę rządu na wielkie znaczenie dróg wodnych w Galicji.

Posłowie — Jan hr. Stadnicki jeszcze w r. 1880 i dr. Tadeusz Rutowski w 1893 — sprawę tę w Sejmie poruszyli, wskazując na przykłady Francji i Niemiec.

Program ówczesny, przedłożony przez Sejm, obejmował sieć: Dunaj — Odra, Odra — Wisła, Wisła — Dniestr do Halicza, z odnogą przez Lwów do Brodów, względnie do koryta Styru.

Rząd jednak był głuchym na to rozumne żądanie Sejmu i dopiero w roku 1901 minister Körber przyszedł ze swoim głośnym programem ekonomicznym, obejmującym budowę kolei alpejskich (drugie połączenie z Tryjestem) i sieć dróg wodnych, łączącą Dunaj z Odrą, Odrę z Wisłą i Wisłę z Dniestrem.

Występ ministra Körbera był niespodzianką. W rozwoju państw współczesnych Austria odznaczała się tym, że potęgi swej nie opierała na dobrobycie, sile ekonomicznej i względnym zadowoleniu narodów, tworzących państwo, o co starały się narody i państwa inne, a przeciwnie, siłę swą czerpała niejako z niezgody narodów i ich gospodarczego zaniedbania. Że tak było dotąd i tak jest, to przekonywa nas o tym historia dróg wodnych. Jak wiemy bowiem, od czasu uchwalenia przez parlament ustawy o drogach wodnych upłynęło lat dziesięć, a dotychczas kanałów nie wybudowano.

Nie z lekarstwem na niedomagania gospodarcze w Austrii przyszedł minister Körber, program jego ekonomiczny miał być środkiem politycznym, dla przedłużenia życia parlamentowi przywilejów.

Parlament ten stał się wówczas pośmiewiskiem w oczach Europy, budą jarmarczną, w której dochodziło do scen, obrażających najprymitywniejsze ludzkie uczucia. I wtedy to z programem ekonomicznym, jakby z cudownym lekarstwem na

austriackie rany, przyszedł minister Körber, chciał on odwrócić niejako uwagę od politycznych krzywd, jakie się działy narodom i pojedynczym klasom, robotnikom i chłopom w Austrii, a zainteresować ich sprawami gospodarczymi. Manewr Körberowski się nie udał — najlepsze lekarstwo na reumatyzm nie uleczy suchot...

Rząd Körbera poszedł w zapomnienie, na suchoty austriackie znalazło się lekarstwo: reforma wyborcza; program zaś ekonomiczny przeprowadzono tylko częściowo, zadowolając Niemców i Czechów.

Ustawa o drogach wodnych.

W dniu 11 czerwca 1901 roku sankcjonował cesarz uchwaloną przez obie Izby Rady Państwa ustawę o drogach wodnych; ustawa ta opiewała:

»Do lat dwudziestu, więc do roku 1921 mają być wykonane następujące drogi wodne:

1. Kanał Dunaj-Odra.
2. Kanał Dunaj-Wełtawa-Budziejowice i kanalizacja Wełtawy od Budziejowic do Pragi.
3. Kanał Dunaj-Odra do średniej Łaby i kanalizacja Łaby od Mielnika do Jaromierza.
4. Dunaj-Odra do Wisły i Wisła Dniestr do Halicza.
5. Regulacja tych rzek w Czechach, Morawach, Galicji, dolnej i górnej Austrii i na Śląsku,

które tworzą jedną sieć wodną z drogami wodnymi.

Dalej powiada ustawa, że wydatek ten na drogi wodne ma być pokryty z pożyczki, którą się ma umorzyć w ciągu lat dziewięćdziesięciu, płacąc rocznie 4⁰/₀.

Kraje zaś, przez które kanały przechodzić będą i których rzeki się uregułuje, zobowiążą się do spłacenia $\frac{1}{8}$ części kosztów budowy.

Rocznie wyniesie to 12¹/₂⁰/₀ całkowitej sumy, jaka potrzebną będzie do umorzenia pożyczki dla przeprowadzenia dróg wodnych.

Na pierwszy okres budowy 1904—1912 upoważnia ustawa rząd do podjęcia pożyczki, w wysokości nominalnej 250 milionów koron, polecając zarazem zapewnienie funduszków na dalszy okres.

W motywach swoich do ustawy minister Körber (Begründung zur Regierungsvorlage betreffend den Bau von Wasserstrassen 1901) powiada:

»Przedkładając ten projekt, mamy świadomość, że nastąpić powinna epoka rozwoju gospodarczego w Austrii.

Według doświadczeń, poczynionych gdzieindziej, rozwój ten jest koniecznym; a skutecznie i przyspieszyć go mogą tylko drogi wodne. W dalszym ciągu, uprzedzając już z góry odpowiedź niezadowolonych, pisze: »W pierwszej linii na względzie mieć trzeba gospodarcze korzyści, a nie wyniki finansowej rentowności« i twierdzi, że »to

wielkie dzieło zapewni bezwarunkowo wielką korzyść dla rozwoju ekonomicznego, że wydatek na budowę sownie się wypłaci».

Tak zalecał rząd Körbera projekt sieci dróg wodnych — zobaczymy, co zrobiły z nim rządy następne, jak wreszcie zachowały się wobec tego projektu interesowane kraje i ich reprezentacje w Parlamencie centralnym, jak zachowało się Koło Polskie.

Ustawa wyraźnie i jasno mówiła, że budowa powinna się rozpocząć w 1904 roku, tymczasem następny rząd Gautscha ani myślał budowy rozpocząć, a gdy poseł Daszyński, rozumiejąc ogromne znaczenie kanałów dla Galicji, w sprawie tej zabrał głos w Parlamencie i postawił wniosek nagły, aby rząd natychmiast przystąpił do wykonania ustawy, to Koło Polskie głosowało przeciw wnioskowi Daszyńskiego, wyrażając zaufanie dla rządu przez ustąp. Dzieduszyckiego.

Rząd, widząc taką obojętność najbardziej zainteresowanych, mianowicie Koła Polskiego, z budową nie śpieszył; Niemcy zaś i Czesi o ustawę się nie troszczyli, gdyż pierwsi otrzymali już z ekonomicznego programu Körbera nadzwyczajnie drogie koleje alpejskie, Czesi zaś z ustawy skorzystali, wydając z funduszu 250 milionowego 51 milionów, więc całą przeznaczoną kwotę, na kanalizację Łaby i Wełtawy, prócz 35 milionów z kredytu

75 milionowego na regulację rzek, przewidzianą w tejże samej ustawie.

Jednym słowem Niemcy i Czesi do roku 1912 są zupełnie zadowoleni i nie mają powodu, jak się to mówi w żargonie parlamentarnym, robić rządowi »trudności«. A Koło Polskie? zapyta czytelnik — Koło Polskie do 1910 przewaliło dwa gabinety Gautscha i Bienenrtha i... uchwalało konieczności państwowe!

I znowu w roku 1908 poseł Daszyński, socjalista, musiał stanąć w obronie kraju i ustawy, którą poniewierali właśnie ci, którzy socjalistów antynarodowcami i burzycielami ustaw zwykle nazywają.

Koło Polskie, przyciśnięte nagłym wnioskiem posła Daszyńskiego, wzywającym rząd do wykonania ustawy z roku 1901, w tak ważnej sprawie krajowej nie ośmieliło się już głosować przeciw, zato posłowie chyłkiem wynosili się ze sali. Mimo to wniosek nagły posła Daszyńskiego izba uchwaliła, a rząd w odpowiedzi nakazał opracowanie szczegółów projektu kanału Dunaj-Odra i polecił przystąpić do wykupna gruntów. Na tym jednak skończyła się działalność rządu, gdyż mimo wyraźnej woli parlamentu dotychczas nie ruszono łopatą. Bo zresztą i poco, kiedy rząd miał za sobą Koło Polskie; wprawdzie ono głosowało za rezolucją, ale w Radzie koronnej zasiadało dwóch ministrów Polaków, Dulęba i Biliński, a ten zwłaszcza ostatni uspokoił rząd i wytłumaczył, że zbyt

serjo stanowiska Koła w tej sprawie brać nie potrzebuje.

Rząd jednak nie mógł po tych wnioskach nagłych pozostawić sprawy niezakończoną, musiał wreszcie szukać sposobów obejścia ustawy. Nie było to trudno, zwłaszcza gdy żelazny kartel austriacki budowie kanałów był przeciwny. Dostawy szyn na ewentualne rozszerzenie linii kolejowych były dla kartelu zbyt ponętne, to też łatwo zdobyli się panowie Skene i Bärnreither w Izbie Panów na rezolucję, wzywającą rząd do rewizji ustawy z r. 1901.

Że taki obrót musiała wziąć sprawa, dziwić się nie należy, na czele rządu stoi przecież pan Bienenrth, który bez ogródek, mówiąc o kanałach, wyraził się, że do tego głupstwa swojej ręki nie przyłoży. A mimo to pana Bienenrtha popiera bezwzględnie Koło Polskie i jest najsilniejszym filarem jego rządu! Pan Skene i pan Bärnreither uzasadnili »głęboko« cały »nonsens« ustawy z roku 1901; przypatrzmy się, jakie są ich zarzuty.

Co mówią przeciwnicy kanałów?

1. Kanały są za drogie, raczej opłaci się kolej; państwo nie jest w stanie kanałów wybudować.
2. Koszta transportu kanałami będą wyższe niż kolejami.
3. Kanały nie będą się rentować.

Zajmiemy się po kolei każdym zarzutem z osobna :

Ile kosztować będą projektowane kanały?

Koszt całkowity budowy w myśl sprawozdania z dnia 20 czerwca 1910, złożonego przez Dyрекcję dróg wodnych, wynosi :

I. Kanalizacja Wełtawy i Łaby			
w Czechach			<u>199,000.000 kor.</u>
II. Kanały			
1. Dunaj-Odra	286 klm.		259,552.000 kor
2. Odra-Wisła	129·9 „		99,976.000 „
(w Galicji 77)			
3. Wisła-Dniestr			
do Zalesia	388·2 „		277,697.000 „
	<u>804·1 klm.</u>		<u>637,225.000 kor.</u>

Na kanały galicyjskie przypada zatem 465 km. za cenę 336,893.911 koron.

Zaznaczamy, że wzięliśmy pod uwagę projekty, w myśl uchwały z roku 1901, tylko tych krajów koronnych, których Sejmy oświadczyły się za budową i uchwaliły odpowiednie subwencje.

Tyle więc, ani mniej ani więcej, wynoszą kosztu zamierzonych budów, obliczone przez Dyрекcję dróg wodnych, na podstawie najściślejszych studjów.

Tymczasem w Izbie Panów Dr. Bärnreither

obliczył, że koszty te wyniosą dwa miljardy koron! Skąd wziął pan Bärnreither tę sumę, to już pozostanie chyba tajemnicą jego i austriackiego kartelu żelaza.

Musimy w tym miejscu podnieść odrazu odnośnie do Galicji kilka zasadniczych braków w projekcie, na który, jak widać, Koło Polskie żadnego wpływu nie miało lub mieć nie chciało. Projekt ten nie uwzględnia zupełnie zagłębia węglowego w powiecie Chrzanowskim, skąd wzdłuż Przemszy z Jaworzna do Oświęcimia powinna być zaprojektowana odnoga; nie można przecież nie obsłużyć najbogatszego i dziś już najbardziej rozwiniętego terenu węglowego.

Projektowany kanał Wisła-Dniestr powinien być przeprowadzony do Halicza, gdzie jest węzeł kolejowy, a nie, jak projektuje Dyrekcja dróg wodnych, do Zalesia.

Wreszcie zarzut najcięższy, że trasa, przechodząc dość blisko Lwowa, wielkiego tego środowiska nie uwzględnia, co dałoby się uskutecznić przez odnogę w okolicy Sądowej Wiszni, prowadzącą przez Lwów do Brodów, lub też do koryta Styru.

W sprawie tej zabierała głos Rada miasta Lwowa i przedłożyła nawet projekt gieneralny, opracowany przez profesora Rychtera. Pod względem technicznym odnoga nie natrafia na żadne trudności, a pod względem handlowym oddziałac

może nadzwyczajnie korzystnie na rentowność sieci głównej.

Powinno się dla tego z całym naciskiem, przy omawianiu projektu kanału galicyjskiego, żądać uwzględnienia tej odnogi.

Wracając teraz do kosztów, które obliczono na podstawie szczegółowych projektów trasy Dunaj-Odra-Wisła i na podstawie bardzo sumiennej analizy części projektu Wisła-Dniestr i które w sumie wynoszą 637 milionów 225 tysięcy koron, nie może być mowy, aby rząd przy obecnym stanie finansów nie mógł budowy w myśl ustawy przeprowadzić.

Nie chodzi przecież o całą sumę odrazu. Okres budowy przewidziany jest na lat 20, potrzeba więc będzie corocznie okragło 32 miliony, a wliczając straty na kursie powiedzmy 34 miliony; kwotę taką z łatwością państwo przez emisję obligów kanałowych otrzymać może, spłata zaś w dzisiejszych warunkach dla państwa, które rozporządza przeszło 2 $\frac{1}{2}$ miliardowym budżetem, nie przedstawia żadnej trudności.

Umorzenie bowiem 4% pożyczki, z 7% straty na kursie, ma się odbyć w ciągu lat dziewięćdziesięciu tak, że w pierwszym roku zapłaci państwo okragło 1.5 miliona, w następnym więcej, a w 20 roku, więc przy końcu budowy, suma ta wyniesie około 28.5 mil. kor. Z sumy tej $\frac{1}{8}$ część pokryją w myśl ustawy interesowane kraje.

Z pierwszego więc argumentu przeciwników nie pozostało nic, chyba ich zła wola, bo, jak ze ścisłych obliczeń się pokazuje, budowa nie wyniesie nawet połowy przez nich obliczonych kosztów, a dalej, według powyższego rachunku, nie przenosi zupełnie siły finansowej państwa.

Powiadają dalej panowie Bärnreither i Skene: Raczej budować kolej, rozszerzyć stacje, budować nowe tory i t. d.

Aby dać obraz różnicy kosztów budowy kolei i kanału, zacytujemy jeden przykład z praktyki budowy kanału, »de la Marne au Rhin i kolei z Paryża do Strassburga«^{*)}.

Obie te drogi zbudowane są równolegle obok siebie i w tym samym czasie, a koszt kilometra kolei wynosił 270 tysięcy franków, gdy tymczasem kilometr kanału 180 tysięcy, zatem $\frac{2}{3}$ kosztów. Dodać przytym należy, że kanał budowano w terenie trudnym, gdzie jedna śluza wypada na 2-3 kilometra.

II. Przeciwnicy mówią, że koszta transportu kanałem będą wyższe niż koleją.

Do takiej konkluzji dojść mogli, robiąc chyba spostrzeżenia na kanałach Marsa, a nie na kanałach ziemskich, we Francji i Niemczech, które przedewszystkim istnieją, na których odbywają się transporty i których administracja prowadzi najdokładniejszą statystykę.

^{*)} Inżynjer Machalski, artykuł z powodu dyskusji w Izbie Panów.

Już na pierwszy rzut oka każdy, kto tylko trochę kombinować potrafi, zrozumie, że koszt przewozu koleją musi być droższy. Przedewszystkiem sam tor kolei jest droższy, a utrzymanie go, stacje, tabor kolejowy, jak wagony i lokomotywy, wreszcie wielka stosunkowo ilość zajętych ludzi podraża bardzo transport koleją.

Tymczasem ruch na kanale przedstawia się zupełnie inaczej. Jedna łódka parowa o sile kilkunastu koni pociągnie trzy statki, każdy o pojemności 600 tonn, t. zn. 6 pociągów ciężarowych, które ciągnąć musi 6 lokomotyw o sile kilkuset koni. Odrazu więc już tu widzimy ogromną oszczędność na sile pociągowej i oszczędność na pracy ludzkiej, ale przypatrzmy się, jak wygląda praktyka.

Zasadnicza różnica między taryfą kolejową a kanałową polega na tym, że koleje mają mniej więcej taryfy stałe, obowiązujące na dłuższy przeciąg czasu, i dzielą się na 3—4 klas. Taryfy zaś kanałowe są daleko różnorodniejsze, nie obowiązują na dłuższy przeciąg czasu, są więcej dostosowane do warunków, przystosowują się niejako do potrzeb i życzeń odbiorców. Bywają notowane w podobny sposób jak kursa giełdowe i dla tego nie dadzą się ściśle porównać z taryfami kolejowymi.

Kilka przykładów z istniejących taryf.

Wagon cementu z Tryjestu do Bombaju (Indje) przewozi się okrętem za cenę, za jaką przewioz-

łoby się koleją na odległość 490 kilometrów, to znaczy nawet nie wzdłuż całej Galicji, a droga do Indji wynosi około 10.000 km.

Fracht węglowy na Łabie wynosi za 1000 kilogramów i 1 kilometr przewozu $\frac{1}{3}$ halerza, na odległość 320 kilometrów przewóz wynosi 1 kor. 6 halerzy, za tę cenę przewiezie kolej państwowa węgiel krajowy na odległość 6 kilometrów! zaś przewóz koleją na 320 kilometrów kosztowałby 89 koron!

Mimo trudności, robi sekretarz biura kolejowego w Wydziale krajowym p. Bronisław Chodkiewicz następujące zestawienie taryfy kolejowej i kanałowej:

Taryfa kolejowa na odległość 320 km. za 1000 kg.	zboże	ropa	drzewo	nawozy sztuczne	ruda	węgiel	żelazo
	1770	1470	930	800	940	826	1740

Fracht kanałowy na odległość 320 km. odległości naturalnej lub 403 taryfowej	1021	1021	678	678	678	588	849
--	------	------	-----	-----	-----	-----	-----

Różnica	749	449	252	122	262	238	891
Zatym fracht kanałowy jest tańszy o	42%	31%	27%	15%	28%	29%	51%

Taryfa ta obliczoną jest dla 2·60/0 renty kanałowej jako też i kolejowej, a ponieważ renta kolejowa wynosi właściwie 1·40/0, przeto cyfry procentowe, otrzymane na tablicy, są dla kanałów mniej korzystne, znaczy to, że procent tańszy przewozu na kanale wzrośnie do 400/0, zgodnie zresztą z opinią wielu fachowych ludzi.

Jaskrawy przykład, jak kupcy nasi wyszukują dla swoich transportów dróg wodnych, cytuje dyrektor Kędzior. Handlarze drohobyccy (warto, aby poznał się z niemi pan Bärnreither i Skene) wysyłają deszczułki dębowe koleją do Koźla na Śląsku, stąd skanalizowaną Odrą przez Szczecin do Paryża.

Wywóz drzewa z Galicji Wschodniej odbywa się Dniestrem i Prutem przez Odessę i Galacz, stąd do Rotterdamu, a z Rotterdamu drogami wodnemi do południowych Niemiec i Francji (Bujak, Galicja). Drzewo to odbywa drogę pięć razy dłuższą, a mimo to transport kosztuje taniej, w przeciwnym razie nie posługiwaliby się tą drogą kupcy.

Może za długo zatrzymaliśmy się na sprawie kosztów transportu kanałami, ale jest ona najważniejszą i wymagała gruntowniejszej odpowiedzi.

III. Na trzeci zarzut, że kanały nie będą się rentowały, moglibyśmy odpowiedzieć — koleje się także nie rentują, bo w roku 1909 przyniosły 1·40/0, a przecież chyba warjat powiedziałby, że są wobec tego szkodliwe albo niepotrzebne. Gdyby

więc nawet kanały się nie rentowały, co jest wykluczone wobec ścisłych obliczeń renty na 2·6⁰/₀, nie możnaby jeszcze przyjść do wniosku, że są niepotrzebne. Ogromna przecież korzyść z obniżenia przewozu do 40⁰/₀ z pewnością z górą zrównoważy stratę na rentowności.

Takie to zarzuty podniesiono w austriackiej Izbie panów, a w Koło Polskim, najbardziej zainteresowanym sprawą, nie znalazł się ani jeden głos, któryby je jak należy odparł. Owszem, pan minister Biliński, mąż zaufania Koła, miał nawet smutną odwagę przyjechać do Lwowa i zamierzał tu w Sejmie za 120 milionów koron sprawę dróg wodnych przehandlować.

Nie chcemy się rozwodzić nad brudną robotą pana Bilińskiego, który ma już ustaloną reputację handlarza dobrobytem kraju; pamiętamy, że dzięki jemu to nie przyszło w latach 80 do skutku wykupno kolei północnej, której taryfa w rękach chciwych spekulantów dała się dobrze we znaki Galicji. W Sejmie jednak trafił p. Biliński na silnego i zdecydowanego przeciwnika w osobie dyrektora Kędziora i mimo wszystkie sztuczki zakulisowe wyjechał, by wreszcie w kanałach galicyjskich utopić frak i pieróg ministerjalny.

Koło Polskie milczało, nie milczeli jednak prawdziwi zastępcy interesów szerokich mas, którzy przy każdej sposobności starali się sprawę dróg wodnych podnieść. Poseł Moraczewski w komisji drożyz-

nianej po raz trzeci sprawę dróg wodnych preforsował, a Izba wniosek $\frac{2}{3}$ głosów przyjęła.

Wreszcie ruszyło Koło, sprawa stała się zbyt głośną, dotychczasowe stanowisko Koła było skandalem!

Kongres techników z całej Polski na wniosek dyrektora Kędziora wypowiedział się jednomyślnie za sprawą dróg wodnych w myśl ustawy z r. 1901, a na wniosek piszącego uchwalił zaapelować do opinii publicznej i odnieść się do klubu polskich posłów socjalistycznych w Parlamencie wiedeńskim, na ręce posła Daszyńskiego, by sprawie nie pozwolili upaść.

Z ubolewaniem skonstatować tu muszę, że stała Delegacja V Zjazdu techników polskich wniosków tych dotychczas nie wykonała, w szczególności nie odniesiono się do posłów socjalistycznych, co było we wniosku wyraźnie powiedziane. Nie przypuszczam, żeby Delegacja zjazdowa chciała się puścić na śliską drogę polityki w tej sprawie.

Po uchwałach zjazdu zainteresowała się sprawą dróg wodnych szeroka opinia Kraju. Rady powiatowe, Rady gminne, Towarzystwa fachowe, Izby handlowe wypowiedziały się stanowczo i wyrażnie z żądaniem natychmiastowego rozpoczęcia robót.

Pod presją tą ruszyło Koło i — nie uwierzysz, Czytelniku! — obaliło rząd, preforsowało nowych ministrów, zaufańców Koła, a wiesz poco? — po

to, aby wywalczyć rewizję ustawy z r. 1901! — czyli zniszczyć to, co ustawa ta dawała! Bo trzeba być rozbierająco naiwnym, żeby wierzyć, że przy rewizji ustawy Niemcy i Czesi pójdą w obronie interesów naszych, gdy w tej sprawie już nas nie potrzebują.

Uchwalając rewizję, tymśamem zniszczylibyśmy wszelkie zobowiązania Niemców, jakie mieli dla nas, na jakie się zgodzono, dzięki junctim między budową dróg wodnych a kolejami alpejskimi, bo tak Czesi jak i Niemcy niebardzo chętnie patrzą przecież na rozwój przemysłu u nas, który im zabiera rynek zbytu.

Najważniejsza jednak rzecz to to, że Koło, zadowolając się rezolucją Bieniertha i desygnując na jej podstawie p. Głębińskiego do gabinetu, ułatwiło innym potężnym wpływom zniszczenie ustawy tak dla nas korzystnej.

Znamy bowiem obłęd pewnych sfer, które zrobić chcą z Austrii potęgę morską kosztem sił, które na północ raczej zwrócić się powinny; wpływy te drżą o rozwój południa, w obawie, aby przez drogi wodne, łączące się z drogami niemieckimi, nie skierować handlu do wybrzeża morza Niemieckiego.

W tym duchu nawet wystosowała Izba handlowa tryjesteńska po uchwaleniu ustawy z roku 1901 memorjał do rządu przeciwko drogom wodnym, które ruch handlowy skierować mają na północ i w ten sposób szkodzić rozwojowi Tryjestu.

Tasama jednak Izba nie protestowała przeciwko kolejom alpejskim, które były najkrótszym połączeniem Tryjestu z Berlinem. To stanowisko Izby tryjesteńskiej, wyszydzone, słusznie zresztą, przez organ dla popierania dróg wodnych w Niemczech, zdecydowało o nastroju sfer rządzących w Austrii, które długo myśleć nie lubią, zwłaszcza nad sprawami, któreby w przeciwieństwie do państwowych ludowemi nazwać można. Memorjał Izby tryjesteńskiej trafił do przekonania tym sferom, dziwimy się tylko, że, aby zadowolić Izbę tryjesteńską, nie poszły konsekwentnie dalej i nie poleciły odwrócić nurtów rzek, płynących do obcych mórz, Czarnego, Bałtyckiego i Niemieckiego, a zwrócić je w morze Adrjatyckie.

Jednak poza temi nieodpowiedzialnemi wpływami jest odpowiedzialny rząd; jego najpewniejszym filarem jest Koło Polskie, które ponosi całkowitą odpowiedzialność za zaprzepaszczenie tej najżywotniejszej sprawy dla przyszłości naszego kraju.

Jak widzieliśmy poprzednio, całkowity koszt kanału od Wiednia przez Kraków do Halicza, długości 804 kilometrów, wynosi 637·5 miljona koron, z czego na kanały galicyjskie, nie wliczając odnogi w powiat chrzanowski i odnogi od Sądowej Wiszni przez Lwów do Brodów, na długości 465 kilometrów, wypada 337 miljonów okrągło.

Koszt ten, wedle opinji znawców, jest za wy-

soki, chyba że materiały budowlane i robota mają być pierwszej jakości, co w gruncie rzeczy być powinno, mimo to suma ta nie stoi w żadnym stosunku do tych olbrzymich korzyści, jakie dają drogi wodne. Specjalnie odnosi się to do Galicji. Projektowany kanał przecina wydłużony kształt Galicji na dwie połowy i obsługuje korzystnie cały kraj. Teren, przez który przechodzi, jest przeważnie płaski, nizinny, a budowa na długości 250 kilometrów, w części pomiędzy Krakowem a Sądową Wisznią, nie wymaga ani jednej śluzy. Teren ten należy do najkorzystniejszych w Europie, a szybkość przewozu w takich warunkach jest bardzo znaczna, dochodzi dla statków o pojemności 600 tonn do 6 kilometrów na godzinę.

Załadowany więc węgiel w Krakowie mógłby przybyć do Lwowa w ciągu 50 godzin.

Wyliczyliśmy pokrótce cechy, które pod względem technicznym przedstawiają duże korzyści, które z drogi wodnej robią pożądany środek komunikacyjny.

Przejdziemy teraz do omówienia korzyści, jakie z dróg wodnych odniesie bezpośrednio rolnictwo i przemysł.

Korzyści z dróg wodnych dla rolnictwa.

Ustawa z roku 1901 zapowiada obok budowy dróg wodnych regulację tych rzek, które z dro-

gami wodnemi tworzą wspólną sieć wodną. Ten punkt ustawy odpowiada tylokrotnie stawianym żądanom do rządu o regulację rzek galicyjskich, której dotychczas nie przeprowadzono i dla tego kraj nasz wydany jest na pastwę niszczącego żywiołu. Rokrocznie bowiem zabiera woda dziesiątki milionów, rujnując tysiące egzystencji, skazując je na kij żebraczy. Temu barbarzyństwu gospodarczemu kładzie ustawa kres — uregulowane rzeki galicyjskie, to uratowanie dziesiątków milionów koron corocznych strat.

Wybitne jednak korzyści dla podniesienia rolnictwa bezpośrednio da kanał, urządzony w ten sposób, by można było wodą jego zasilać stawy rybne, nawadniać łąki i pastwiska, zwłaszcza że kanał w całej Galicji Zachodniej począwszy od Krakowa przechodzi w terenie piaszczystym, ubogim. W ten sposób udałoby się w pasie, szerokim na 10 kilometrów po 5 kilometrów z obu stron, a długim na setki kilometrów, podnieść rolnictwo do wyżyny, o jakiej bez kanału pomyśleć się nie da.

Obok tej korzyści bezpośredniej wielkie znaczenie dla rolnictwa mieć będzie tani przewóz sztucznych nawozów, bez których dziś gospodarstwo rolne, lepiej prowadzone, obejść się nie może. Według wykazu z roku 1908 sprowadzono do Galicji z Niemiec 59 tysięcy tonn tomasyny, nie mówiąc o tym, że tylko za pośrednictwem taniego

przewozu możnaby wykorzystać bogate pokłady kaititu w powiecie Kałuskim, które dziś prawie nie są eksploatowane. Sam wydział krajowy dla racjonalnego zagospodarowania (Kędzior, Ankieta) około 750 tysięcy hektarów pastwisk potrzebuje rocznie 450 tysięcy tonn kaititu i 500 tysięcy tonn tomasyny.

Wreszcie przebudowanie w ciągu 20 lat 337 milionów koron, więc 17 milionów rocznie, to zarobek dla dziesiątków tysięcy a utrzymanie dla stu tysięcy głów rodzin robotników wiejskich, to oszczędzenie setkom tysięcy przez przeciąg lat dwudziestu tułactwa za pracą poza granicami kraju!

Patrząc na te ogromne korzyści, jakie odnosi rolnictwo bezpośrednio, jakżeż dziwnym wydać się musi stanowisko ludowców, stronnictwa chłopskiego, prowadzonego przez p. Stapińskiego, w sprawie dróg wodnych.

Stronnictwo chłopskie, tak wybitnie zainteresowane tą sprawą, występuje przeciw drogom wodnym, bo to odpowiada chwilowym kombinacjom ambitnych jednostek, wodzących rej w stronnictwie. Wprawdzie dziś stronnictwo to zmieniło stanowisko dzięki wpływom dyrektora Kędziora, ale czyż można ufać ludziom, którzy już raz nauczyli się interesy ogółu robić przedmiotem handlu politycznego?

Rozwój przemysłu a drogi wodne.

Od dziesiątków lat stronnictwa mieszczańskie operują hasłem uprzemysłowienia kraju. Tysiące recept wymyśliły mózgi mieszczańskie w tej sprawie, a wszystko kończyło się na niczym. Prosta rzecz — przemysłu nie robi się krzykiem, muszą mu sprzyjać odpowiednie warunki, a powstaje samorzutnie.

Tak rozpatrując rzecz, zobaczymy, że mieszczaństwo w Galicji nie rozumie swoich interesów, że tam pleni się frazes, że interesy swoje i kraju podporządkowuje interesom ambitnych jednostek.

Podające w pogardę na Zachodzie słowo niemieckie »Industrieritter« zamieniono u nas na zaszczytne: »adwokat przemysłu« — oto cała zdobycz uprzemysłowienia kraju; — wzbogaciliśmy język.

Jest jeszcze jedna: koncepcja autonomiczna narodowej demokracji.

W »Słowie Polskim« z początku lutego b. r. w artykule pod tytułem »Ograniczenie pracy« przychodzi autor do przekonania, że przemysłowi naszemu staje na drodze do rozwoju nieprzebyta góra: — austriackie ustawodawstwo socjalne, które ciężarem swym przygniata nasz przemysł i nie pozwala mu się rozwinąć — więc, prosta rzecz — żądajmy autonomji!

Stronnictwo to organizuje robotników! Żałuję

mocno, że robotnicy nie czytają »Słowa Polskiego«. Zobaczyliby jasno, że u nas przemysł nie rozwija się dla tego, że niewystarczająca na dziś ustawa o kasach chorych daje jaką taką pomoc robotnikowi w czasie choroby, że Zakład ubezpieczenia od wypadków ratuje kalekę niezdolnego do pracy od śmierci głodowej, że ustawa o ochronie kobiet i dzieci daje im zupełnie niewystarczającą ochronę.

Te ciężary, jakie ustawa częściowo narzuca przedsiębiorcom, mają być według Słowa Polskiego przeszkodą dla rozwoju przemysłu w Galicji, więc patryjota, kochający lud pracujący, żąda..... autonomji!

W fantazji autora artykułu Galicja autonomiczna przybiera formę amerykańskiej plantacji kawy lub trzciny cukrowej, z tych dobrych czasów, kiedy jeszcze kwitło niewolnictwo.

Uczony pismak kręci się wśród pracujących i na zgiętych grzbietach rodaków kreśli biczem swoje autonomiczne koncepcje...

A tymczasem podstawę przemysłu: środki taniego przewozu — robi narodowa demokracja w pierwszej linii przedmiotem handlu, oddaje je za frak ministerjalny, za tytuły, za pensje kumpanów.

Mieszczañstwo zaś galicyjskie z podziwem patrzy na sukcesy swoich posłów w polityce, z dumą mówi o tych swoich, którzy obalają rządy nieżyczliwe dla Galicji po to, by zająć miejsca nieprzyjaciół i rządzić tak, jak rządzili tamci!

Historja dróg wodnych odzwierciedla najlepiej tę politykę mieszczańską korupcyjną i zbrodniczą, politykę, w której najistotniejsze interesy mieszczan, robotników i chłopów stają się łupem karjerowiczów i krzykliwych błaznów, którym bezmyślny mieszczanin powierza obronę swoich interesów.

To też trafnie powiedział poseł Daszyński w swojej ostatniej mowie, wygłoszonej w sprawie dróg wodnych w parlamencie, zwracając się do większości: »Panowie, wy, którzy mówicie o darach dla Galicji, darujemy wam wszystkie przywileje, darujemy teki ministerjalne, nie odznaczajcie nikogo w Galicji orderem, nie płacicie galicyjskim posłom za głosowanie za rządem, nie dawajcie milionów bogatym szlachcicom galicyjskim w formie bonifikacji spirytusowej, nie dawajcie im koncesji szynkarskich, nie płacicie kolejami lokalnymi rozmaitych polityków Koła, nie pożyczajcie milionów zbankrutowanym bankom, zachowajcie dla siebie cały fundusz gadzinowy, ale dajcie nam zato tani środek komunikacyjny!«

Bez względu jednak na to, co robi mieszczaństwo galicyjskie, komu powierza swoje interesy, sprawa uprzemysłowienia kraju staje się wprost konieczną dla 8 milionowego kraju, staje się kwestją życia.

Albo uprzemysłowimy kraj, dając 1½ milionom ludzi dziś w rolnictwie zbytecznym pracę — albo

cofniemy się społecznie, niszcząc to, co było dotychczasowym dorobkiem.

Rolnictwo nie jest w stanie zatrudnić i wyżywić nadmiaru przyrostu ludności, z którego gospodarstwo nie tylko nie korzysta, a przeciwnie na przyroście ludzi traci, bo że tu i owdzie wykorzystuje niektóre zdobycze na polu uprawy i wydajności, to z drugiej strony, z powodu podziału gospodarstw wiejskich do granic ostatecznych, produkcja upada.

Dość przytoczyć dzieło Bujaka »Galicja«, a zobaczymy, że wydajność na roli się zmniejsza, że Czesi na hektarze produkują o 40% więcej niż Galicja!

Pozostaje więc uprzemysłowienie kraju, a Galicja z braku dróg wodnych, z braku taniego środka przewozu nie ma koniecznych warunków. Przynależąc do Austrii, nie może przez odpowiednią politykę handlową, celną, taryfową oddziaływać korzystnie na swój rozwój gospodarczy. Podlegać musi polityce krajów o rozwiniętym przemyśle, bez poparcia państwa zwłaszcza, dzięki utartej służalczości Koła Polskiego.

Wiemy bardzo dobrze i zaznaczyliśmy to już poprzednio, że rząd centralny austriacki mało zajmuje się gospodarczym rozwojem krajów, a najmniej już myśli o Galicji. Ale gdyby ta obojętność, a powiedzmy nawet nieżyczliwość miała być niejako celową polityką na korzyść krajów zachodnich, gdyby trzecia część państwa miała pozostać

rynkiem zbytu, zaniedbanym krajem wędrujących nędzarzy — to polityka taka powinna się spotkać z najusilniejszym protestem i konsekwencjami, które musiałyby wpoprzek stanąć planom Austrii oddziaływania korzystnego na Północ i Wschód.

Ośmiomiljonowy kraj nie zechce ginąć dla tego, że to odpowiada polityce takiego czy innego rządu i chwilowym jego interesom, nie będzie ginąć także dla tego, że jego reprezentacja prowadzić będzie lokajską politykę; niech we Wiedniu o tym pamiętają!

Państwo będzie musiało się z tym liczyć i będzie musiało zmienić swoją politykę względem Galicji w interesie własnym, przez uwzględnienie specjalnych warunków, w jakich się znajdujemy, będzie musiało dążyć do rozwoju przemysłu u nas.

I pierwszym podstawowym środkiem są drogi wodne, tani przewóz i połączenie z morzem dla łatwego sprowadzenia obcych surowców i wszechświatowej wymiany produkcji.

Drogom wodnym, zwłaszcza połączeniu przez Elbę z Hamburgiem, zawdzięczają Czechy wspa-
niały rozwój swego przemysłu. Galicja, mając drogi wodne, zdobywa połączenie przez Odrę z Bałtykiem, przez Dniestr z morzem Czarnym i tu leży cała doniosłość dróg wodnych.

Już poprzednio cytowaliśmy obliczenie Chodkiewicza, wybitnego znawcy taryf przewozowych. Rozpatrzmy się w cyfrach:

Podstawą przemysłu jest węgiel i ruda żelazna, kto ma tani węgiel i rudę, ten ma przemysł.

Zagłębie krakowskie ma od 25 do 30 miliardów tonn węgla, zatem 8—12 razy więcej jak cała Austria, chodzi tylko o to, by zdobyć dla niego tani środek przewozowy.

Przemysł galicyjski ma do pokonania silnego konkurenta w przemyśle zachodnio - austriackim, może go pokonać tylko tanim węglem i tanią rudą żelazną. Galicja rudy żelaznej nie ma, musiałaby ją sprowadzać z Niemiec lub ze Szwecji koleją, gdy tymczasem, mając drogę wodną Wisła — Dniestr, mogłaby sprowadzać rudę z południowej Rosji, z nad brzegów morza Czarnego. Ruda ta posiada wysoką wartość żelaza, bo od 40—48%, gdy najlepsza ruda austriacka, styryjska, posiada 30%. Chodkiewicz oblicza, że drogą wodną w porównaniu z najbardziej niskimi taryfami kolejowymi da się przewieźć rudę i węgiel o 28% taniej, a gdy się zważy, że przewóz materiałów surowych (mamy na myśli dostawę do Galicji) przedstawia częstkroć potrójną wartość materiałów samych — to tańszy przewóz o 28% przedstawia wartość samych materiałów.

Sprowadzając zatem rudę i węgiel drogą wodną, mielibyśmy te materiały niejako za darmo.

W takich warunkach możemy skutecznie konkutować z przemysłem zachodnio - austriackim i w ten sposób rozwinąć nasze kopalnictwo, które

w przeciwnym razie przez lat dziesiątki pozostanie jeszcze martwym.

Obok bogactwa węgla, którego nie umiemy użytkować, mamy rozwinięty przemysł naftowy i niewyczerpane bogactwo pokładów naftowych.

Znakomici fachowcy obliczają długość naftowych linii galicyjskich na 6000 kilometrów, więc po 10 równoległych linii wzdłuż całych Karpat, z czego roczna eksploatacja obecna wynosi zaledwie 1 kilometr (200 tysięcy wagonów). Jest to 20 część produkcji amerykańskiej a 6 część produkcji rosyjskiej.

Produkcja nasza pod względem technicznym jakoteż wydajności studzien jest daleko większą niż amerykańska i rosyjska, a przecież Amerykanie zdobyli europejski rynek, gdzie zaspokajają 80% zapotrzebowania, gdy tymczasem Galicja wysyła zaledwie 15%. Dzieje się to naturalnie dzięki temu, że Amerykanie mają drogi wodne, więc tani przewóz i mogą nawet u nas w Austrii z naszą naftą konkurować.

Byliśmy niedawno świadkami rozgrywającej się walki pomiędzy trustem naftowym amerykańskim, a galicyjską produkcją — wynik walki łatwy był do przewidzenia i gdyby nie rząd, który przez zakontraktowanie znacznej ilości ropy podniósł jej cenę, bylibyśmy świadkami ruiny naszego przemysłu.

Bo trzeba wiedzieć, że np. w r. 1909, 100 kg.

ropy naszej kosztowało 90 halerzy, gdy tymczasem amerykańska kosztowała 5·5 koron, kaukaska 5·5, rumuńska 4·5 kor. za 100 kg. — te niskie ceny groziły wprost ruiną naszemu przemysłowi.

Zapotrzebowanie nafty dziś jest ogólne, motory naftowe, jako też opalanie lokomotyw, maszyn, w ostatnich czasach maszyn okrętowych, staje się powszechne, a mając takie bogactwo pokładów, mamy przed sobą przyszłość.

Potrzeba tylko umożliwić wywóz przez tani środek komunikacyjny.

Pan Klaudjusz Angerman, inżynier górniczy, biorąc udział w ankiecie w sprawie dróg wodnych, zajmuje się specjalnie przemysłem naftowym, zastanawia się nad wpływem, jaki te drogi na rozwój jego wywrą, i pisze: »Tylko wróg mógł rękę przyłożyć do zaniechania kanałów, odebrał nam bowiem przyszłość, dla tego każdy nieuprzedzony musi taki krok uważać narówni ze zdradą«.

A kończy swój znakomity artykuł w ten sposób:

»Albo — albo, innego wyjścia niema. Rozwój przemysłu naftowego, wzbogacenie kraju i kanały, albo upadek przemysłu i nędzna wegietacja, monopol amerykański i zabicie naszego przemysłu, strata pracy z lat pięćdziesięciu. Niech dobrze się namyślą ci panowie nad ogromem odpowiedzialności wobec kraju i przyszłych pokoleń i wkońcu wobec własnego sumienia«.

Jest to apel pana Angermana do reprezentacji Galicji, do Koła Polskiego, w artykule z listopada, przed ukonstytuowaniem się nowego gabinetu, który powstał na gruzach gabinetu przeciwnego budowie kanałów.

Zdaje mi się, że dziś pan Angerman, po deklaracji nowego gabinetu i po przychylnym jej przyjęciu przez Koło Polskie, takiego apeluby nie wystosował, bo nie znalazłby tam ani poczucia odpowiedzialności wobec kraju, ani sumienia; chyba że p. Angerman jest narodowym demokratą i czytelnikiem »Słowa Polskiego«, w takim razie znajdzie w Kole za pośrednictwem tego organu co zechce!...

Tak dzieje się ze wszystkimi sprawami, ze wszystkimi wielkimi potrzebami Galicji — kraj uposażony w przyrodzone bogactwa, w rękach obecnej większości sejmowej, w rękach szlachty i rozmaitych klik miejskich, musi się zadowolić artykułami dziennikarskimi sprzedajnej, subwencjonowanej prasy...

Omówiliśmy znaczenie dróg wodnych dla dwu wielkich gałęzi przemysłu, z którymi związana jest produkcja wielu innych, poza tym mają drogi wielkie znaczenie dla przemysłu budowlanego i mogą być źródłem wielu rodzajów pracy i wytwórczości.

Przemysł budowlany dziś korzystać może wyłącznie z transportu koleją, a każde podniesienie taryfy odbija się na nim boleśnie. A przecież wapno, cement, żwir, cegła, kamień, piasek jako ma-

sowe materiały, których kosztu transportu obniżonoby do 40%, stałyby się materiałami wprost taniej, na czym mógłby zyskać przemysł budowlany, więc wpłynąć bardzo korzystnie na kwestję mieszkaniową, która w miastach staje się kwestją życia. Obok przemysłu budowlanego mieszkaniowego mogłaby się rozwinąć budowa dróg bitych gminnych, powiatowych, których tak konieczny rozwój u nas utrudnia niesłychanie wysoki koszt przewozu, mimo że opust na kolejach doprowadzono do ostatnich granic; opust ten zresztą w najbliższym czasie ze względu na niską rentowność kolei nasz minister rodak napewno zniesie.

To są zgruba wyliczone korzyści, które zapewniają drogi wodne. Dla tego dążyć będziemy całą siłą, na jaką zdobyć się będzie mogła klasa robotnicza, do zrealizowania ustawy z roku 1901, bo tylko ta ustawa zapewnia niedwuznacznie i bez zwłoki przeprowadzenie dróg wodnych.

Żądamy dla tego bezzwłocznego rozpoczęcia robót na części Dunaj — Odra — Wisła, które to roboty od roku 1912 ukończone być miały. Żądamy natychmiastowego rozpoczęcia szczegółowego projektu na przestrzeni Wisła — Dniestr.

Żądamy, ze względu na rentowność linii głównej, odnogi wzdłuż Przemszy w powiat Chrzanowski, do tamtejszego zagłębia węglowego.

Żądamy wreszcie, z tych samych względów,

odnogi od linii głównej przez Lwów do Brodów. W żadne układy wchodzić w tej sprawie nie można, bo wszystkie zdążać będą do tego, by Galicję oszukać. Wierzimy, że po tylu doświadczeniach żądania te staną się żądaniami obu narodowości, kraj zamieszkujących.

Wprawdzie w parlamencie Rusini zwalczają ustawę ze względów rzekomo narodowych, mówiąc, że z kanałami i z uprzemysłowieniem kraju wzmocni się żywioł polski we wschodniej Galicji — jest to tensam argument, jakim narodowi demokraci wojują przeciw kanałowi Odra-Wisła — niech jednak Rusini pamiętają, że Śląsk jest chyba dostatecznie uprzemysłowiony, a widzimy, że robotnik polski coraz więcej zdobywa praw i wynaradawiać się nie da. Zresztą poza nacjonalistami ruskimi i polskimi jest jeszcze ruskie i polskie społeczeństwo, które nie da się zbyć nacjonalistycznym frazesem w tej tak żywotnej sprawie, a Rusini więcej są nawet zainteresowani w uprzemysłowieniu kraju, bo są biedniejsi od Polaków.

Że społeczeństwo ruskie nie podziela polityki swoich posłów w parlamencie w tej sprawie, to najlepszy dowód, że na Zjeździe przed dwoma laty z powodu 25-lecia Proświty, na którym omawiano sprawę dróg wodnych, po referacie inżyniera Michała Korneli oświadczono się za rezolucjami referenta.

Przedstawiliśmy pokrótce sprawę i tu i owdzie

stanowisko Koła Polskiego, na które zwrócone były oczy całego społeczeństwa. Niestety — chyba zgoła naiwny człowiek wierzy jeszcze, że Koło Polskie cokolwiek dla tej sprawy zrobić potrafi.

Od samego początku, od roku 1901 za czasów parlamentu kurjalnego widzieliśmy zupełną obojętność Koła dla tej sprawy, było to zresztą zrozumiałe, bo w Kole Polskim rej wodziła szlachta, zupełnie nieczuła dla uprzemysłowienia kraju — ale jest wprost nie do pojęcia zachowanie się Koła, w którym wybitną rolę odgrywają zastępcy miast i małych rolnych chłopów.

Wykazaliśmy dobitnie, jakie epokowe znaczenie mieć będą drogi wodne dla wsi i miast, dla odrodzenia całego kraju, a reprezentanci jego milczą jak zakłęci...

W ciągu dziesięciu lat ani jeden członek Koła nie przemawiał w sprawie kanałów! — a przecież Koło to potęga!

W okresie od lat 10-ciu obaliło dwa gabinety — Gautscha z gniewu, że chciał dać powszechne prawo wyborcze — Bienertha, że w gabinecie jego zasiadał minister Biliński.

Widzimy więc, że Koło to potęga, ale wówczas, gdy służyć ma interesom przemysłowców niemieckich i czeskich, gdy służyć ma reakcji w Austrii, ale jest bezsilne, gdy ma wystąpić w interesie własnego kraju.

Setki publikacji, spora ilość wydawnictw, Zjazd techników z całej Polski, Rady powiatowe i dzięsiaćki gmin wypowiedziały się energicznie za sprawą kanału, za utrzymaniem ustawy z r. 1901, a Koło Polskie milczy.

Ze wszystkich tych głosów przebija jasne zrozumienie rzeczy, energiczna postawa w obronie nabytych praw — przeciwników sprawy piętnuje się mianem zdrajców, a w Kole — cisza!

I gdyby nie sprawa Paducha, Wiącka i Fidera, proces ks. Stojałowskiego ze spadkobiercami po śp. Lewickim, gdyby nie oszukańcze manipulacje z weksłami posła Stohandla i wreszcie proces o ordynarne łupiskórstwo wychodźców do Ameryki ks. Szpondra — wszystkich sześciu z pod znaków »narodowych« — toby o Kole nikt nie wiedział.

Nie wiedziałby kraj, że ma swoją reprezentację!

Trudno nie pisać satyry!

Po dwakroć, dwoma trzeciami głosów przechodzi wniosek posłów Daszyńskiego i Moraczewskiego za wprowadzeniem ustawy w życie i rozpoczęciem natychmiastowym robót — a Koło przy współudziale ministra Głębińskiego, Koło, popierające bezwzględnie rząd Bienertha, przynosi krajowi w darze... rewizję ustawy, ogłaszając to jako zwycięstwo, jako sukces!

Tymczasem wiemy, że rewizja usta-

wy jest ubiciem sprawy, popełnionym z całą świadomością przez pana Głabińskiego przy współudziale całego Koła!

Może teraz po tym jaskrawym nadużyciu zaufania, po tym haniebnym prze frymarczeniu najistotniejszych interesów kraju — może przejrzy wreszcie społeczeństwo, może zorjentuje się, jak w cyniczny sposób oszukują go ci, którym powierzyło obronę swoich interesów.

Klasa robotnicza nie miała nigdy złudzeń co do intencji i całej polityki Koła Polskiego. Polityka ta była zawsze obroną egoistycznych interesów klasowych drobnych grup, lub interesów klik i nie miała nic wspólnego z interesami kraju.

Sprawa dróg wodnych jest najlepszą ilustracją, najwymowniejszym komentarzem do krytyki, jaką wypowiadaliśmy przez lata całe.

Oszustwa wyborcze, mandaty z rąk starostów przy pomocy funduszków gadzinowych ubezwładniają Koło i tu leży cały sekret i źródło jego polityki.

Inaczej wytłumaczyć tego nie można. Koło w ten sposób ubezwładnione musi wysługiwać się rządowi i prowadzić politykę kosztem interesów kraju. Ta zależność jest tak silną, że wtedy nawet, jeżeli znajdzie się jednostka, która rozumie n. p. doniosłość dróg wodnych — musi milczeć! a co najwyżej może załamywać ręce z rozpacz.

Typowym przykładem poseł Kolischer, ekonomista i przemysłowiec, który w przeprowadzonej ankiecie w sprawie dróg wodnych broni z całą energią ustawy z r. 1901, a na pytanie, jakie zagraża niebezpieczeństwo w Galicji w razie anulowania ustawy z r. 1901 — odpowiada: »nieszczęście«!

Istotnie poseł Kolischer ma rację; nieszczęściem będzie dla Galicji brak kanałów — ale nieszczęściem jest, że w Kole Polskim niema ludzi z poczuciem odpowiedzialności, nieszczęściem, że brak tam ludzi z odwagą cywilną i charakterem, nieszczęściem, że karjerowiczostwo i samolubstwo stworzyło bagno, w którym nietylko giną drogi wodne, ale które zagraża życiu publicznemu u nas.

Pan Kolischer, jeden z najwybitniejszych posłów, nie może się na nic innego zdobyć w tej sprawie w Kole jak tylko na wykrzyknik: nieszczęście!

A przecież mógłby zdjąć z grzbietu p. Głębińskiego ministerjalny frak, przywieźć go do kraju i powiedzieć: Obywatele, oto ten frak ofiarował Wam p. Bienerth za drogi wodne, powiedzcie, co wybieracie!

Posel Kolischer tego nie zrobi, ale wróciwszy z Wiednia w gronie swoich przyjaciół krzyknie: »nieszczęście«!

Oto krótka historia sprawy dróg wodnych, pierwszej wielkiej inwestycji, zrobionej przez rząd po stutrzydziestoletniej gospodarce w Galicji dla

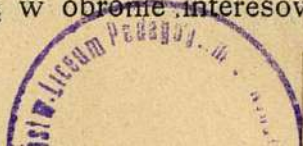
ekonomicznego jej podniesienia. Nie dostaliśmy nic, a potem przychodzą Niemcy i Czesi i mówią nam, że jesteśmy »krajem finansowo biernym«, lekceważą i traktują jak swoją kolonję.

Tak jednak dalej być nie może, a pierwszym odruchem społeczeństwa, poprzez swoją reprezentację, powinna być walka o drogi wodne. Sprawa ta nie może utonąć ani w nieżyczliwości rządu ani w mętach lokajskiej polityki Koła Polskiego.

Przy dobrej woli ludzi rozumiejących całą jej doniosłość, przy energii i zapale pracujących w kraju inżynierów i techników, przy pomocy politycznej organizacji robotniczej trzeba zorjentować społeczeństwo i wywołać taki nastrój, że jeżeli nie zrozumie go Koło polskie, to napewno zrozumie go rząd.

Do dyspozycji stoją dziesiątki środków: wykłady, wyjaśniające znaczenie dróg wodnych pod względem technicznym i gospodarczym, zgromadzenia, na których bezwzględnej krytyce poddać należy stanowisko Koła i rządu.

W każdym okręgu wyborczym na każde zgromadzenie wzywać należy posłów i żądać złożenia mandatu w razie obojętności dla sprawy lub w razie świadomego działania przeciw drogom wodnym. Żadne względy nie powinny tu obowiązywać, żaden wykręt nie powinien ujść płazem ludziom, którzy nie po to wzięli mandaty, by służyły ich osobistym ambicjom i celom, ale po to, by były bronią w obronie interesów kraju.





- Książeczka I: Konstytucja. 1 K. 50 h. (skonfiskowane!)
- Książeczka II: Wyczerpane.
- Książeczka III: Wyczerpane.
- Książeczka IV: Wyczerpane.
- Książeczka V: Wyczerpane.
- Książeczka VI: Wyczerpane.
- Książeczka VII: Wł. Orwid. Henryk Baron, życiorys. 30 hal.
- Książeczka VIII: Wł. Orwid. Stefan Okrzeja, życiorys. 30 hal.
- Książeczka IX: Z. Mieczysławski. Geografia militarna Królestwa Polskiego. 50 hal.
- Książeczka X: T. Kujawczyk. Ojciec Szymon. Wydanie nowe, przerobione. 30 hal. (Po konfiskacie zimunizowane!).
- Książeczka XI: Czytanka robotnicza. 1 K.
- Książeczka XII: J. Młot. Kto z czego żyje? Wydanie nowe. 40 hal.
- Książeczka XIII: Stach Zawierucha. Powstanie Kościuszkowskie. 1 K. 60 hal.
- Książeczka XIV: Z. Mieczysławski. Zadania praktyczne rewolucji w zaborze rosyjskim. (Po konfiskacie zimunizowane!). 30 hal.
- Książeczka XV: Bolesław Limanowski. Odrodzenie i rozwój narodowości polskiej na Śląsku. 60 hal.
- Książeczka XVI: Res. Rewolucja 1848 r. we Francji. 1 K.

Wydawnictwa poza powyższymi dwiema serjami:

- Wł. Orwid. Zamach na Skąłona. 1 K 50 h. (skonfiskowane!)
- Wł. Gumplowicz dr. Kwestja polska a socjalizm. 2 K.
- Brunon Kostecki. Jak oni! 1 K 50 h.
- Tytus Filipowicz. DIALOGI o życiu i śmierci. 1 K.
- M. Markowska. Burza (Poezje). Wyczerpane.
- S. Jesień. Bojowiec. Opowiadania. 60 hal.
- Brunon Kostecki. Na ulicach Warszawy. (Opowiadań o bojówce część druga). 1 K 50 hal.
- Br. Bobrowska. Jak powstały religie? 1 K. 50 hal.
- Alfred Meyer, kapitan. Wojna w dobie dzisiejszej. 2 K. 60 hal.
- Regulamin musztry „Związku strzeleckiego” i elementarna taktyka piechoty. 2 K.
- Fr. Młot. Worek Judaszów. 1 K.
- Sprawa Rapperswilska. 50 hal.
- Leon Płochocki. Chełmszczyzna i sprawa jej oderwania. K. 1'60.
- R. Minkiewicz. Młodzież a Uniwersytet. 80 hal.
- Ar. Hausner, inż. Odrodzenie Galicji a drogi wodne. 1 K. 50 hal.
- Brunon Kostecki. Szlakami buntu, powieść — w druku.
- De Gruyther, major. Zasady taktyki — w druku.

*

- J. W-i. Królestwo Polskie jako teren strategiczny. 3 K.
- J. W-i. Dylokacja wojsk rosyjskich w Królestwie Polskim. 50 hal.

*

- W. Sedecki. Socjal-litwactwo w Polsce. 2 K. 50 hal.
- Al. Skórski dr. prof. Pierwotne źródło „Plemienia Kałubka”. 1 K. 20 hal.