

Sprawozdanie

Komisji drogowej o petycyi Towarzystwa Tatrzańskiego, względnie gości Zakopańskich w sprawie budowy dróg tatrzańskich.

Wysoki Sejmie!

Wysoki Sejm uchwalił dnia 26. marca 1892. budowę dróg z Zakopanego do Łysej Polany i do doliny kościeliskiej udzielając na koszt budowy subwencji krajowej do 70% pod warunkiem jeśli resztę kosztów 30% pokryją strony interesowane.

Petycja gości zakopańskich wniesiona przez Towarzystwo tatrzańskie odnosi się do trzech dróg: 1. z Zakopanego do Łysej Polany, 2. z Łysej Polany do Morskiego Oka, 3. z Zakopanego do Chochołowa.

I. Droga z Zakopanego do Łysej Polany.

Część tej drogi z Zakopanego (od drogi krajowej nowotarskiej) do Jaszczurówki 4.2 klm. długa, została jako należąca do wewnętrznych dróg zakopańskich jeszcze przedtem zbudowana. Budowa drogi z Jaszczurówki do Łysej Polany (16.7 klm.) została umożliwiona oliarnością pp. Adama Uznańskiego i Władysława hr. Zamojskiego, którzy pokryli swymi datkami wymagane uchwałą Wysokiego Sejmu 30% kosztów budowy.

Mając zapewnienie pokrycie kosztów budowy i uważając drogę z Jaszczurówki do Łysej Polany za najważniejszą Wydział krajowy rozpoczął jej budowę w r. 1892.

Obecnie droga jest ukończoną na długości 6.5 klm., dalej wykonano roboty ziemne i mosty na długości 5.2 klm., pozostaje do budowy 5 klm.

Ograniczona roczna kwota jaką Wydział krajowy mógł z funduszków subwencyjnych na powyższą budowę przeznaczyć, niezwykle trudne warunki techniczne i trudność dostania znaczniejszej ilości robotników w okolicy zupełnie niezamieszkałych uniemożliwiły szybki postęp budowy.

Przy dotychczasowych środkach budowy droga do Łysej Polany może być ukończoną w lecie 1897.

II. Droga z Zakopanego do Chochołowa.

Drogę do Chochołowa 19 klm. długą można podzielić ze względu na jej znaczenie i warunki budowy na dwie części: z Zakopanego do doliny kościeliskiej i od doliny kościeliskiej do Chochołowa.

Wyżej powołana uchwała sejmowa przyznaje subwencję krajową do 70% tylko na część do doliny kościeliskiej 7 klm. długą, z których 2 klm. zbudowano jako drogi wewnętrzne Zakopańskie.

W obec trudnych warunków budowy, w obec niezmiernych trudności przeprowadzenia wywłaszczeń, których nie można uniknąć i w obec tego, że prestacje i datki miejscowe muszą być użyte w pierwszym rzędzie na utrzymanie zbudowanych ulic zakopańskich i na dalszą tychże budowę, niema nadziei pokrycia miejscowymi środkami brakujących 30% kosztów budowy.

Z tego też powodu Wydział krajowy nie mógł rozpocząć budowy tej drogi.

Również nie jest możebną w obecnych warunkach dalsza budowa drogi do Chochołowa przy subwencji nie przekraczającej 50% dla braku funduszy na pokrycie reszty kosztów.

A jednak droga do Chochołowa łącznie z drogą do Łysej Polany nie tylko ma znaczenie dla Zakopanego i dla południowej części powiatu nowotarskiego ale także ma znaczenie ekonomiczno-krajowe tworząc najkrótsze połączenie części Węgier w dolinie Popradu z częścią tychże Węgier w dolinie Drawy. Komunikacja między Kieśmarkiem a Turdosinem odbywałaby się przez Zakopane, drogą galicyjską przeszło 40 klm. długą. Również dowóz żywności dla okolicy podtatrzańskiej byłby niezmiernie ułatwiony,

III. Droga z Łysej Polany do Morskiego Oka.

Drogę tę pod względem miejscowych warunków i technicznych trudności można podzielić na dwie części:

1. od Łysej Polany do Rostoki 4 klm. długości, warunki łatwe i koszty budowy nieznaczne: 2 od Rostoki do Morskiego Oka około 5 klm. przy różnicy wysokości około 340 m. w bardzo trudnych warunkach.

Ta droga jest koniecznem uzupełnieniem drogi do Łysej Polany.

Petycja w mowie będąca domaga się:

1. Przyspieszenie budowy drogi z Zakopanego do Łysej Polany i do Chochołowa.

2. Subwencyonowania drogi z Łysej Polany do Morskiego Oka, a przedewszystkiem spiesznego wykonania trasy tej drogi siłami technicznymi Wydziału krajowego.

Komisya drogowa podziela w zupełności motywa jakie kierowały petentami przy wystosowaniu petycji niniejszej.

Rozchodzi się naprzód o stworzenie arteryi komunikacyjnej, która będzie mieć bardzo ważne znaczenie ekonomiczne dla całego Podhala jako droga handlowa z Węgier do Węgier przez Galicyę.

Następnie zaś idzie o uprzystąpnienie tego wspaniałego zakątka ziem polskich dla publiczności i doprowadzenie do tego, aby pieniądz polski, który ginął w obczyźnie bezpotrzebnie, pozostał w kraju, podnosił dobrobyt ludności tamtejszej a tem samem przyczynić się mógł do wzbogacenia kraju.

Mimo to komisya drogowa widzi się zniewoloną w swoim wniosku tylko w części zadość uczynić żądaniu zawartemu w petycji.

Komisya uważa za niezbędne uzupełnić drogę z Zakopanego do Łysej Polany drogą do Morskiego Oka, jeśli ta perła gór naszych wywierająca tak silną atrakcyę na turystów i gości tatrzańskich ma się stać dla nich w odpowiedniej mierze dostępną.

Co się zaś tyczy wymaganego w petycji przyspieszenia uchwalonej już budowy dróg, to wyższego na ten cel rocznego nakładu niedozwala szczupłość odnośnej pozycji budżetu jak też wzgląd na budowy dróg bądź rozpoczęte, bądź projektowane a nieodzowne w innych powiatach dla cywilizacyjnych i ekonomicznych tychże potrzeb.

Z tego też powodu komisya drogowa musi się ograniczyć do postawienia następnego wniosku:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

1. Poleca się Wydziałowi krajowemu, aby wypracował projekt drogi z Łysej Polany do Morskiego Oka i przedstawił wnioski co do jej budowy.

2. Upoważnia się Wydział krajowy do subwencyonowania drogi powyższej do 70% kosztów ogólnych.

Lwów, 16. stycznia 1896 r.

Przewodniczący:

J. Męciński.

Sprawozdawca:

Krzysztofowicz.

