

Aleg. 53.

Sprawozdanie

komisyi drogowej o petycyi gości kąpielowych w Zakopanem w sprawie poprawy dróg gminnych i uznania drogi z Nowego Targu do Zakopanego, kosztem funduszu krajowego rekonstruowanej, za krajową.

Wysoki Sejmie!

Liczni goście, bawiący w roku bieżącym na kuracyi w stacyi klimatycznej Zakopane, wnieśli do Wysokiego Sejmu zbiorową prośbę, w której obok wyrażonych życzeń poprawy stosunków tego krajowego zdrojowiska pod względem sanitarnym i administracyjnym, zwracają szczególniejszą uwagę reprezentacyi kraju na bardzo opłakany stan dróg komunikacyjnych w tamtej okolicy i na brak postanowień zapewniających stałą konserwę kosztem kraju zbudowanej drogi Nowy Targ-Zakopane. Nie tylko droga w kierunku ku Węgrom od Poronina do Jurgowa prowadząca, a stanowiąca obecnie jedyne połączenie okolic Tatrzańskich z wybornym gościńcem murowanym przez król węgierski rząd od lat kilku już wybudowanym, znajduje się w stanie dzikiej zupełnie natury; ale i drogi w obrębie samej gminy Zakopane są po nad wszelki wyraz wadliwe.

Miejscowość Zakopane, która dzięki szczęśliwemu klimatycznemu położeniu swemu wśród uroczych gór, ściąga rok rocznie coraz liczniejszy zastęp gości kąpielowych i turystów nie tylko z rozmaitych stron kraju, ale i z po za granic monarchii i z tego powodu rozwija się coraz bardziej pod względem ekonomicznym, doznaje już nie od dzisiaj skutecznej opieki ze strony Wysokiej reprezentacyi kraju. Dowodem tego założenie i zasilanie znacznemi corocznemi datkami istniejących tamże szkół przemysłowych, a głównie znaczne ofiary jakie Wysoki Sejm od roku 1881go łożył na rekonstrukcyę drogi gminnej do Nowego Targu prowadzącej a łączącej Zakopane z całą siecią dróg i kolei żelaznych krajowych.

Z pomocą subwencyi krajowej w kwocie 30.000 zł. uchwałą z dnia 13. Października 1881 na przebudowanie drogi gminnej do Nowego Targu przeznaczonej, i z pomocą corocznych subwencyj przez Wydział krajowy po myśli okólnika z dnia 22go Grudnia 1882. na ten sam cel udzielanych, ukończoną została w roku 1887ym rekonstrukcyja całej drogi w długości 24 kilometrów ogólnym kosztem 75.126 zł. 94 ct. Droga ta o szerokości 6 metrów w koronie, ma 4 mtr. szeroki tor szutrowany i znajduje się na niej 87 mostów i przepustów o murowanych przyczółkach, a pomiędzy temi cztery mosty, od 33 do 66 metrów światła posiadających i dwa kanały sklepione.

Dalej posiada cała droga 4.230 m. rynsztoków brukowanych, 4.890 m. kwadratowych szkarp murowanych i 2.680 mtr. poręczy, a sam koszt budowy mostów i poręczy wynosi pokazną kwotę 23.589 zł. 93 ct.

Celem zapewnienia na przyszłość należytego utrzymania tak znacznymi ofiarami funduszu krajowego wybudowanej drogi, postanowił Wydział krajowy oddać takową w bezpośredni zarząd Wydziału powiatowego w Nowym Targu, przeznaczając na ten cel po myśli §. 22 ust. drogowej z dnia 7. Lipca 1885 dochód z wydzierżawionego myta, który w roku 1887 kwotę 2.621 zł. 50 ct. uczynił. Protokolarne oddanie drogi w zarząd Wydziału powiatowego odbyło się dnia 5. Lipca 1887 roku.

Ponieważ ogólne zestawienie kosztów całorocznego utrzymania drogi tej dokonaniem jeszcze nie zostało, to jednak do przybliżonego obrachowania tych kosztów posłużyć może sprawdzony koszt utrzymania jednego kilometra drogi krajowej Czorsztyń-Zaborna, która począwszy od Nowego Targu jest dalszym ciągiem wspomnianej drogi gminnej w kierunku ku stacji kolejowej w Chabówce.

Średni wydatek z lat 1884 do 1886 na konserwę jednego kilometra drogi krajowej użyty, wynosi w przecięciu 151 zł. 61 ct., z uwagi więc że szerokość toru szutrowego na drodze gminnej przebudowanej wynosi $\frac{1}{5}$ szerokości toru na drodze krajowej, a nadto z powodu wysokich gór, po których się wspina droga krajowa, częste rozkopywanie zasp śniegowych w porze zimowej znacznie pomnaża koszt utrzymania tej drogi, można przyjąć w przybliżeniu, że utrzymanie jednego kilometra drogi gminnej więcej jak 121 zł. w przecięciu wynosić nie będzie, a coroczny wydatek na całą 24-kilometrową przestrzeń wraz z płacą eksponowanego do nadzoru urzędnika technicznego kwoty 3.500 zł. nie przekroczy.

Na pokrycie powyższego wydatku służy w pierwszym rzędzie dochód z myt, wynoszący jak wyżej przytoczono 2.621 zł. 50 ct.; w razie więc zaliczenia drogi Zakopane—Nowy Targ, do rzędu dróg krajowych, fundusz krajowy przyczyniałby się do utrzymania całej tej przestrzeni kwotą 1.000 zł. rocznie nie przekraczającą.

Z uwagi, że z czasem w braku ciągłego i umiejętnego nadzoru technicznego na drodze znajdujące się a kosztowne budowle w razie jakiegoś elementarnego wypadku albo znacznie uszkodzone albo całkiem zniszczone byćby mogły, a odbudowanie tychże przechodziłoby zasoby ubogiego górskiego powiatu,

z uwagi, że środki materialne powiatu Nowotargskiego nie pozwalają na utrzymanie fachowych sił technicznych do nadzoru drogi powyższej, koniecznie potrzebnych,

z uwagi dalej, że w roku przyszłym ukończoną zostanie według sprawozdania Wydziału krajowego budowa wszystkich dotąd uchwalonych dróg krajowych, a przeto znaczna część wydatków na cele drogowe przez Wysoki Sejm uchwalonych użyta być może na konserwę i budowę nowych dróg krajowych;

komisya drogowa uważa za stosowne przedstawić Wysokiemu Sejmowi wniosek o uznanie rekonstruowanej drogi gminnej z Nowego Targu do Zakopanego za drogą krajową.

Co do dróg gminnych w granicach samej gminy katastralnej Zakopane leżących, a około 6 kilometrów długości mierzących, to poprawa tychże wynosić może według opinii bióra technicznego Wydziału krajowego około 1.800 zł.

Do pokrycia tych kosztów służą prestatye gminy Zakopane w ilości 2.560 dni wartości 769 zł., a brakująca reszta pokryta byćby musiała zasiłkiem z powiatowego funduszu dróg gminnych i stosowną subwencyą z funduszków krajowych na poprawę dróg gminnych i powiatowych przez Wysoki Sejm uchwalanych.

Komisya drogowa mniema przeto, że sprawę uporządkowania dróg komunikacyjnych w gminie Zakopane należy odstąpić Wydziałowi krajowemu do ścisłego zbadania i do subwen-

cyonowania koniecznej rekonstrukcyi w granicach okólnikiem Wydziału krajowego z dnia 22. Grudnia 1882 zakreślonych.

Niemniej ważną jest także droga od Poronina ku Jurgowu do Węgier prowadząca. Stała i uporządkowana komunikacya łącząca Węgry z naszym krajem w tej stronie, nietylko ułatwiłaby przystęp do okolic Tatrzańskich także i z południowych prowincyi Monarchii, ale miałyby niezaprzeczenie doniosłe znaczenie pod względem handlowym i ekonomicznym.

Zdaniem komisyi drogowej zarządzenie studyów technicznych i wygotowanie planów i kosztorysów tej drogi, jest w każdym razie wskazanem, i może służyć za podstawę do uchwały Wysokiego Sejmu w przyszłości pod tym względem powziąć się mającej.

Na podstawie powyższych wywodów komisya drogowa wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

- I. załączoną pod ./- ustawę,
- II. następującą rezolucyę:

Poleca się Wydziałowi krajowemu :

- a) aby po dokładnem zbadaniu stanu dróg komunikacyjnych w gminie Zakopane przez organa techniczne, celem uregulowania najpotrzebniejszych komunikacyi, przyszedł w pomoc miejscowym funduszom drogowym po myśli okólnika Wydziału krajowego z dnia 22. Grudnia 1882.
- b) aby zarządził studia techniczne drogi z Poronina do Jurgowa ku Węgom prowadzącej i na najbliższej sesyi sejmowej przedłożył wnioski co do rekonstrukcyi tej drogi;
- c) aby co do innych żądań w petycyi wyrażonych załatwił takowe według obowiązujących ustaw.

Lwów dnia 27. Września 1888.

Przewodniczący :

J. Męciński.

Sprawozdawca :

Wincenty Gnoiński.

U s t a w a

uznająca drogę gminną rekonstruowaną z Nowego Targu do Zakopanego
za drogę krajową.

Zgodnie z uchwałą Sejmu krajowego Mojego Królestwa Galicyi i Lodomeryi
z Wielkiem Księstwem Krakowskiem, rozporządzam co następuje:

Art. I.

Drogę przebudowaną kosztem kraju a wiodącą od rynku w Nowym
Targu do kościoła w Zakopanem uznaje się za krajową.
