

Al. g. 242

Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycji Władysława hr. Zamoyskiego i sześciu petycyach w tym samym przedmiocie o uznanie przez Wysoki Sejm potrzeby budowy kolei żelaznej Zakopane-Sucha Hora i subwencję krajową na ten cel, jako też o petycji Wydziału rady powiatowej i miasta Nowy Targ, oświadczających się za linią Nowy Targ-Czarny Dunajec-Sucha Hora.

Wysoki Sejmie!

Wpłynęły do Sejmu petycye l. 800 Władysława hr. Zamoyskiego, l. 1030 Towarzystwa Tatrzańskiego, l. 1051 gmin powiatu Nowotarskiego, l. 1079 właścicieli zakładów leczniczych w Zakopanem, l. 1118 komisji klimatycznej tamże, petycyja l. 1411 od sekcji zakopańskiej Towarzystwa lekarzy galicyjskich z prośbą o poparcie i subwencję dla linii Zakopane-Sucha hora.

Weszła także do Komisji kolejowej petycyja l. 1.625 od Wydziału rady powiatowej i Zwierzchności gminy w Nowym Targu, prosząca o poparcie dla linii Nowy Targ-Czarny Dunajec-Sucha Hora.

Komisya składa w tej sprawie następujące sprawozdanie.

W jesieni bieżącego roku otwarte mają być: kolej Chabówka-Zakopane i kolej węgierska doliny Orawy ze Suchej Hory do Królewian stacyi kolei Koszycko-Bogumińskiej. Rząd postanowił bezzwłocznie połączyć te dwie linie. Chodzi obecnie o to, czy to połączenie ma nastąpić z Zakopanego, czy z Nowego Targu do Suchej Hory.

Ministerstwo kolejowe wskutek oświadczenia się za linią Zakopane-Sucha Hora komisji rewizyjnej trasy a później komisji parlamentarnej Koła polskiego w Wiedniu, oświadczyło, że może się zgodzić na budowę linii tej pod warunkiem, że kraj, względnie interesowane czynniki złożą 200 tysięcy zł. jako różnicę kosztów preliminowanych. Hr. Władysław Zamoyski w petycji swej do Wysokiego Sejmu oświadczył swą gotowość pokrycia różnicy między tem, co żąda Ministerstwo kolejowe — po potrąceniu datków dobrowolnych — a tem, co Wysoki Sejm raczy na ten cel przeznaczyć prosząc nietylko o subwencję, ale także o skuteczne poparcie u Rządu centralnego.

Wobec tego, że połączenie z linią węgierską jest już stanowczo zadecydowane, rozchodzi się tylko o to, która z tych linii dla kraju korzystniejszą będzie i czy subwencya ze strony kraju jest uzasadnioną. Sprawa kosztów i trudności budowy usuwa się z pod wszelkiej dyskusyi, gdyż już przez Ministertwo kolei powyższym żądaniem wysławieconą została.

Komisya musi uznać słusność wielu argumentów w petycyach przytaczanych na korzyść linii Zakopane-Sucha Hora, bo właśnie w tych argumentach uwzględnione są tak interesa powiatu jak i ogólnie krajowe a nawet w wysokim stopniu całe społeczeństwo nasze obchodzące.

Może dla tego, że kraj nasz jest przeważnie rolniczym, nie umieliśmy dotąd wyzyskiwać należycie innych skarbów, których ziemi naszej przyroda nie poskąpiła.

Daleko, bo o kilkanaście kilometrów od najbliższej stacji kolejowej, leży Iwonicz, daleko zdroj Rymanów, daleko królowa naszych zdrojowisk Krynica a o kilkadziesiąt kilometrów Szczawnica. To też zdrojowiska te nie rozwijają się ani w przybliżeniu jak równo ważne zdrojowiska zagraniczne. Dojazd dla chorych utrudniony, eksport produktów prawie uniemożliwiony. Marnieją skarby, które Opatrzność w ziemi naszej złożyła, bo kraj nie domagał się skutecznie od rządu, by zdrojowiska jego przy prowadzeniu tras kolejowych uwzględniano. Nie popełniajmyż nowego błędu! Korzystać należy z sposobnej chwili, by ułatwić przystęp do mało jeszcze znanych a tak uroczych zakątków Tatr naszych a tem samem zapewnić krajowi naszemu te korzyści, jakie podobne za granicą okolice dzięki odpowiednim komunikacyom już zdobyły.

Wzdłuż projektowanej linii Zakopane-Sucha Hora może z czasem powstać szereg stacji klimatycznych mających równe z Zakopanem warunki rozwoju.

W chwili obecnej nadarza się bezpowrotna sposobność zapewnienia na przyszłość okolicom podtatrzańskim godnego miejsca w szeregu uroczysk europejskich.

Są i inne przytoczone w petycyach powody, przemawiające za tą linią, które Komisya uważa za wskazane podnieść.

Cała ta okolica ma wszelkie warunki do poważnego rozwoju przemysłowego przy należytem zaprowadzeniu środków komunikacyjnych i odpowiedniej przedsiębiorczości.

Bogate pokłady wapienia muszlowego i piaskowca do budowy, wapienia do wyrobu wapna zwyczajnego i hydraulicznego, kwarcytów do wyrobu szkła, o to bogactwa, które bez większych trudności byle były środki wywozu, zapewnić mogą w przyszłości poważny eksport a tem samem wzmocnić siły finansowe kraju i podnieść dobrobyt okolicznej ludności

W Kościelisku i Witowie leżą pokłady rudy żelaznej, na których zabezpieczenie od szeregu lat opłaca się parę set wyłączności górniczych. Wobec podnoszonych wątpliwości co do wartości tych pokładów można przytoczyć słowa Adolfa Lipp'a: — w dziełku: Verkehrs- und Handelsverhältnisse Galiziens — »Das Eisenwerk in Zakopane hat was Erze und Feuerungsmaterial anbelangt ausnahmsweise sehr günstige Verhältnisse«.

Linia Sucha Hora-Zakopane prowadzoną jest przez lasy, których normalne etaty roczne zapewnić mogą wywóz przeszło tysiąca wagonów drzewa a to bez naruszenia planów gospodarstwa leśnego przez władze potwierdzonych.

Szczególniej i z największym naciskiem podnieść musi komisya nagromadzenie ogromnej siły wodnej w dopływach Białego i Czarnego Dunajca, które wobec niezmiernego postępu techniki i elektrotechniki muszą w najbliższej przyszłości stać się źródłem poważnych korzyści. Że siły tkwiące w górskich potokach nabierają coraz większego znaczenia, niech posłuży za dowód okoliczność, że np. w Szwajcaryi podnoszą myśl upaństwowienia tej siły. Na jednym tylko potoku Bystrem są trzy fabryki wodą pędzone o sile 700 koni, chociaż pozostaje jeszcze niewyzyskanego między fabrykami spadku przeszło sto metrów, a potok ten nie może iść w porównanie ze źródłami Czarnego Dunajca tak w Kościeliskiej jak Witowskiej dolinie.

Za najsilniejsze jednak argumenta, przemawiające za linią Zakopane-Sucha Hora, uważa komisya przytoczone przez stację klimatyczną i lekarzy. Wiadomo, że żyjemy w czasach ogólnej nerwowości. Sposób wychowania, wyczerpująca praca umysłowa zbyt daleko oddalenie się w życiu od natury, wszelkiego rodzaju nadużycia, oto są czynniki, które podkopują zdrowie nerwowe osoblwie mieszkańców większych miast. Najlepszym środkiem na usunięcie tego rodzaju zbroceń jest oderwanie się od szkodliwego trybu życia i szukanie zkrzepienia sił nerwowych w ustroniu wiejskiem a szczególnie górskiem.

Że świeże górskie powietrze jest najlepszym środkiem na cierpienie dróg oddechowych, wiemy wszyscy, ale obserwacya lekarska nowszych czasów uważa pobyt zimowy w dobrze osłoniętych okolicach górskich za bardzo wskazany w cierpieniach tego rodzaju. Liczba cierpiących na drogi oddechowe u szukających polepszeeia zdro-

wia w miejscach klimatycznych zimowych staje się coraz większą. Skierujmuż na korzyść kraju tego rodzaju chorych do gór naszych i nietylko do Zakopanego ale i do sąsiednich równie odpowiednich tatrzańskich miejscowości, otwierając im tak rozległe przestrzenie, że się na nich pomieszczą tak liczni rodacy nasi, którzy majątek narodowy za granicę wywożą. Przez ułatwienie powstania nowych osad klimatycznych wzdłuż podnóża Tatr wytworzymy konkurencyę, która sprawi, że pobyt chorych w górach stanie się tańszym a więc dla szerszego ogółu chorych przystępniejszym.

Silne też są argumenta Towarzystwa Tatrzańskiego, które podnosi, że urocze góry nasze niczem nie ustępują innym i ściągają już znaczne zastępy turystów, a których liczba wzrośnie, gdy im kolej ułatwi dostęp do odleglejszych gór naszych zakątków. Tysiące gości zjeżdża do sąsiedniego Szmeksu, a rzadko który dotrze do Zakopanego, do Kościelisk, do wspaniałej doliny Chochołowskiej. Inaczej będzie, gdy będziemy mieli łatwą komunikacyę.

A czyż taki napływ gości nie wpłynie korzystnie na dobrobyt okolicy i to nie tylko najbliższej ale całego powiatu.

Deputacya z Nowego Targu wyraziła życzenie, by połączenie z Węgrami prowadzone zostało wprost z Nowego Targu do granicy z pominięciem Zakopanego.

Komisya jest zdania, że dla Nowego Targu obojętną powinno być rzeczą, jakie połączenie z zagranicą nastąpi; miasto to w każdym razie leżeć będzie przy głównej linii ma ono zresztą do granicy doskonałą szosę przez Czarny Dunajec. Na linii tej nie widzi Komisya żadnych warunków do poważniejszego rozwoju przemysłowego; jedyny materiał eksportowy jest torf z Rogóżnika nad szosą o kilka kilometrów od stacyi kolei w Nowym Targu.

W okolicy płaskiej, monotonnej i zimnej, jaką jest dolina nowotarska, o jakimkolwiek ruchu turystów mowy być nie może.

Petycyja z Nowego Targu zwracała uwagę Komisji na zwiększenie kosztów transportu zboża z Węgier w razie wybudowania kolei przez Zakopane. Obaw tych Komisya nie podziela a to przeważnie dlatego, że nie spodziewa się, aby tą drogą Węgrzy z dalekich okolic zbożowych mieli poważniejsze dostawiać transporty zboża. Dodać należy, że okolica Nowego Targu i Czarnego Dunajca ma grunta żyzniejsze i mniej się oglądać potrzebuje na import niż Zakopane i jego okolica. Gdy Nowy Targ ma do granicy znakomitą szosę, Zakopane, Kościelisko i Witów, mają ku Suchej Horze tylko liche górskie drogi.

Zresztą dążeniem kraju być powinno uzyskanie takiego wyrównania taryf, aby kraj swoje powiaty swoimi własnymi produktami mógł zaopatrywać, a nie ułatwiać importu z zagranicy.

Kraj na budowę kolei Chabówka-Zakopane zagwarantował 1,130.000 zł., przyczynili się też sumą 235.000 zł. interesenci, którzy dzisiaj właśnie starają się o uzyskanie połączenia ze Zakopanego do Suchej Hory. Komisya nie może nieuwzględnić tej okoliczności, że kapitał użyty na budowę kolei Chabówka-Zakopane będzie miał bezpieczniejsze oprocentowanie w razie budowy kolei Zakopane-Sucha Hora tak ze względu na większy w tym razie ruch na linii Nowy Targ-Zakopane, jak ze względu na większy znacznie ruch na linii Zakopane-Suchohora, niż na linii Nowy Targ-Suchohora. A nieobojętną też jest rzeczą, jak na to uwagę zwraca Dyrekcyja kolei państwowych, że mniejsze będą koszta eksploatacyi linii jednolitej z Chabówki przez Zakopane do Suchej Hory, niż na linii z Chabówki do Suchejhory z osobną odnogą z Nowego Targu do Zakopanego. Komisya podziela też obawę stron interesowanych w Zakopanem, że na odnodze osobnej z Nowego Targu do Zakopanego ruch pociągów będzie mniejszy a szczególnie w zimie mniej regularny, co ze względu na przyszłość Zakopanego jako stacyi klimatycznej zimowej ma też niepoślednie znaczenie. Także konieczność przesiedania się powtórnego z Nowego Targu do Zakopanego wraz z pakunkami przedstawiałaby znaczne niedogodności. Również wielkie trudności przedstawiałoby zaprowadzenie odpowiedniego rozkładu pociągów na linii bocznej Nowy Targ-Zakopane ze względu na połączenie z linią główną Chabówka-Nowy Targ-Sucha Hora-Królewniany.

Zważywszy przytoczone szczegóły Komisya kolejowa świadoma smutnego stanu funduszów kraju zdecydowała się przeciw przedstawić Wysokiemu Sejmowi potrzebę poparcia u Rządu budowy kolei Zakopane-Sucha Hora i subwencyonowanie jej kwotą 80.000 zł.

Uważa bowiem komisya za rzecz konieczną, by kraj nie pominął nadarzającej się sposobności podniesienia Tatr naszych, sposobności, która dziś nie wyzyskana minie bezpowrotnie, by kraj nie dopuścił, aby Tatry pozostały na zawsze odcięte od głównej linii kolejowej gdy sąsiedzi nasi tyle robią dla Tatr swoich, nie szczędząc kosztów i zabiegów ku podniesieniu całego szeregu pięknych osad i miejsc klimatycznych.

Komisya kolejowa wnosi tedy:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

I. Sejm uznaje, że przedłużenie kolei żelaznej Chabówka-Zakopane przez Kościelisko-Witów do granicy węgierskiej przy Suchej Horze jest ze względu na ogólne interesa kraju użyteczne i potrzebne.

II. Sejm upoważnia Wydział krajowy do udzielenia imieniem kraju subwencji w kwocie 80.000 zł. na budowę tego połączenia pod następującymi warunkami:

a) Reszta kapitału potrzebnego pokrytą będzie przez Rząd po użyciu pozostałych oszczędności z budowy kolei Chabówka-Zakopane i po przyczynieniu się interesentów miejscowych w kwocie nie wyższej jak 120.000 zł.

b) Uznaniu Wydziału krajowego pozostawia się w układach z c. k. Administracją Państwa takie ustanowienie formy udziału kraju i interesentów miejscowych w kapitale zakładowym, jakie będzie najkorzystniejsze dla krajowego funduszu kolejowego i dla interesentów.

III. Sejm upoważnia Wydział krajowy;

a) do pokrycia z zasobów krajowego funduszu kolejowego wydatku pod II. przewidzianego.

b) Celem refundowania tego wydatku krajowemu funduszowi kolejowemu, do zaciągnięcia imieniem kraju, z terminem umorzenia najdalej do końca roku 1968 czteroprocentowej (4^o/o) pożyczki w wysokości takiej, jaka z uwzględnieniem osiągniętego kursu okaże się potrzebną.

Lwów, dnia 19. marca 1899.

Przewodniczący:

Zaleski.

Sprawozdawca:

Dr. Jakliński.