

Aleg. 104.

Sprawozdanie

Wydziału krajowego w przedmiocie budowy drogi łączącej Zakopane z drogami Królestwa węgierskiego.

Wysoki Sejmie!

W wykonaniu uchwały Wysokiego Sejmu z dnia 2 października 1888 r. w przedmiocie budowy drogi z Poronina do Jurgowa, Wydział krajowy po dokonaniu odnośnych studyów technicznych i przeprowadzeniu wstępnych rokowań ze stronami interesowanymi przedkłada następujące sprawozdanie:

Droga z Poronina do Jurgowa zaczyna się od drogi krajowej nowotarsko-zakopańskiej w Poroninie i na pierwszych sześciu kilometrach wiedzie doliną Porońca, cztery razy przechodząc z jednej strony rzeki na drugą, po sprostowanej drodze gminnej łagodnym prawie jednostajnym wzniesieniem, na dalszych 8 km. przez wieś Bukowinę trasa projektowanej drogi opuszcza drogę istniejącą z powodu zbyt wielkich spadków, odpowiednimi serpentynami wznosi się na 130 metrów do góry, a potem prowadzi południowym stokiem tej góry do rzeki Białki na granicy węgierskiej na 220 m. na dół. Długość drogi do budowy na stronie galicyjskiej wynosi 14 kilometrów. — Na stronie węgierskiej pozostaje do budowy około 2 km. do Jurgowa. W Jurgowie zaczyna się dobry gościniec do Podspadów, Beli, Keszmarku i t. d.

Drogę z Poronina do Jurgowa zastąpićby można z większą korzyścią dla celu zamierzonego drogą z Zakopanego przez Łysą Polanę do Jaworzyny.

Od kościoła w Zakopanem na pierwszych trzech kilometrach może być użytkowaną w tym celu droga gminna w dość dobrym stanie, której rekonstrukcyę w r. b. rozpoczęto przy współudziale subwencji krajowej. W dalszym ciągu na 7 km. droga przechodzi gruntem równym w łatwych warunkach do budowy.

W następnych 7 km. droga przechodzi okolicą górzystą i zalesioną i dla uzyskania łagodnych spadków, dla obejścia gór, długość drogi na tej przestrzeni znacznie się zwiększa. Ostatnie dwa kilometry przechodzą stokiem góry łagodnym spadkiem do rzeki Białki na granicy węgierskiej pod Łysą Polaną.

Długość tej drogi do budowy przeznaczona wynosi 16 km., na stronie węgierskiej pozostaje do budowy około 2 km. do Jaworzyny, z kądem się zaczyna dobra droga do Podspadów i t. d.

Powody, dla których droga z Zakopanego do Łysej-Polany a względnie do Jaworzyny zasługuje zdaniem naszym na pierwszeństwo przed drogą z Poronina do Jurgowa są następujące:

1. Głównym celem projektowanej drogi jest połączenie stacji klimatycznej w Zakopanem z sąsiednim Królestwem Węgierskim. Dla téj stacji zaś droga do granicy węgierskiej pod Łysą-Polaną jest znacznie dogodniejszą. Odległość z Zakopanego do Podspadów, najbliższego węzła komunikacyjnego na Węgrzech wynosi bowiem tylko 23 kilometry, a przez Poronin i Jurgów 30 kilometrów.

2. Z Zakopanego do Łysej Polany jest 19 kilometrów, zkad przez Roztokę do Morskiego Oka już tylko 10 klm. dających się w większej części, małym kosztem zamienić na komunikację dogodną do jazdy. Cała droga z Zakopanego do Morskiego Oka wynosiłaby w takim razie 29 klm. i znajdowałaby się wyłącznie w obrębie naszego kraju. Natomiast droga z Zakopanego do Morskiego Oka przez Poronin, Jurgów, Podspady, Jaworzynę, Łysą-Polanę wynosiłaby 44 kilometrów, z których 14 kilometrów przypada na drogi węgierskie.

3. Pod względem dogodności jazdy i zużycia siły pociągowej droga z Zakopanego wprost do Łysej-Polany przedstawia o połowę mniej wzniesień aniżeli droga z Zakopanego na Jurgów.

4. Droga z Zakopanego do Łysej-Polany ułatwi w wysokim stopniu wywóz drzewa budulcowego z wielkich obszarów leśnych tamtejszej okolicy, podczas gdy droga Poronin-Jurgów pod tym względem prawie żadnych nie przedstawia korzyści.

5. Budowa drogi z Zakopanego do Łysej Polany z powodu tańszych wywłaszczeń, mniejszej ilości i mniejszych wymiarów mostów, oraz z powodu znacznie niższych cen materiałów, które wszędzie są pod ręką, wymagać będzie wydatku w kwocie około 55.000 zł., gdy kosztą drogi z Poronina do Jurgowa, jakkolwiek co do budowy o 2 kilometry krótszej, wynosiłyby przeszło 60.000 zł.

Dodać do tego jeszcze należy, że kosztą budowy drogi z Zakopanego do Łysej-Polany zmniejszą się o 5 do 6.000 zł. t. j. o wartość datków dobrowolnych ofiarowanych na rzecz budowy tej drogi przez pełnomocnika hr. Władysława Zamoyskiego właściciela obszaru dworskiego w Zakopanem i przez p. Adama Uznańskiego właściciela obszaru dworskiego w Poroninie.

Wydział powiatowy nowotarski w sprawozdaniu z d. 24. października 1889 podnosi ważność drogi z Poronina do Jurgowa dla gmin Szaflary, Biały Dunajec, Poronin, Bystra, sprowadzających zboże z Węgier, jednak na rzecz tej drogi żadnych ofiar nie wykazuje a stwierdza jednocześnie wielkie znaczenie drogi z Zakopanego do Łysej Polany dla Zakopanego i przyległych obszarów dworskich. Wydział krajowy nie zaprzecza, że droga z Poronina do Jurgowa miałaby znaczenie dla wymienionych wyżej miejscowości, zwraca jednak uwagę Wysokiego Sejmu, że potrzeby tych gmin zostaną uwzględnione uporządkowaniem dróg gminnych przez Oleczę lub Murzasichle prawie w równym stopniu jakby to się stać mogło przez budowę drogi do Jurgowa a przytem sądzi, że wyżej przytoczone względy ważne przemawiają za przyznaniem pierwszeństwa drodze z Zakopanego do Łysej-Polany i za udzieleniem na jej budowę potrzebnej subwencji krajowej a to po przeprowadzeniu ostatecznych rokowań ze stronami bezpośrednio interesowanymi celem uzyskania bezwarunkowych i ściśle określonych deklaracji, dotyczących się ofiar na rzecz budowy drogi pomienionej. Droga ta łącząca drogi krajowe z Królestwem Węgierskim ma również nie małe znaczenie państwowe i godzi się przypuszczać że c. k. Rząd nie odmówi stosownego zasiłku na jej budowę a zarazem spowoduje władze węgierskie do uporządkowania 2 klm. drogi od granicy do Jaworzyny.

Co do kosztów przyszłego utrzymania drogi z Zakopanego do Łysej Polany, która po jej zbudowaniu miałaby cechę publicznej drogi gminnej, to z powodu warunków miejscowych, w jakich się ona znajduje, koszta te będą stosunkowo niewielkie, gdyż wyniosą rocznie tylko około 2.000 zł., które będą mogły być pokryte dochodami z myta przy nieznacznym udziale prestacyi drogowych. Z powodów wyżej wyłuszczonej, jako też z uwagi, że stacya klimatyczna w Zakopanem i Tatry nasze ściągają tysiące osób przybywających tam z dalekich stron i pozostawiających corocznie paręset tysięcy złotych w. a., które przyczyniają się do ulżenia doli i polepszenia bytu materyalnego ubogiej ludności górskiej w całej Nowotarszczyźnie, że przeto dalszy rozwój stacyi pomienionej w granicach szerokich, dających możność skutecznego współzawodnictwa z podobnymi zakładami obcymi, jest sprawą nie małej doniosłości ekonomicznej dla kraju a rozwój ten w znacznej części zawisł od ułatwienia komunikacyi w Tatrach i połączenia Zakopanego z Królestwem Węgierskiem drogą najkrótszą i najdogodniejszą, Wydział krajowy wnosi:

Wysoki Sejm raczy uchwalić:

„Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, ażeby spowodował budowę drogi z Zakopanego do Łysej Polany, i w tym celu, po przeprowadzeniu ostatecznych rokowań ze stronami interesowanemi udzielił potrzebnej dla tej budowy pomocy technicznej, oraz subwencyi krajowej z funduszu przeznaczzonego na zasiłki dla dróg powiatowych i gminnych“.

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

Lwów dnia 31. października 1889.

Marszałek krajowy:

Tarnowski, w. r.

Sprawozdawca:

Józef Wereszczyński w. r.

Członek Wydziału krajowego.

