

Wniosek.

Zważywszy, że Wysoki Sejm krajowy już na sesji zeszłorocznej linię Nowy Sącz-Szczawnica uznał jako pożyteczną i potrzebną, — zważywszy, że wybudowanie tej linii uczyni Szczawnicę przystępną całemu ogółowi, — zważywszy, że Szczawnica należy do najwybitniejszych zdrojowisk polskich, — zważywszy w końcu, że projektowana linia w wysokim stopniu przyczyni się do ożywienia ruchu przemysłowego i handlowego trzech powiatów naszego kraju, wnoszę

Wysoki Sejm uchwała :

- 1) poleca się Wydziałowi krajowemu, aby rentowność projektowanej linii Nowy Sącz-Szczawnica jeszcze raz obliczył, po ponownem zbadaniu stosunków na miejscu i po zebraniu autentycznych dat statystycznych;
- 2) aby bezzwłocznie wystarał się o przeprowadzenie komisji politycznej;
- 3) aby niezatwierdzone dotąd deklaracje powiatu nowosądeckiego i nowotarskiego oraz miasta Nowy Sącz gwarantujące oprocentowanie części kapitału budowy tejże kolei zatwierdził i w końcu
- 4) aby bezzwłocznie wdrożył pertaktacje z c. k. Rządem co do udziału Skarbu Państwa w kosztach budowy powyższej linii kolejowej, aby jednym słowem poczynił wszelkie starania w kierunku rychłego zrealizowania projektu kolejowego Nowy Sącz-Szczawnica.

Uzasadnienie wniosku.

Wysoka Izbo!

Nie ma prawie dnia, ażeby dziennikarstwo nasze nie nawoływało społeczeństwa do korzystania ile można wyłącznie z krajowych zdrojowisk z pominięciem pozakrajowych. Uczciwa i ze względu na interesa publiczne nasze tak zdrowa tendencja tych nawoływań, jest tak jasną i zrozumiałą, że zbytecznem byłoby rozwodzić się szerzej nad tą sprawą, zwłaszcza w tej Wysokiej Izbie najwyższej, opiekunce naszych interesów narodowych i ekonomicznych.

Publiczność też nasza coraz bardziej zaczyna pojmować doniosłość tej kwestyi, a zarządy zdrojowisk ze swej strony przez zastosowanie ulepszeń i udogodnień coraz bardziej publiczności naszej umożliwiają ominięcie obcych badań.

Ze wszystkich jednak zdrojowisk krajowych najmniejprzystępną była i pozostaje nadal Szczawnica.

Okoliczność ta ze stanowiska interesów ogólnokrajowych tembardziej jest pożądana godną, ileżo żadne inne zdrojowisko krajowe nie nadaje się tak dla leczenia chorób piersiowych jak właśnie Szczawnica, ze względu na wysoką siłę leczniczą swoich źródeł i że właśnie choroby piersiowe i płucne tak u nas jak w całym świecie największy stanowią kontyngent chorych. W czasie kiedy wszystkie inne społeczeństwa występują kosztem ogromnych ofiar do walki przeciw chorobom płucnym, a zwłaszcza chorobom gruźliczym, nasze zdrojowisko nadające się tak doskonale jako środek do tej walki z winy naszej pozostaje nadal w zupełnym zaniedbaniu. Boć przecie zbytby było podnosić, że jazda kołowa 5—6 godzin dla osoby piersiowo chorej wśród zmiennych warunków klimatycznych nader jest niekorzystną. To też, gdy w roku zeszłym Wysoka Izba uchwalając program budowy kolei lokalnych na przyszłe 5-cio lecie i między innymi uznała użyteczność kolei lokalnej z Nowego Sącza do Szczawnicy, dziennikarstwo nasze i całe społeczeństwo witało z radością ten fakt. Widocznie Wysoka Izba, opierając się na opinii krajowej Rady kolejowej i sejmowej Komisji kolejowej, wszystkie okoliczności przemawiające za użytecznością tej kolei doskonale rozważyła, a nie ulega żadnej wątpliwości, że w pierwszym rządzie na decyzję Wysokiego Sejmu wpłynął wzgląd na interes ogólnokrajowy łączący się ze Szczawnicą jako pierwszorzędnym zdrojowiskiem krajowym, pomijając ogromną siłę atrakcyjną jakoby dla naszej turystyki miały Pieniny i pomijając także interesa lokalne trzech powiatów bardzo ludnych i przemysłowo rozwiniętych t. j. nowosądeckiego, limanowskiego i nowotarskiego.

Z wdzięcznością też wspomnieć należy, o dalszej energicznej działalności Wydziału krajowego, który na zasadzie powyższej uchwały sejmowej przystąpił bezzwłocznie do wykonania projektu technicznego dla powyższej kolei lokalnej, oraz do ułożenia kosztorysu i obliczenia rentowności.

Niestety zapał ten ostygł nagle i niespodzianie i ze zdumieniem wyczytała publiczność w dziennikach, że wedle sprawozdania Wydziału krajowego kolej lokalna Nowy Sącz—Szczawnica pod względem rentowności ma rokować tylko 0.60% dochodu, podczas gdy obliczenie rentowności, sporządzone poprzednio przez organa Wydziału krajowego na zasadzie studyów na miejscu przeprowadzonych, kazało się spodziewać rentowności 3—4%. Nie wdając się w ocenę, które z tych obliczeń, czy pierwsze, czy drugie bardziej zbliża się do prawdy, to jednak dla każdego, kto zna stosunki stron, przez które miała przechodzić kolej Nowy Sącz—Szczawnica nie wątpli, że wydatność 0.6 podyktowaną została nieuzasadnionym zupełnie pesymizmem, zwłaszcza, jeżeli się zważy i co jest stwierdzone aktami, że do linii tej grawituje powierzchnia przeszło 27.000 Ha. lasu i że sama produkcja tej powierzchni gwarantuje rocznie transport przeszło 6.000 wagonów drzewa. W każdym razie atoli żadną miarą stwierdzić nie można, że właśnie ta linia będzie mniej rentowną od wszystkich innych linii objętych programem przez Wysoki Sejm uchwalonym, a gdyby nawet tak było, to mimo to względy wyższe na wstępie poruszone wymagają, aby w tej sprawie nie zajmowano stanowiska zbyt małostkowego, bo w tym wypadku rozchodzi się o bardzo ważne interesa ogólnokrajowe.

Także i drugi moment podniesiony przez Wydział krajowy, jako rzekoma przeszkoda w zrealizowaniu tego projektu, t. j. brak należytego poparcia ze strony interesentów lokalnych, nie przemawia do przekonania, albowiem przedewszystkiem strony interesowane subskrybowały wcale pokaźny kapitał, a przed wdrożeniem rokowań z Wysokim c. k. Rządem nie wiadomo, czy z funduszków państwowych nie dałoby się uzyskać pokrycie tej części kosztów budowy, których interesenci lokalni nie są w stanie dostarczyć.

Skoro zaś oba argumenty przez Wysoki Wydział krajowy przytoczone krytyki nie wytrzymują, prawdziwym powodem, dla którego tak nagle zmieniło się przychylnie dla sprawy powyższej usposobienie, upatrywać muszę w czem innym, a mianowicie w tej oko-

liczności, że linia Lwów-Podhajce pochłonie rozporządzalne fundusze krajowego funduszu kolejowego, i że z tego powodu obecnie trudno będzie myśleć o przeprowadzeniu innych projektów choćby daleko potrzebniejszych. Pragniemy oczywiście w interesie kraju, aby linia Lwów-Podhajce przyszła do skutku i życzymy sukcesu tego wschodniej części naszego kraju. Nie można jednak zgodzić się na to, aby z tego powodu na czas nieoznaczony zostały odkładane projekta budowy linii, położonych w zachodniej części kraju równie a może i bardziej potrzebnych w interesie całego naszego społeczeństwa.

We Lwowie, dnia 4. lipca 1902.

Wnioskodawca:

Mars w. r.

St. Tarnowski, Płocki, Hupka, Janczewski, Wł. Jaworski, Rydygier, Włodek, Traczewski, Wurst, Lipiński, E. Michałowski, Michalski, Fedorowicz, Paszkowski, Schätzel.

