

# Aleg 415

## Sprawozdanie

Komisji kolejowej o petycji centralnego Związku galicyjskiego przemysłu fabrycznego w sprawie finansowego poparcia kolei z Zakopanego pod Świnicę.

### Wysoki Sejmie!

Uchwałą z 4. lipca 1902 przekazał Wysoki Sejm petycję konsorcjum projektującego budowę kolei z Zakopanego pod Świnicę Wydziałowi krajowemu do zbadania i do ewentualnego przedstawienia na najbliższej sesji sejmowej odpowiedniego wniosku. Wydział krajowy niewątpliwie na skutek argumentów przytoczonych w petycji Towarzystwa Tatrzańskiego, prośbę konsorcjum ze swojego stanowiska popierającego — upatrywał wówczas w projektowanej linii kolej górską turystyczną. Wychodząc z założenia, że „akcja kraju skierowana jest w pierwszym rzędzie w kierunku poparcia budowy kolei gospodarczych, mających na celu podniesienie ekonomiczne kraju, oświadczył wówczas Wydział krajowy, „że dopiero po uzupełnieniu sieci kolejowej liniami ekonomicznymi będzie można ewentualnie zająć się liniami zbytłownymi“. Projektowana kolej ma jednak charakter wybitnie gospodarczy, a jeżeli spodziewany ruch turystyczny niewątpliwie przyczyni się także do podniesienia jej rentowności, to projektowana jest i zbudowana ma być przede wszystkim celem umożliwienia eksploatacy bogactwa surowców w łonie Tatr galicyjskich złożonych.

W ciągu lat kilku udało się konsorcjum, oraz instytucjom projekt popierającym, w licznych memoriałach do Wydziału krajowego i do Wysokiego Sejmu wnoszonych, wykazać:

1) że główną masę tatrzańskich grzbietów w najbliższej okolicy Zakopanego tworzy granit, zamknięty od północy pokładami wapienia, w którym znajdują się bogate złoża rudy żelaznej;

2. że granit ten znachodzi się w czterech odmianach o różnych w budownictwie i architekturze bardzo poszukiwanych barwach;

3. że wytrzymałość jego i stopień twardości stawiają go w rzędzie najlepszych granitów zagranicznych;

4. że oprócz granitu zasługiwałyby na eksploatacy tatrzańskie wapień, jako różnokolorowe marmury, dalej piaskowce kwarcytowe i dolomit.

Na poparcie przedłożyli petenci mapę geologiczną kierownika instytutu geologicznego przy wiedeńskim uniwersytecie prof. Uhliga i jego na przeprowadzonych badaniach oparte orzeczenie, że granit tatrzański jest wspaniały (prächtig), że nadaje się znakomicie do eksploatacy i że projektowana kolej umożliwi nadto wyzyskanie pięknych złomów białego i różowego wapienia, dolomitu, oraz ulubionego obecnie wapienia numulitowego (Numulitenkalkstein). Przedłożony zaś

certyfikat radcy budownictwa prof. Hanischa poświadcza, że granit tatrzański wytrzymuje 1691 kg. zgniecenia, kiedy inne (n. p. znany szwedzki z Carlshamm) znoszą ciężar tylko 1.631 kg i że skutkiem tego stanowi on wyborny materiał brukowy.

Również jako materiał budulcowy jest on wedle certyfikatu znakomity, albowiem posiada zdolność chłonięcia wody jedynie w stosunku 0-12% (Karlshamski 0-178%), co czyni go wysoko odpornym na zmiany atmosferyczne i klimatyczne.

A) 1. że zapotrzebowanie granitu, jako materiału brukowego (kostki), jako materiału do konserwacji dróg (żwir granitowy) i jako materiału na potrzeby architektoniczne (schody, słupy, cokoły, pomniki i t. d.) jest w kraju już teraz ogromne i że zwiększyłyby się znacznie, gdyby obfite, a jedyne w kraju, tatrzańskie złoża granitu dla eksploatacji pozyskano; a to tem więcej, że dla braku łomów granitu w kraju, używa się teraz z wielką szkodą dla robót niejednokrotnie materiału pośledniejszego tylko dlatego, bo sprowadzanie granitu z poza granic kraju połączone jest ze znacznymi kosztami;

2. że miasto Lwów obliczało jeszcze w roku 1905 wydatki swoje na bruki na 90.000 K rocznie, Kraków na 35.000 K, miata prowincjonalne na bardzo znaczne sumy i że kwoty te od tego czasu bardzo znacznie wzrosły;

3. że wedle obliczeń kierownika budowy, restauracya Wawelu spotrzebuje granitu za sumę okrągłą 100.000 K.

4. że szutru granitowego dla konserwacji samych dróg rządowych potrzeba rocznie około **1.000 wagonów**, i że na tych gościńcach używany byłby jako bardzo cenny materiał szutrowy nie tylko granit, lecz także dolomit oraz piaskowiec tatrzański, (pismo c. k. Namiestnictwa do Wydziału krajowego z 26/2 1903 l. 153.262).

5. że według obliczeń c. k. ekspozytury dróg wodnych w Krakowie, na samą budowę kanału Kraków-Dziedzice zapotrzebowanie granitu wynosić będzie około 5.000 m<sup>3</sup>, i że nadto budowa portów, śluz i dalszych w kraju kanałów pochłonie ogromne ilości granitu (wyż cytowane pismo c. k. Namiestnictwa);

6. że c. k. dyrekcya budowy dróg spławnych, jak i komisya dla regulacyi Dunaju używa tylko granitu do budowli wodnych, a do pierwszej śluzy pod Wiedniem zapotrzebowanie obliczone jest na 3045 m<sup>3</sup>. Śluz takich między Dziedzicami a Krakowem tylko, ma być 8—10, prócz tego 2 porty. Port w Krakowie sam jeden spotrzebuje bardzo znaczną ilość granitu.

C) 1. że niemal wszystkie prowincye monarchii pokrywają swoje potrzeby w granicy z własnych łomów (w 1901 roku było ich w monarchii 402: w Czechach 178, Austrii Niższej 31, we Wyższej 91, na Ślązku 38, na Węgrzech 47 i t. d.), a że Galicya mimo bogatych złóż tarzańskich sprowadza granit na wielką odległość z Czech, Ślązka austriackiego, a nawet pruskiego. Kraków brukuje granitem ślązkim; pomniki Mickiewicza w Krakowie i Lwowie otrzymały bloki granitowe z Włoch; ze Ślązka sprowadzono 60 wagonów granitu dla budowy nowego kościoła w Podgórzu; fortyfikacye Krakowa i Przemyśla, dworzec krakowski i wiele innych budowli spotrzebowały ogromne ilości zagranicznego granitu i że

2) dzieje się to wszystko, chociaż odległość Krakowa od Zakopanego nie przenosi 163 km., kiedy Friedeberg na Ślązku (najbliższe obecnie łomy granitu) odległy jest od Krakowa o 295 km.

D) że bogate tatrzańskie złoża rudy żelaznej posiadają produkt wysokoprocenowy (56%) i że ściśle badania przeprowadzone w Berlinie w r. 1870, a w Katowicach w r. 1904 tę wysoką zawartość żelaza stwierdziły. Rudy żelazne (Kopa Magóry), eksploatowana już w XVIII. wieku, dawała wedle sprawozdania zarządu górniczego w Zakopanem z 20/12 1846 r. przeszło tysiącom ludzi zatrudnienie i 85—90.000 fl. rocznego zarobku, dostarczała z 18 sztolni około 12.000 ctn. m. żelaza

sztabowego rocznie, a upadła pod wpływem rozwoju dróg komunikacyjnych, podnoszących — wobec zaniedbania przedsiębiorstwa zakopiańskiego — zdolność konkurencyjną współzawodniczących przedsiębiorstw, racjonalnie prowadzonych i nowoczesnie urządzonych (pismo krakowskiej izby handlowej i przemysłowej z 1/10 1859, sprawozdanie dyrektora hut zakopiańskich z 10. I. 1855., sprawozdanie starosty górniczego Wachtla z 29/X 1871, akt szacunkowy kuźnic z r. 1870, gdzie zapas rudy na długie lata jest skonstatowany i t. d.). Liczne skargi władz wymienionych i krakowskiego magistratu od roku 1855 podnoszą ten brak środków komunikacyjnych, uniemożliwiający eksploatację tatrzańskich surowców.

W tych okolicznościach nie też dziwnego, że o sprawę budowy kolei pod Świnicę czyniło zabiegi i usilne starania nie tylko konsorcjum linię tę projektujące, ale że popierały ją energicznie przez petycje i enuncjacje swoje różne ciała publiczne (autonomiczne i rządowe), publiczne instytucje i korporacje zawodowe, wreszcie osobistości, których głos w tej sprawie uznać trzeba za wysoce miarodajnym.

Pismem z 26/2 1903 do Wydziału krajowego wystosowanem, zaświadcza Namiestnictwo we Lwowie, „że do kanałów spławnych będzie potrzeba bardzo znacznej ilości ciosów granitowych i że eksploatacja łomów granitowych w Tatrach przysporzy zarobku okolicznej ludności, dalej że do utrzymania gościńców rządowych z powodu braku dobrego kamienia, granit dolomit i piaskowiec tatrzański znalazłyby użycie na szuter, w znacznych ilościach przenoszących 6000 m<sup>2</sup> czyli 1.000 wagonów rocznie.

Pismo c. k. Ministerstwa handlu z 14/9 1903 l. 1311 do Namiestnictwa wystosowane, a zakomunikowane Wydziałowi krajowemu, stwierdza, że przeprowadzenie kolei ze Zakopanego pod Świnicę otworzy łomy granitowe w Tatrach i że będzie to miało doniosłe znaczenie dla budowy i utrzymania mających się budować kanałów spławnych w Galicyi.

Rada stołecznego miasta Lwowa na posiedzeniach z 16. lipca i 15. października 1903 zaleciła poparcie projektu jako pożytecznego, ze względów gospodarczych, przedsiębiorstwa i zapewniła 4% od kapitału zakładowego 100.000 K na wypadek ewentualnego niedoboru.

Komisya krajowa dla spraw wodnych na posiedzeniu z 7/12 1903 stwierdziła, że przy budowlach wodnych i kanałowych granit jest materiałem doskonałym i że jego zapotrzebowanie jest znaczne, a będzie ogromne. Uznając konieczność umożliwienia eksploatacyi granitu tatrzańskiego, uchwaliła Komisya jednogłośnie: oświadczyć się za poparciem linii Zakopane-Świnica i prosić Wydział krajowy o wypracowanie sprawozdania o tej kolei tak, aby sprawa załatwiona być mogła na najbliższem posiedzeniu Rady kolejowej.

Pismo c. k. Dyrekcji dla dróg wodnych we Wiedniu z 28/9 1903 (nadesłane krajowemu biuru kolejowemu 3/10 1903), popiera budowę kolei z powodu zapotrzebowania granitu przy budowlach rządowych.

Profesor Politechniki wiedeńskiej i członek Rady przybocznej dla dróg spławnych przy Ministerstwie handlu J. Richter podnosi w piśmie, Wydziałowi krajowemu przedłożonem, potrzebę otwarcia łomów granitu w Tatrach ze względu na budować się mające w Galicyi kanały i porty.

Pismem z 20. września 1902 hr. Zamoyski w odpowiedzi na zapytanie krajowej Komisji dla spraw przemysłowych podnosi cały szereg momentów przemawiających za wielką użytecznością projektowanej kolei, przedewszystkiem jednak podnosi wielkie znaczenie ekonomiczne, jakiego eksploatacja granitu, dolomitu i rudy żelaznej posiadała.

Krajowa Komisya dla spraw przemysłowych w piśmie do Wydziału krajowego z 20. marca 1903 oświadczyła w sprawie budowy projektowanej kolei, że „eksploatacja granitu tatrzańskiego mogłaby mieć niemałe przemysłowe znaczenie“.

Petycyje w tej sprawie wnosiły: Towarzystwo tatrzańskie, Związek kamieniarzy, Liga pomocy przemysłowej, a obecnie, gdy — jak wykażemy — sprawa dojrzała, także Centralny Związek galicyjskiego przemysłu fabrycznego.

Charakteru gospodarczego nie pozbawia naturalnie projektowanej linii ta okoliczność, że począwszy od Kuźnic (na kilometrze 3·85) kolej będzie zębnicowa.

Przeciwnie w licznych petycyjach do Wydziału krajowego petenci wykazali, że ogromna ilość kolei zębnicowych na całym świecie służy wyłącznie celom gospodarczym.

W tym stanie rzeczy, gdy natura wybitnie ekonomiczna projektowanej kolei dowodnie została stwierdzona, nie mógł Wydział krajowy podtrzymać swojego skwalifikowania jej, jako kolei zbyt kosztownej. Żądał jednak słusznie przedstawienia takiego materiału, któryby wobec charakteru ekonomicznego kolei dawał rękojmnę jej rentowności. Żądał zaś przedewszystkiem projektu wstępnego, dokładnego kosztorysu i obliczenia rentowności.

Tym słusznym i koniecznym wymaganiem obecnie nareszcie w zupełności uczyniono zadość.

Pomijając złożone już poprzednio oświadczenia kilku poważnych przedsiębiorstw co do gotowości eksploataowania granitu wzgl. rudy (deklaracye braci Weissenbergów, Jana Cingrosa z Pilzna, opłacanie od szeregu lat przez hr. Wł. Zamoyskiego jak i jego poprzedników stosunkowo wysokiej opłaty rocznej za nadane miary górnicze i t. d.), wpłynął obecnie do Wydziału krajowego projekt bardzo poważnego przedsiębiorstwa: Galicyjskiego Towarzystwa elektrycznego A. E. G. — Union, które oparte finansowo o Wiedeński Zakład kredytowy dla handlu i przemysłu oświadczyło definitywnie gotowość sfinansowania i zbudowania kolei pod Świnicę, o ileby kraj udzielił swojego poparcia dla projektu przez objęcie części kapitału budowy w zamian za akcyje zakładowe w kwocie 500.000 K i o ileby Wysoki Sejm wyjednał u rządu objęcie akcyi zakładowych w równej wysokości. Z oświadczeniem powyższem wpłynęły do kraj. biura kolejowego równocześnie projekt wstępny z planami, kosztorys i rachunek rentowności.

Firma wspomniana oblicza łączne koszta kolejki na kwotę 2,500.000 K., z czego sama wzgl. z instytucjami zaprzyjaźnionemi obejmie do sfinansowania  $\frac{3}{5}$ , dla  $\frac{2}{5}$  żąda poparcia kraju względnie państwa w równych częściach po 500.000 K.

W stosunku do żądania, z jakim w swoim czasie do kraju odniosło się konsorcyum, ażeby udzielić zbudować się mającej kolei gwarancyi dla  $\frac{2}{3}$  kapitału budowy w granicach ustawy o kolejach lokalnych z 17 7 1893. Dz. u. kr. Nr. 42, uważać trzeba obecną prośbę firmy, by Sejm objął  $\frac{1}{5}$  kapitału za akcyje zakładowe i tożsamo u Rządu wyjednał, za skromną i dla kraju niewątpliwie korzystną.

Również wyjednanie u Rządu takiego poparcia nie powinno natrafić na poważne trudności. Rząd subwencyjonuje zwłaszcza w ostatnich czasach tak bardzo liczne koleje o charakterze „zbyt kosztownym“, że wyjednanie jego pomocy dla linii gospodarczej mającej być przytem jedyną w Galicyi koleją górską w „ścisłem słowa znaczeniu“ nie może okazać się rzeczą niemożliwą.

Z tych wszystkich względów — dlatego, że kolej umożliwi eksploatacyę wielkiego bogactwa surowców tatrzańskich, że dostarczy krajowi krajowego produktu do bruków, do budowli architektonicznych i do dróg wodnych, że da mu rudę żelazną, której niemal że zresztą w tej jakości nie posiada, dlatego, że podniesie gospodarstwo drzewne o okolicy.

Komisya kolejowa wnosi:

**Wysoki Sejm raczy uchwalić :**

I. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by zbadał użyteczność i potrzebę — ze względu na na ogólne interesa kraju — projektowanej kolei Zakopane — Świnica, oraz wezwał instytucję finansującą to przedsiębiorstwo do szczegółowego obliczenia rentowności, opartego na przybliżonym kosztorysie.

II. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu, by jeśli wyniki badań, wskazanych pod I. będą pomyślne, wyjednał u c. k. Rządu udział jednorazowy w kwocie 500.000 koron na akcje zakładowe oraz na najbliższej ssesyi sejmowej przedstawił Sejmowi wniosek na poparcie budowy tej kolei takim samym udziałem kraju.

Zast. przewodniczącego:

*Vivien.*

Sprawozdawca:

*Federowicz.*

