

W SPRAWIE KOLEJKI GÓRALSKIEJ
Z ZAKOPANEGO POD ŚWINNICĄ

NAPISAŁ

WALERYAN DZIEŚLEWSKI

inżynier.



L W Ó W

NAKŁADEM AUTORA.

Z DRUKARNI „SŁOWA POLSKIEGO“ WE LWOWIE
pod zarządem J. Ziemińskiego.

1903.

ODBITKA ZE „SŁOWA POLSKIEGO“.



15979

I.

P. Kazimierz Bartoszewicz, stały kronikarz niedzielny „Słowa Polskiego“ i krakowski radca miejski, raczył się dwa razy zajmować projektem moim kolejki z Zakopanego pod Świnnicę. Raz 5 października 1902, drugi raz 8 sierpnia b. r. — a oba razy swoim sposobem t. j. fejletonem à la Lam, pełnym humoru, sarkazmu i eleganckiej, chociaż nie zupełnie grzecznej krytyki. Na pierwszy fejleton nie mogłem odpowiedzieć, gdyż najprzód wtedy nad Galicyą wisiało w powietrzu tatrzańskie „Morskie Oko“, a dwa tygodnie w barszczu: „tatrzańska Świnnica“ i „tatrzańskie Oko“ mogły sprawić czytelnikom pewien przesyt tatrzański — powtóre, szanowny fejletonista w pierwszej kronice nie był jeszcze zupełnie w tej sprawie zdecydowanym. Wprawdzie przebijała niechęć dla projektu, bo do pomocy wezwano aż p. pułkownika Beckera z Zurychu, który naówczas był znawcą sądowym w procesie o „Morskie Oko“ i p. Eligiusza Niewiadomskiego z Rybieniszek — ale koniec końców, przecież p. Bartoszewicz „głosował“ za Świnnicą. W drugim fejletonie już zupełnie otwarcie oświadcza się p. Bartoszewicz przeciw projektowi i oprócz krytyki samego projektu występuje przeciw uchwale Rady miejskiej lwowskiej i inspiruje kraj, względnie Sejm przeciw udzieleniu gwarancyi dla tego projektu. Z tych powodów nie mogę pozostać winnym wyjaśnień i odpowiedzi na oba fejletony — tembardziej,

że p. B. na końcu postawił mi wprost pytanie, na które nadarza mi się sposobność odpowiedzieć.

W pierwszym fejtynie z niechęcią tylko go dzi się p. Bartoszewicz „głosować“ za kolejką pod Świnnicę, a to dlatego, że szwajcarski pułkownik miał powiedzieć: „zostawcie te piękne wasze góry bez kolei, a starajcie się o stworzenie u stóp gór waszych takich miejscowości, gdzie turysta i podróżnik może znaleźć przyjemny, wygodny pobyt. Zakopane pod tym względem pozostawia jeszcze wiele do życzenia“.

Otóż ja byłbym się p. pułkownika po wysłuchaniu tych szczerych życzeń zapytał dlaczego on, jako uczciwy obywatel miłujący swój kraj i swoich ziomków — tego im nie odradza, co nam odradza? — albowiem gdy tamtego roku było jeszcze w Szwajcaryi tylko 46 kolei górskich, dziś ich jest już 52 (przybyły: Albula, Montreux-Zweisimen, Bex-Villars, Fayet-Chamounix, a dwie nowe budują), dlaczego nie poradził towarzystwu kolei górskiej „Rothhorn“ (2252 mtr.), aby wobec już 10 kolei zębnicowych górskich, będących w ruchu i reklamowanych iście po europejsku na przestrzeni 60-kilometrowej między Lucerną a Interlakem — kolei Rothhornbahn nie zaniechano, zwłaszcza, że góra Rothhorn leży już w rejonie sławnej Jungfrau (4167 mtr.), na której szczyt kolej jest właśnie na ukończeniu, albowiem do stacji Eiger (3975) ruch już otwarty — a dokąd cały świat turystyczny dąży. U stóp góry Rothhorn w małej wioszczynie Brienz, gdzie jest dolna stacja kolei na Rothhorn, znalazłem większe braki niż w Zakopanem i nie było tam tych urządzeń, które nam p. Becker dla Zakopanego zaleca, a kolej zębnicową na Rothhorn za 2 miliony franków wybudowano i w dwa lata na licytacji za 800.000 fr. sprzedano. Dlaczego? Bo kto zobaczył koło Lucerny: Rigi (1750), Pilatus (2066), Stanserhorn (1900) itd. — temu już wszystkie podróże na 2000 mtr. wysokie szczyty, jak Rothhorn, wydają

się rzeczą zwyczajną, a pędzi pod Jungfrau, aby poświęcając 50 franków być tam gdzie „oko nie sięga“.

Tymczasem jeżeli kiedy przyjdzie do skutku kolej po Świnnicę, to znajduje ona współkonkurenta dopiero albo 100 kil. za Wiedniem: „Schneeberg“ albo w Szwajcaryi Czeskiej „Taunnenwald“ na północ od miasta Reichenberg.

Drugim przeciwnikiem jest p. Eligiusz Niewiadomski, autor fejetonu w „Kuryerze Warszawskim“ z 30 lipca 1902 pod tytułem: „Zamach na Świnnicę“, który zaniechanie projektu tak argumentuje:

„O kilka mil od gniazd wypasionych mieszczuchów, zaczyna się jakiś świat bajeczny, cały bezmiar zjawisk czarownych, nieprzeczuwanych, kraina uroków i wzruszeń, których nie zapomni nigdy ten, kto ich doznał chociaż raz w życiu“.

„Kto nigdy nie wdarł się na szczyt alpejski, nie liżał śniegu z nad linii śniegowej, nie rwał i nie wachał niezapominajek i innych kwiatuszków rosnących obok lodu, wśród okrucich zwirowanych, nie oddychał tem powietrzem orzeźwiającem, nie spoglądał na świat z wysoka, nie gonił lecących cieniów obłocznych po dolinach, nie marzył sam wśród want granitowych — ten marnie przeżył życie, nie zauważył bowiem, raz żyjąc, czegoś wyjątkowego, jedynej w swoim rodzaju rozkoszy...“

„Ale ten świat bajeczny i te wzruszenia są dla tych, którzy chcą po nim stąpać; dla nóg, które potrafią deptać i ostre piargi, i gruby maliniak, i ośliżgłe zbocza skały litej; dla rąk, które się nie boją głazu, dla oczu, które umieją patrzeć, dla żołądków mogących wyrzec się leguminy i czarnej kawy.“

„Ten świat trzeba zdobywać... I w tem jego największy urok, i w tem podstawa tej dziwnej, niepojętej namiętności do wyżyn, jaka rozwija się u turystów.“

„Zrozumiał to wybornie Matlakowski i w swem

„Zdobnictwie ludowem“ dał uczuciom tym prześliczny wyraz:

„Gdy znużony wartkim chodem, jakim polscy chadzają przewodnicy, przeszedłszy niezliczone pasy lasów, okryte perlistą rosą polany, zbrodziwszy liczne potoki z lodowatą wodą, nieśmiertelnie wiecznie toczące się po wyslizganych żabicach, wskrobawszy po piarzystych żlebach, wygramoliwszy po śliskich od rosy upłazach, nieraz na czworakach, przedarłszy się po labiryntowych perciach wśród kosówki legniesz w końcu gdzieś koło szczytu Rohacza lub na Krzywaniu, doznajesz tej błogości i szczęścia, tego wyzwolenia i spokoju, o jakim opowiadają szczęśliwe matki po pomyślnym porodzie: wszystkie bole, niewygody, udręczenia, upał, znój, pragnienie, ześlizgiwanie po suchej trawie, potykanie na ruchomych wantach, zjedżdżanie po piargu, zapadanie w grażnie, zarostem jaferem i ferecyną, wszystko to, wszystko ulotniło się zapomniane...”

Cóż to znaczy? Świat ten bajeczny mogą oglądać tylko istoty, które mają zdrowe, wytrzymałe nogi i żyłaste łydki, silne ręce, obojętne żołądki i dobre oczy! Istoty, które dla widzenia tego świata bajecznego mają brodzić w potokach z lodowatą wodą — mają się gramolić na czworakach po śliskich upłazach i perciach — mają zmęczeni gdzieś wylęgiwać na głazach a może w śniegu — i znosić bole, niewygody, udręczenia, upał, znój, pragnienie, do nitki zmoknięcie!

Przecież to dobrowolna tortura, katorga! Po to ludzie nie wyjeżdżają na świeże powietrze i odpoczynek w góry! Wiele to już z takich nadmiernych wysilenń zapisały tatrzańskie kroniki wypadków: omdlenia, zapalenia płuc i innych słabości! A wielu w ukryciu po wylizaniu się z tej „lekcji turystyki„ z przekleństwem góry opuściło!

Ja wątpię, czy p. Niewiadomski wielu takich zuchów znajdzie? Najlepszy dowód, że przeszłoroczna sierpniowa wycieczka turystyczna w wielkim

stylu — aranżowana przez Tow. tatrzańskie i tego-
 roczna sierpniowa ogłoszona przez sekcję turysty-
 czną — nie wielu znalazła amatorów, to były le-
 dwie dziesiątki (14-tu) „kompanii żyłastych łydek“,
 którym nikt i po otwarciu kolejki pod Świnnicę nie
 będzie ani zabraniał, ani przeszkadzał „gramolić się
 na czworakach“ po całych Tatrach i nawet wzdłuż
 linii kolejowej pod Świnnicę, zwłaszcza że będzie
 wygodna ścieżka dla drogowego.

Ale inna rzecz jest, opierając się na zasadach
 „kompanij“ — zdradzających wszelkie objawy samo-
 lubstwa i źle zrozumianego rozwoju taternictwa
 (§ 1 al. 2 Statut Tow. tatrzańskiego) — przytaczać
 argumenty przeciw projektowi, którego jednym
 z celów jest umożliwienie podziwiania tego „świata
 bajecznego“ choć w części, bo tylko ze Świnnicy,
 ale bez „gramolenia się na czworakach“ — tysi-
 acom osób nie wytresowanym we wspinaniu się, bez od-
 powiedniego stroju — chodzącym całe życie w mia-
 stach po płaskim, na niewygody tkliwszym i w wie-
 ku, który jeszcze nie lub już nie kwalifikuje do
 „kompanii“. Prócz Świnnicy jest przecież tyle jesz-
 cze precudnych szczytów, grani, perci dla wyła-
 cznego użytku „Kompanii“!

Ale co więcej! ten sam p. Niewiadomski, któ-
 ry biada na mój „projekt europejski“, jakoby prze-
 szkadzający „Kompanii“ — w innym miejscu przy-
 zna, że bardzo mało jest w Zakopanem młodzieży
 kandydującej do „Kompanii“:

„Dzisiejszy stan rzeczy pozostawia bardzo wie-
 le do życzenia. Do Zakopanego przyjeżdżają tylko
 młodzi ludzie, względnie zamożni. Ubogich odstra-
 szają trudności materyalne pobytu w tej miejsco-
 wości. Ale i ci nawet, którzy tu przyjadą, zdają
 się mało zajmować przyrodą górską. Nieraz pogoda
 cudna, niebo błękitne, jasne, aż się śmieje do ziemi;
 w dali sinieją zębate i szczyrbate linie gór, podmuch
 wiatru przynosi z lasów wonie czarowne, a młodzież!?
 Trzebaż to widzieć w Zzkopanem. Jakie ożywienie

na Krupówkach! Jaki tłok w cukierni! Chłopaczki w opiętych porteczkach od rana do wieczora grają w tenisa, albo flirtują z panienkami, inni czekają aż się pogoda „ustali“, aby zrobić wycieczkę „furkami do Kościelisk“, tymczasem grają w karty, czytają gazety, pilnie uczęszczają na „reuniony“. A w górach?... W górach pustka i cisza Boska. Czasem wiatr zaszeleści suchą trawą po upłazkach, gdzieś z daleka ozwie się świstak, albo kozica niewidzialna strąca kopytem kamienie, ciemne smreki stoją cichutko, wyciągają ku słońcu suche gałęzie, dusza kapie się w przestworach... a w Zakopanem pani-czyki w opiętych porteczkach spacerują po Krupówkach i grają w tenisa. Kalecy!“

Pytam się więc — czyż „świątynia tatrzańska“ na to stworzona przez Pana Boga, aby nikt do niej nie wchodził? — młodzież odpowiednia na członków „kompanii“, a „kalecy“ według p. Niewiadomskiego wchodzić do niej nie chcą — starsi nie mogą!

Ja mam nadzieję, że jedna przejazdka zębnicą i widok „świata bajecznego“ ze Świnnicy — powiększy raptownie szeregi „kompanji“ a zmniejszy zastępy „kalek“! tembardziej, że Tow. tatrzańskie przygotowuje wygodną „Orlą perć“, której trzy kierunki zbiegają się na przełęczy pod Świnnicą. Wschodni, 8 klm. długi, ciągnie się z pod Świnnicy przez Kozi wirch ku wodospadom Mickiewicza — południowy, 6 klm. długi: Świnnica — Miedziane, Morskie Oko — zachodni, 12 klm. długi: Świnnica, Liliowe — Kościeliska dolina. Wyjechawszy zębnicą pod Świnnicę niezmęczony i wywczasowany, łatwo będzie odbyć wycieczkę w jednym kierunku a zwłaszcza z góry na dół i po obfitej przekąsce w najbliższem schronisku, zająć do domu gościńcem na furce. Co za wygoda dla „kalek“!

Nim przystąpię do wyjaśnień na zarzuty podniesione w drugim fejeletonie, odpowiem wpieryw na pytanie, wystosowane do mnie przez p. Bartoszewicza, mianowicie, czy hr. Zamojski zna mój projekt

i czym się do niego udawał? Otóż projekt mój zna hr. Zamojski i obiecał wziąć akcyj za 40.000 koron, jeden z zaufanych mówił nawet, że weźmie za 80.000 kor. — ale nie proponowałem mu nigdy sfinansowania całego projektu, bo niema do tego podstawy. Kolejkę projektuje się trasą po gościńcu z dworca zakopiańskiego do Kuźnic — gościniec jest własnością gminy, a pod nadzorem Wydziału krajowego — z Kuźnic przechodzi trasa przez Potok — granica między gminą katastralną Zakopane a Murzasichle — tu zaczynają się grunty po największej części chłopskie i ciągną się do Liliowego i dalej, aż do granicy węgierskiej. Pokłady rudy żelaznej, Magury i Kopy królowej oraz granity, leżą wyłącznie na chłopskich terenach. Z tego więc jasno wynika, że hr. Zamojski może mieć w doprowadzeniu do skutku projektu pewien interes, gdyż może wygodnie na przestrzeni 3 kilometrów drzewo, węgiel i inne materiały do Kuźnic, a masę drzewną z Kuźnic do stacyi transportować — ale najbardziej są w tem interesowani chłopi-górale, lub mieszkańcy Zakopanego, mający na halach parcele. Z tego powodu nosi ta projektowana, 11 klm. długa kolejka, wybitnie piętno kolejki lokalnej chłopskiej!

W drugim fejletonie rozpoczyna p. B. krytykę projektu od tego, że mu żal ulicy Jagiellońskiej, Chałubińskiego i Zamojskiego! Otóż jeżeli p. B. chce nieprzekroczenia kosztorysowych sum na budowę kolejki — o czem jeszcze później — to niech nie żałuje tego „gościńca krajowego“, przezwanego ulicami — gdyż najprzód nie mu się nie stanie, bo jest 6 metrów szeroki a tor kolejki będzie jeden metr, na którym będą tylko 3 razy na dzień kursowały bezdymne lokomotywy, powtórę takich alei lesistych przy dobrych chęciach będzie można jeszcze dosyć — gdyby się tego potrzeba okazała — urządzić. Ustawa pozwala — za pewnem przyczynieniem się do konserwacyi drogi — takich gościńców pod kolej używać. Przykładów zagranicą i

w kraju bardzo wiele. Zresztą z chwilą otwarcia ruchu kolejowego na przestrzeni Dworzec-Kuźnice — a po tych samych relsach co kwadrans ruchu tramwajowego — gościniec ten straci zupełnie charakter tej użyteczności publicznej co dziś ma jako droga, bo kto zechce jechać pod Świnnicę, siada do pociągu wązkotorowego, kto tylko do Kuźnic, siada do wozu tramwajowego. Jeżeli zaś kto swoim ekwipażem chce się przejechać, temu kolej zupełnie nie przeszkadza, bo i miejsce jest i szybkość pociągu zębnicowego jest już z ustawy powolną, ale wyzyskanie tego kawałka arteryi publicznej dla różnych wehikulów będzie zupełnem. Przewóz ciężarów tem mniej będzie używał drogi kołowej, bo z koleją nie wytrzyma konkurencyi.

Teraz przechodzi p. B. do części finansowej i pyta co będziemy tą koleją wozić i jakie będą z tego dochody?

Otóż na rentowność tej kolejki wpływa ilość przewiezonego towaru i osób. W sezonie wycieczek pierwszeństwo będzie miał przewóz osób — tylko podczas słyty będzie przewóz towarów. Towar będą stanowić dla przewozu z góry na dół: mleko i nabiał, siano, granit, ruda żelazna, masa drzewna; do góry: węgiel do papierni i domowe potrzeby dla dworu i zakładu w Kuźnicach.

W roku 1902 przywieziono do Zakopanego 109.745 klgr. nabiału z okolic Żywca i Krakowa — a górale mleko z hal z paruset krów i mleko owcze lub zętycę z tysiąca owiec i kóz przerabiają z braku komunikacyi z Zakopanem — na bryndzę, którą w jesieni sprzedają za bardzo niską cenę. Podług obliczenia zawodowego mleczarza, przez przeróbkę mleka krowiego i owczo-koziego na bryndzę i sery zamiast sprzedaży w świeżym stanie tracą górale rocznie 11.000 k. tylko na krowach, a pewną kwotę i na drobnym statku. Ponieważ w wykazach statku góralskiego na halach Gąsienicowych niema powiedziane wiele jest owiec, a wiele kóz — dlatego ra-

chunku dokładniejszego na razie zestawić nie można (mleko kozie jako żętyca dla chorych na piersi znalazłoby odbyt zaraz po wydoju). Dzisiaj koń górski wiozący na grzbiecie 2 naczynia z mlekiem lub żętycą o pojemności 44 kwart, z hal do Zakopanego kosztuje 1 k. 60 halerzy. Czyżby zawiązanie spółki mleczarskiej nie było tu na miejscu? Możeby najbliższe Kółko rolnicze tę myśl podjęło!

Siano wyborne z ziół alpejskich na halach — około 200 fur — z braku dogodnego przewozu pozostaje niezebrane i gnije — podczas gdy statek góralski z braku paszy marnieje, strata roczna około 4000 k. Kolejka ułatwiłaby przewóz tych produktów bez wszelkich zysków, za opłatą kosztów własnych! Szwajcarya, a za nią Tyrol, takie gospodarstwa alpejskie intensywnie pielęgnują. Tyrolska komisya rolnicza przy Wydziale krajowym wyznacza roczne premie od 80 do 400 kor. z funduszków krajowych i państwowych na te cele — na ten rok jest 8500 k. w budżet wstawione! Specyjalni inspektorowie przekonywują się o postępach; — zasługi wielkie w tej gałęzi gospodarstwa krajowego położył w Szwajcaryi: Schatzman, w Tyrolu: Trientl!

Najważniejszy towar przewozowy przedstawia granit, którego użyteczność i dobroć stwierdziła stacya doświadczalna wiedeńska. Zapotrzebowanie tego materiału będzie: I. stałe roczne, II. stałe peryodyczne, III. nadzwyczajne kilkoletnie z powodu budowy dróg wodnych, restauracyi Wawelu i z tem połączonych budowli wojskowych:

ad I.: 1) administracya drogowa c. k. Namiestnictwa potrzebuje minimum 1000 wagonów granitowego szatru, według pisma z 29 maja 1903 do L. 60055. (Ministryum spraw wewnętrznych na podstawie doświadczeń rady min. R. Iszkowskiego wydało nową 1903 instrukcyę dla utrzymania dróg w Austryi — na górną warstwę pokładu zaleca stosować najtwardszy materiał). 2) gmina m. Lwowa minimum 5.000 m² — maximum 10.000 m² kostek bru-

kowych, 3) gmina m. Krakowa minimum 1000 m² — max. 5000 m² kostek br., 4) gmina m. Podgórze 500 m² — Tarnów, Sącz, Rzeszów, Jarosław, Przemyśl nie biorę tymczasem w rachubę.

ad. II.: 1) na schody i cokoły do kościołów, 2) na schody do kasarni, szkół, szpitali — wszędzie tam, gdzie przez wielką frekwencyę inny kamień za parę lat się ściera — tak przynajmniej ekonomicznie za granicą robią. 3) na pomniki publiczne i prywatne, 4) do twierdzy krakowskiej i przemyskiej, 5) na słupy i grzysy przy budowlach monumentalnych, 6) na ścieki, krawężniki i uarożniki w bramach itd.

ad III. 1) Między Dziedzicami a Krakowem w granicach Galicyi na budować się mającym kanale jest projektowanych 10 śluz, (Kędzior Czasop. T. p. 1901 N. 4 i Smreczek: Elbe-Dniester Canal 1902), wszystkie części śluzy a raczej powierzchnie wystawione na zetknięcie na przemian z wodą i powietrzem, w temperaturze naszej od — 30 do + 30 Celsjusza, okryte być muszą tym materiałem. Również potrzebny jest granit do tych części składowych, od których wymagamy wielkiej wytrzymałości: jako to wpusty stawideł, wnętrza wrót, progi itd. Według informacyi w dyrekeyi dróg wodnych dojednej śluzy potrzeba około 600 m³ czyli razem 6000 m³. Oferty śląskie wniesione już do dyrekeyi opiewają za m³ granitu na 240—300 koron. Weźmy tylko dla granitu tatrzańskiego za 1 m³ 200 kor., to zapłacimy Försterowi z Friedeberg 1,200.000 kor. — zamiast, żeby w kraju zostało!

2) Na port w Krakowie i mury bulwarowe z obu stron Wisły, biorąc tylko $\frac{1}{4}$ zapotrzebowania portu Freidenau koło Wiednia — można przyjmując 400.000 m² po 10 kor. m² t. j. 400.000 kor. za granit.

3) Na kanale budować się mającym od Krakowa do Dniestru w latach 1912—1920 będzie według zestawienia jednego (Kędzior) 45 śluz — według innego (Smreczek) 28. Jeżeli weźmiemy tę

mniejszą ilość, to granit będzie kosztował 3,360.000 koron.

4) Na drodze kanałowej Sądowa Wisznia—Lwów—Brody według zestawienia (Krzepowski) na podstawie dochodzeń ministerstwa handlu — ma być około 30 śluz do którychby potrzeba było granitu za 3,600.000 kor.

5) Przy rekonstrukcyi i odnowieniu Wawelu przyda się także pewna ilość doborowego kamienia na schody lub słupy, progi, oddzwia itd.

Biorę obecnie w rachubę tylko pierwsze dwie pozycye t. j. 1,200.000 kor. i 400.000 kor. czyli razem 1,600.000 kor. — które już w najbliższym czasie za granit wydane być muszą.

Kto będzie miał sposobność odwiedzić obecnie jeszcze otwartą wystawę w Aussig w północnych Czechach i w Dreźnie — zapotrzebowanie wielorakie granitu może tam sprawdzić.

W Aussig w oddziale XIV Nr. 602 jest wystawiony projekt śluzy przez Komitet budowy kanału Dunaj-Wełtawa-Łaba; Nr. 610 jest wystawa komisji dla skanalizowania Wełtawy i Łaby; Nr. 625 jest wystawa oddziału wodnego c. k. namiestnictwa czeskiego: plany i modele portu w Aussig i Smichowie. W Dreźnie w oddziale I przeznaczonym dla ilustrowania sposobów brukowania ulic, dróg i chodników — widać na każdym kroku użycie granitu w miastach niemieckich. Samo Dreżno na 3,520.000 m² powierzchni dróg miejskich ma: 1,670.000 m² szutrowanych; 1,600.000 m² granitowych kostek; 240.000 m² asfaltowanych a 10.000 m² bruku drewnianego; na 2,136.000 m² chodników: 1,370.000 m² szutrowanych; 500.000 m² z płyt granitowych; 100.000 m² płyt cementowych; 150.000 m² różnego gatunku; 16.000 m² betonowych. Czy przemysł kamieniarsko-granitowy jest fantastycznym jak p. B. mniema — czy jest realnym, jak ja utrzymuję — to niech kto inny rozstrzygnie — przekonywać trudno — liczby same mówią! Przemysł naftowy wymagający tyle ry-

zyka, ponieważ surowca dopiero szukać potrzeba — należy już dziś do rzeczy zwyczajnych — granit, którego co krok w Zakopanem widzimy — nie może być fantazją.

Gdybyśmy przyjęli w pierwszym roku dochód z przewozu granitu wyszczególnionego we formach ad I podług taryfy obowiązującej dziś na linii Chabówka-Zakopane przewóz roczny wynosiłby więcej, niż sumę przyjętą przez p. B. — t. j. 25.000 koron — która by się stale zwiększała, czem więcej by formy granitu ad II i III w zastosowanie wchodziły i w kraju uznanie znalazły.

Następnie p. B. powołuje się na „zagranicę“ i jeszcze raz na p. Niewiadomskiego oraz na p. Tetmajera — aby stawiać czoło pochodowi cywilizacji i najazdowi „potrzeb filisterskich“ na Zakopane! O zakładaniu zagranicą towarzystw przeciw rozwojowi cywilizacji nigdy nie słyszałem — pytałem się różnych ludzi — śmiali się z samego pytania. Ale ponieważ p. B. utrzymuje, że o tem wie — trzeba wierzyć — przystaję na to — i przystąpię nawet do tej „ligi antifilisterskiej“ ale dopiero wtenczas, kiedy nasze Zakopane, nasze góry, nasze schroniska, nasze wózki góralskie, nasze drogi i komunikacje tak już będą przecywilizowane, jak zagranicą — np. we Francji — którą nam p. B. za przykład stawia. Kiedy nasze Tow. tatrzańskie — ułatwiające przystęp do gór — propagujące kulturę i cywilizację w Tatrach — a według zapatrywań poprzednich wspierające „potrzeby filisterskie“ tak wzrośnie, jak zagraniczne towarzystwa podobne!

(Np.: la société des alpinistes, które liczy 54.413 członków, ma dochodu 367.160.81 a wydatków 340.075.47 — z tego wydało na publikacje 175.978.02, na przewodników 11.996.05, na ogrody alpejskie i zalesienia 14.153.20, subwencje na środki komunikacyjne 74.362 fr.!) A ponieważ Tow. tatrzańskie liczy dopiero: 1842 członków w oddziale tatrzańskim, 161 w czarnohorskim, a 33 w pienińskim — czyli razem

2036 (sprawozdanie za r. 1902) — jeszcze czasu do syć do ułożenia statutów dla ligi antyfilisterskiej!

Jako najbardziej fantastyczne obliczenie znajduje p. B. ilość przewieźć się mających osób!

I rzeczywiście takby było, gdybym przyjął za podstawę, jak to p. B. czyni, statystykę klimatyki. Tego nigdy nie robił i robić nie mogę bo bym był na błędnej drodze. Na stronie 7 mojej broszury „Uprzemysłowienie i uprzystępnienie Tatr polskich Lwów 1902 (księgarnia Altenberga) — kolona I. alinea 8, powołuję się przeciw wyrażnie na statystykę biura kolejowego krajowego — którą dla uchylenia wszelkich fałszywych kombinacyj tutaj w całości jeszcze raz przytaczam. W Zakopanem na stacyi kolejowej wydano na wyjazd biletów:

	1899	1900	1901	1902	1903
Styczeń		3696	5089	6100	6400
Luty		3954	5100	6400	7800
Marzec		4048	7700	8100	7800
Kwiecień		3555	7900	9100	10200
Maj		7486	10500	7900	9400
Czerwiec		8590	11000	8900	9600
Lipiec		13699	12900	13400	
Sierpień		20072	19300	20000	
Wrzesień		10840	11800	12700	
Październik	1419	7243	10500	9600	
Listopad	4037	6410	8800	7000	
Grudzień	4498	5756	6900	6300	

Liczby z lat 1899 i 1900 są już uzupełnione w dziesiątkach i jednostkach — z lat 1901 do 1903 są jeszcze surowe — a więc będą nieco większe. Ruch na kolejce Zakopane-Świnnica byłby otwartym dla osób od 1 maja do 1 października. Jeżeli teraz zesumujemy ilość osób od 1 maja do paździer. z lat 1900, 1901 i 1902 to otrzymamy: 60687, 65500, 62900 — weźmy przeciętną z tych trzech liczb: 60000 — i $\frac{1}{3}$ tj. 20000 wydzielimy na służbę, dzieci i niezamożnych — dalsze $\frac{1}{3}$ 20000 na słabych i obojętnych — to $\frac{1}{3}$ tj. 20000 pojedzie choćby raz

pod Świnnicę. Ale ponieważ p. B. raz był łaskaw i dodał mi przy obliczaniu granitu 5 tysięcy — dlatego, że go to nie kosztowało — to ja opuszczę jeszcze 5.000 choć mię kosztuje — i staję na cyfrze 15.000 osób t. j. na $\frac{1}{4}$ z 60000, a licząc po 10 koron tam i z powrotem (albo tylko do góry 6 koron, a tylko na dół 4 korony) preliminuję dochód z przewozu osób na 150.000 koron. Obstaję przy tej cyfrze osób z trzech powodów: najprzód praktyka kolejowa te $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{5}$ z dobrym rezultatem zastosowuje przy obliczaniu kolej zębnicowych jeżeli adbezyjne z niemi się łączą i turystów dowożą; powtóre osoby, które nie chcą lub nie lubią licznych lub mieszanych wycieczek (jeden idzie lepiej, druga gorzej, trzeci jeszcze wolniej, a czwarta się wstydzi, a piąty z nich wszystkich się śmieje) płacą przewodnikowi 6 koron, nosikowi 2 k. — a wikt dla siebie i tych płatnych towarzyszy na cały dzień?! a wózek do Kuźnic i z powrotem 2 k. 40 h.! — a niewygody, obfity pot, rześisty deszcz, raptowny wiatr! Razem zesumowawszy taniej wypadnie koleją! — Po trzecie: Otwarcie ruchu na budującej się linii N. Targ-Sucha Góra, podniesie znacznie ilość przybyszów i wycieczkowców w Zakopanem.

Zapewniam dalej p. B., że zupełnie nie przesadzam, wzorując i powołując się w sprawie turystyki — na doświadczenia i organizację Szwajcaryi! ale także się nie obawiam dla naszych stosunków tej „drogi światowej“, tego „głównego szlaku turystycznego“: Ren, Szwajcarya, Włochy. Według p. B. tak daleko jesteśmy od tego „szlaku“, że u nas nie trzeba robić dla turystyki — nie nawet projektować! Niech tysiące Polaków dalej wypełnia ten „utarty szlak“ po brzegi — niech dalej wywożą grosz w obczyznę — bo tylko tam są cuda przyrody i arcydzieła sztuki! Pozwolę sobie zrobić uwagę, że tego zapatrywania dziś już nikt nie podziela — kto trochę patryotyczniej nasze stosunki ocenia.

Przyznaję, że Szwajcarzy sprytni pierwsi potrafilo swoje piękne widoki i świeże powietrze spieniężyć, budując koleje górskie, tak, że Anglicy, Amerykanie, a nawet i Polacy nie „gramolą się na czworakach“ i chwalą sobie główny szlak turystyczny, a za nimi chwali świat cały!

Przyznaję, że Włochy, naśladowując sąsiadów w urządzeniach (mają już 8 kolei zębntcowych, a najoryginalniejszą na Wezuwiusz) już przez sam klimat łagodny i nagromadzone skarby sztuki nigdy siły atrakcyjnej nie tracą. Przyznaję, że Niemcy nadreńscy ruinami zamczysk średniowiecznych udekorowaną rzeką, swojską oryginalną sztuką i dobrem winem będą się starać nadażyć sławie „starego szlaku“ — ale mimo tych zalet i wygod stary szlak turystyczny zaczyna już trochę niedomagać przez bardzo niebezpieczną i silną konkurencyę na obu półkulach!

Renu, Szwajcaryi i Włoch — których się p. B. tak obawia — inne narody, społeczeństwa i jednostki się nie obawiają. Cook i podobni wożą nad Nil, do Ameryki, do Australii — a nawet do Krakowa! Wycieczki latem do Szwecyi dziś rzecz najmłodniejsza — Bawarya korzysta ze zbytków króla Ludwika i pokazuje zamki, góry zapomocą zębntcy, jeziora i sztukę — Saksonia rozwija sławną Szwajcaryę saską i pyszna z „Grünes Gewölbe“, w którym August II. i III. zgromadził — co się tylko dało z Polski wywieźć. I w Austryi na polu turystyki ruch nadzwyczajny, popierany przez najwyższe sfery rządowe i autonomiczne: we Wiedniu odbędzie się między 12 września a 20 października b. r. w lokalu c. k. Tow. ogrodniczego międzynarodowa wystawa zdrojowisk i uzdrowisk, na której będą uwidocznione wszystkie usiłowania dotyczących czynników, aby zakłady takie podnieść, oraz ruch leśników, obcych i wycieczkowców w swoje strony skierować; we Wiedniu egzystuje już od dłuższego czasu na wzór organizacyi szwajcarskich Fremden-

verkehr - Club (Kärtnerstrasse Nr. 23), którego celem ułatwienia dla podróżnych i wycieczkowców, ale przedewszystkiem z korzyścią dla Wiednia.

Sekretarz tego towarzystwa w Düsseldorfie na kongresie 46 towarzystw niemieckich dla pielęgnowania ruchu obcych i wycieczkowców — prosił kongres o popieranie usiłowań Klubu wiedeńskiego — zapowiedział usiłowania swego Klubu w celu rozszerzenia stosunków na wschód — i postawił wniosek jednogłośnie przyjęty założenia międzynarodowego związku do popierania ruchu obcych i wycieczkowców. Alpejskie kraje austriackie, wzorując się na sąsiedniej Szwajcaryi, rozwijają turystykę, hotelnictwo, budują koleje zębnicowe: w r. 1886 (w 16 lat po otwarciu Rigi-Kulm) oddali do ruchu Parsch-Gaisberg koło Salzburga, w r. 1888 Jenbach-Achensee w Tyrolu, w r. 1890 St. Wolfgang-Schafberg; w r. 1888 Eisenerz-Vorderberg kolo Leoben, w roku 1895 Puchberg-Schneeberg koło Wiednia, w r. 1897 Pöstlingberg koło Lincu, w r. 1902 Opcina koło Tryestu, w r. 1903 Mendelbahn w Tyrolu! — a czyż właśnie budujące się połączenie Salzburga przez sam trzon Alp z Tryestem i przebicie tunelami drogi żelaznej przez łańcuch gór blisko po pod samego Gross-Glocknera (3797 mtr. nad p. m.) — nie nadaje tej nowej komunikacji piętna arcyturystycznego — która to okoliczność w motywach polecających parlamentowi ustawę z r. 1901 na stronie 22, 90 i 92 tom XVII zaznaczoną jest. (Przestrzeń zwana Tauernbahn długa 80 kilometrów ma tunel długi 8456 mtr., Karawanken-Wocheiner i Pirabahn, razem 185 kilometrów długie — mają trzy tunele: Bosruck 4765 mtr. Karawanken 7969 mtr. i Wocheiner 6334 mtr. — czyli razem same tunele wynoszą 27524 metry tj. blisko 4 mile. Koszt tego połączenia wynosi okragło licząc 135 milionów koron). Jeżeli do tego jeszcze dodamy czysto turystyczne linie Witschgau-bahn (Meran-Kals) 76 klm. długą i Stubaitalbahh (Isel-Volmes) w Tyrolu 19 klm. długą, to zrobią te

komunikacye „staremu szlakowi“ konkurencyę szaloną. Ale nie tylko, że administracya państwowa buduje takie koleje, albo je subwencyonuje, które robią nieobliczalną konkurencyę Szwajcaryi, ale oceniając wielką doniosłość ruchu obcych i wycieczkowców, ustanowiło c. k. austriackie ministeryum kolejowe Mr. E. M. Alborougha oficjalnym zastępcą kolei państwowych na Anglię z pensyą 2000 koron, aby popierał turystykę w Alpach, to samo zrobiła i kolej południowa. Nowy ten agent, bardzo niebezpieczny dla „starego szlaku“, otworzył już przed rokiem biuro w Londynie i rozdaje w języku angielskim bardzo drogo ilustrowane opisy swej pieczy powierzonych krajów — bezpłatnie! W r. 1902 poleciło to samo ministeryum wydać także rosyjski przewodnik kolejowy dla krajów alpejskich, aby podnieść frekwencyę w tych krajach turystami z północy i wschodu. We wszystkich miejscowościach, gdzie są zawiązane stowarzyszenia dla ułatwienia ruchu obcym i wycieczkowcom — koleje robią możliwe udogodnienia, a nawet dają subwencye — i tak czytamy w sprawozdaniu sekcyi alpejskiej Witschgau za r. 1902, że ministerstwo kolejowe dało 200 kor. na zrobienie nowej drogi z Rosengarten do Imst, na podobny cel sekcyi Leoben 400 kor., ministeryum rolnictwa dało podobnemu stowarzyszeniu w Mitterdorf koło Salzburga na utrzymanie drogi do Grubeg także 200 kor.

Oprócz ministerstwa kolejowego, które w pierwszej linii największe korzyści z ruchu obcych i wycieczkowców osiąga — wszystkie inne władze ten ruch według możności u siebie popierają. Na szczególną wzmiankę zasługuje okólnik namiestnika Styryi do wszystkich starostw z poleceniem popierania wszelkich usiłowań krajowego towarzystwa styryjskiego pielęgnującego ruch obcych i wycieczkowców. Czytamy tam: „Stałego napływu obcych do naszego kraju tylko wtenczas możemy się spodziewać, jeżeli w naszym kraju w najniższych warstwach ludu zro-

zumienie i własny interes w popieraniu ruchu obcych i wycieczkowców wyrobić potrafimy". Na wyliczanie polecanych szczegółów tu niema obecnie czasu i miejsca.

Przy tak sprzyjających stosunkach powstały setki różnych lokalnych organizacyi — a według prowincyi pod patronatem Wydziałów krajowych połączyły się te organizacye w towarzystwa krajowe ku pielęgnowaniu ruchu obcych i turystyki — i tak powstał „Fremdenverkehrs-Landesverband“ dla Tyrolu, dla ks. Lichtenstein i Vorarlbergu, dla Salzburga, dla Karyntyi i dla Styryi. Austria wyższa mająca stosunkowo mniej górzystych okolic, a przez to mniej powabu dla turystów — patrzała zazdrośnem okiem na kraje alpejskie „par excellence“ turystyczne, które już miały krajowe organizacye i rozwój turystyki, a z tym i znaczny dochód. Marszałek krajowy, dr. Alfred Ebenhoch, znany z energii, ujął tę sprawę w swą żelazną rękę i w r. 1901 postawił przez Sejm jednogłośnie przyjęte wnioski: 1) Sejm w uznaniu doniosłego znaczenia pielęgnowania ruchu obcych i wycieczkowców dla ogólnego dobrobytu w kraju — jest skłonny podjąć akcyę zdążającą w tym kierunku — przy równoczesnym udzieleniu finansowej pomocy, 2) wzywa się ponownie rząd, aby ku podniesieniu ruchu obcych szczególnie w krajach alpejskich austriackich użył wszelkich możliwych środków przez swe organy ku wzmożeniu tego ruchu, 3) Sejm postanawia powołać do życia krajowe stowarzyszenie ku pielęgnowaniu ruchu obcych — Wydziałowi krajowemu porucza się albo własnymi siłami założenie takiego towarzystwa albo poparcie takich usiłowań z inicjatywy prywatnych osób i wyznacza się w tym celu kredyt 1000 kor., 4) Sejm zorganizowanemu krajowemu stowarzyszeniu ku popieraniu ruchu obcych przeznaczają przez pierwszych lat 3 — subwencyi po 2000 kor. rocznie. Stowarzyszenie krajowe wyższo-austriackie powstało

w kilka miesięcy i dotrzymuje kroku sześciu już dawniej zorganizowanym.

Stowarzyszenia krajowe odbywają co roku walne zgromadzenie i główne posiedzenia zarządu. Przed trzema miesiącami odbyło się n. p. w Brixen zgromadzenie stowarzyszenia tyrolskiego — udział w nim brali: jako zastępca rządu referent dla spraw turystyki radca zamiestnictwa Antoni Posselt-Csorich, starosta w Brixen von Arbeser, członek tyrolskiego Wydziału krajowego hr. Sternbach, zastępca kolei państwowych, zastępca kolei południowej, zastępca poczt i telegrafu, zastępca Izby handlowej z Insbruku i Bozen, prezydent towarzystwa niem.-austrij.-alpejskiego i naczelnik klimatyki z Meranu.

Zastępca rządu oświadczył, że wyznacza się dla stowarzyszenia 2500 kor. subwencji z funduszków państwowych i przedsięwzięcie się starania o stałe większe zasiłki. Następnie stwierdzono, że do stowarzyszenia należy 48 lokalnych związków i 312 członków, oraz agentów, mających na celu pielęgnowanie ruchu obcych i turystyki.

Te sześć stowarzyszeń krajowych odbyły w grudniu rb. we Wiedniu konferencję przez swych delegatów: Tyrol zastępował prezes, referent i sekretarz, Voralberg i Lichtenstein: prezes, Salzburg: prezes i referent Wydziału krajowego, Karyntię: prezes, Styryę: referent Wydziału krajowego, Wyższą Austryę: prezes i sekretarz. Uchwały zapadły są następujące: 1) Wspólne usiłowania przekazuje się stałej wybrać się mającej komisji dla pielęgnowania ruchu obcych i wycieczkowców w krajach alpejskich. 2) Reklama ma być przeprowadzona także wspólnymi funduszami. 3) Należy przedsięwziąć odpowiednie starania, aby w budżecie państwowym była wstawiona odpowiednia kwota dla popierania udogodnień turystyki. 4) Statystyka ruchu obcych ma być przedmiotem ścisłych badań. 5) Tymczasowe zastępstwo wspólnych interesów przekazuje się krajowemu Towarzystwu tyrolskiemu. 6) W organi-

zacyę turystyki należy się starać wciągnąć także Krainę, Dalmacyę i Pobrzeże.

Deputacya, wydelegowana z konferencji do ministerstwa spraw wewnętrznych, kolei i handlu, znalazła wszędzie bardzo łaskawy posłuch i sperandę na poparcie finansowe.

Jak „stary szlak“ zaczyna już niedomagać, należy przytoczyć jeszcze dwa dosadne objawy: ogólny związek szwajcarski ku pielęgnowaniu ruchu obcych i wycieczkowców ma w Anglii i w Nowym Jorku swoje agencye. Reklama iście amerykańska napędza Szwajcaryi turystów bogatych, dla których jest urządzony pociąg błyskawiczny tylko z I. klasą Calais-Paryż-Lucerna. To ogromnie nie w smak amerykańskiej kolei Canadian-Pacific, której zarząd przestudyowawszy złotodajne rezultaty dobrze zorganizowanej turystyki — w górach Rocky — które są przecięte kilkakrotnie tą koleją, zorganizował turystykę amerykańską z ogromnym nakładem. Ponieważ w Ameryce nie było wprawnych przewodników, skontraktowano najlepszych szwajcarskich ze sławnym Christianem Kluckerem z Sils na czele za dobrą zapłatę, którzy lato przepędzają w Ameryce, zimę w Szwajcaryi. Łatwo się zgodzili — bo turyści w Szwajcaryi stosunkowo coraz mniej, a przewodników z dobrych czasów pierwszej epoki Rigi i Pilatusa ta sama ilość.

Drugi znamieny fakt jest następujący:

W szwajcarskiem Bernie odbyło się niedawno zebranie wszystkich szwajcarskich i zagranicznych towarzystw i interesentów, mających na celu rozwój turystyki — w sprawie reklamy na przyszłoroczną wystawę światową amerykańską w St. Louis. Otóż objawiono zdanie i powzięto decyzję, że wobec faktu, iż „wieś szwajcarska“ na wystawie paryskiej ostatniej zrobiła zupełne fiasko — o czem do dziś dnia Szwajcarzy nie zapomnieli — rezygnują z reklamy w St. Louis — tem bardziej, że „wieś tyrolska“ już ma zapewnienie finansowe — a wieś ty-

rolska do szwajcarskiej bardzo podobna! *Signum temporis!*

O Szwajcaryi czeskiej i kolei zębnicowej na Tanenberg — o licznych stowarzyszeniach ku popieraniu ruchu obcych i turystyki w krajach korony św. Wacława — nadmieniam tylko dla zaokrąglenia.

Węgrzy, nasi najbliżsi sąsiedzi i gospodarze w tych samych górach — jakto mówią, tylko o mie-dzę — sprytnie się urządzili, widząc, że Towarzystwo francuskie wozów restauracyjnych i sypialni-nych, obracające kapitałem 50 milionów franków — objęło Abację i w kilka lat rozwinęło to uzdrowisko znakomicie — wydzierżawili mu na lat 30 zakłady rządowe tatrzańskie w Łomnicy i przy szczyrbskim jeziorze — (połączonem koleją zębnicową ze stacją Czorba) — z obowiązkiem inwestycyi 1,600.000 koron na różne ulepszenia w celu rozwoju ruchu turystycznego węgiersko - tatrzańkiego. W całych Węgrzech i Siedmiogrodzie są już stowarzyszenia ku popieraniu ruchu obcych i turystyki w góry i nad Dunajem, — a p. Galot, sekretarz takiego towarzystwa peszteńskiego był niedawno we Lwowie w sprawach lwowskiej wycieczki do Pesztu.

Przez pobudowanie w krajach okupowanych zębnie i niezębnie — wprowadzie z marką strategiczną — otwarto tory silnie z Wiednia rozwiniętej turystyce w Bośni, Hercegowinie i Dalmacyi, która szczególnie robi Włochom konkurencyę. Krym i Kaukaz — jak zobaczymy później — także się organizuje.

Więc niema się co „starego szlaku“ obawiać — jak to p. B. utrzymuje — bo cały świat cywilizowany się go nie obawia — wytwarza mu konkurencyę dla własnej korzyści — a uczy się od Szwajcarów tego, co się im udało, a unika tego, wczem błąd popełnili.

Widzimy z tych licznych przykładów, że przymysł turystyczny został poza „szlakiem utartym“ ukrajowiony — widocznym znakiem krajowe

stowarzyszenia (Landesverbände) — umiastowiony — widowym znakiem stowarzyszenia w pojedynczych miastach (Fremdenverkehrsvereine, Auskunftsstellen für Turistenwesen) — zlokalizowane wszędzie tam, gdzie czy to przyroda czy sztuka, czy wspomnienia dają do tego podstawę! I dlatego też prawdopodobnie miasto Czerniowce — usytuowane przez Sacher Masocha in Halb-Asien — w przypuszczeniu, że Polacy mający prześliczne Tatry i Karpaty — sztukę znaną „urbi et orbi“ — że przejęci kulturą zachodu i jej instytucjami — udało się do magistratu m. Lwowa i Krakowa („Słowo Polskie“ 13 lipca 1903) z prośbą o materiał dla ankiety obradować mającej nad tym przedmiotem — zwłaszcza, że i na dalekim Wschodzie takie instytucje już się przyjęły. (Przed rokiem była we wszystkich dziennikach wiadomość, że władze w Rosji zatwierdziły statut Towarzystwa rosyjskiego ku popieraniu ruchu obcych i turystów z sekcją kaukaską i krymską — oraz, że plany kolei żelaznicowej na odpowiedni szczyt Krymu są już gotowe). Odpowiedź magistratu m. Lwowa była krótka — oznajmiająca, że we Lwowie żadna taka instytucja ani prywatna, ani publiczna nie egzystuje.

Zachodzi teraz pytanie, czy wobec tego, że nikt się nie boi „starego szlaku“ — i wszyscy naokoło nas — na zachodzie, wschodzie i południu i zachodniej północy (Śląsk pruski ma 19 związków turystycznych grawitujących do Beskidów, których członkowie często robią wycieczki na Babią górę — chcieli tam wystawić schronisko — bo nie mają nadziei, abyśmy to zrobili) — rozwijają dążenia ku pielęgnowaniu ruchu obcych i wycieczkowców — czy u nas w austriackim zaborze są tak nie sprzyjające stosunki, że coś podobnego do dziś dnia nie powstało — czyśmy tak upośledzeni przez przyrodę i brak nam osobistych zdolności, że u nas niema co oglądać? — że „stojąc z daleka od utartego szlaku“, mamy ręce opuścić i własnego szlaku

nie wskrzesić?! Tego zapatrywania jest prawdopodobnie p. B. — ja odmiennego i na tem opieram także rozwój wszelkich przedsięwzięć kulturalnych w Tatrach i Pieninach — zwłaszcza, że rodaków naszych liczących się z groszem, brak znajomości obcych języków od zagranicznych wycieczek wstrzymuje.

Kraków bowiem sam i jego bliższe i dalsze okolice — ma wszystkie warunki, aby rozwinąć ruch obcych i wycieczkowców racjonalnie i systematycznie. Najprzód położenie Krakowa jest dla rozwoju tego ruchu wybornem — jako węzeł kolejowy linii północnych, wschodnich i zachodnich europejskich — i kolei lokalnych; jako główny punkt z portem budować się mających komunikacyj wodnych — rozporządzający dzisiaj siecią tramwayów elektrycznych — czyż może być jako środowisko ruchu obcych odpowiedniejszym? Kraków zwany drugim Rzymem ze wszystkimi świątyniami — począwszy od św. Wojciecha a skończywszy na katedrze wawelskiej nie kryje w sobie niewyczerpanej skarbnicy dla archeologa, architekta i znawcy sztuki? Czyż muzeum narodowe i galerie obrazów z płótnami Matejki, Siemiradzkiego i t. d., muzeum Czartoryskich, Czapskich, dom Matejki, zbiory uniwersytetu, akademii umiejętności, muzeum technologicznego — nie są nieprzebranymi skarbnicami wiedzy dla każdego człowieka wykształconego a szczególnie dla tego co chce i umie czerpać? Czyż Wawel odnowiony nie stanie w rzędzie obok takiego Hradczyna, Burgu, Kremlu lub Escorialu? Czyż biblioteka jagiellońska, Czartoryskich, akademii umiejętności i wiele prywatnych nie mają białych kruków, które wabią uczonych całego świata? Czyż Sukiennice, Collegium novum, pałac biskupi, rondel floryański, dzwon Zygmunta, teatr, obserwatorium nie są godne dla każdego do widzenia? czyż groby królów naszych (mają być oświetlone elektrycznie) — a zasłużonych na Skalce nie byłyby częściej odwiedzane? A kopiec Wandy, Krakusa, Ko-

ściuszki, Mogiła, Wieliczka nie zainteresowałyby obcego i krajowego, gdyby przystęp i sposobność do zwiedzania była ułatwioną? Czyż plantacye, ogród Jordana, park Krakowski — nie dają wybornego miejsca wytchnienia dla znużonego turysty? Czyż umiejętne i historycznie wierne urządzenie rękawki, konika zwierzyńckiego, emaus, świętojańskich wianków nie ściągnęły bysetki widzów z dalszych i bliskich okolic?

A Pieniny, Babia góra, Tatry, nasze prześlizczone góry, dla których Francuzi, Niemcy, Amerykanie i Japończycy — członkowie ostatniej wycieczki geologicznej — nie mieli słów podziwu! i t. d. — a Szczawnica, Krynica, Żegiestów, Zakopane i t. d. — nie byłoby bardziej odwiedzane — a pieniądz zostałby w kraju — gdyby każdej chwili w Krakowie w biurze ku pielegnowaniu ruchu obcych i wycieczkowców można otrzymać przynajmniej w trzech językach bezpłatną dokładną informację z odpowiednim, także bezpłatnym przewodnikiem, gdzie, co i kiedy jest w Krakowie do zobaczenia — jakie są komunikacye najdogodniejsze z okolicą — Pieninami i Tatrami — z miejscami kąpielowemi? Czy jest w uzdrowiskach przepelnienie i brak pomieszczeń? i t. d. W Wiedniu już w każdej trafice dostanie za 60 halerzy bogato ilustrowany, co roku odświeżany i dopełniany przewodnik po zdrojowiskach, uzdrowiskach, hotelach, pensjonatach, schroniskach i wycieczkach w Galicyi — a ja z takim wydawnictwem u nas nigdzie się nie spotkałem!

Czy w tym kierunku były jakie objawy społeczeństwa, uznające potrzebę takiej organizacyi? Dr. Ponikło, zastępca prezesa Tow. tatrzańskiego, postawił na Radzie miejskiej krakowskiej 18 grudnia 1902 r. wniosek odpowiedni — konsekwencyą tego było, co czytamy w „Czasie z 8 kwietnia 1903:

— Sprawy miejskie: „Wczoraj wieczorem odbyło się w sali prezydium magistratu posiedzenie sekcji ekonomicznej Rady miasta pod przewodnictwem

r. m. Rottera. Radca m. dr. Domański przedstawił wnioski wydelegowanej do tego komisji, aby w celu ożywienia ruchu przyjezdnych do Krakowa, wydano krótki 5-ciu arkuszowy przewodnik ilustrowany po Krakowie, w językach: niemieckim, francuskim i angielskim i aby wyznaczono na to wydawnictwo kredyt w kwocie 2000 koron. Wykonanie tej uchwały poleciła sekcja osobnej komisji dla tej sprawy wybranej. Nadto sekcja uchwaliła w tej sprawie zasięgnąć informacji od p. Ohrela i Fisslego w Zurychu, celem umieszczenia tegoż przewodnika w wydawnictwach tej firmy w 3-ach językach.“

A 28 maja 1903:

„W sprawie wniosku sekcji ekonomicznej Rady miasta, dotyczącego wydania w obych językach ilustrowanego przewodnika po Krakowie, sekcja uchwaliła wnioski, które następnie będą przedstawione Radzie miasta: 1) Rada miasta wybierze komisję, złożoną z r. m. dra Domańskiego, dra Bąkowskiego, dra Muczковского, dra Tomkowicza i Turskiego, z prawem kooptacji nowych członków, mającą na celu zachęcenie cudzoziemców do zwiedzania miasta Krakowa i jego pamiątek. 2) Komisja ma się zająć ułożeniem programu swych czynności i przedłożyć na pełnej Radzie wnioski w sprawie wydania owego przewodnika.“

Któżby z tego korzystał? przede wszystkim mieszkańcy Krakowa! Każdy przybysz i wycieczkowiec czy to w przyjeździe do wód, czy na odpoczynek, czy na kilkudniową wycieczkę—ma tyle funduszu ze sobą, aby skromnym wydatkiem sprostał — ale musi jeść, spać... więc korzysta cały przemysł gospodniczy — musi coś z garderoby uzupełnić — więc korzysta przemysł rękodzielniczy i kupiecki — odwiedzi lekarza — rozerwie się w teatrze — pieniądze na inną monetę zmieni — coś w księgarni kupi i t. d. i t. d. słowem czem obcych w mieście więcej, tem silniejszy ruch we wszystkich interesach, moneta płynie szerokim korytem! I w takich okoli-

cznościach wszyscy najzdolniejsi młodzi ludzie, których namawia p. B., aby się poświęcali rękodziełu, handlowi i przemysłowi — będą go błogosławić w pokoleniach, że nie widzieli w złotym kołnierzu jednego ideału i celu życia! (Kronika tygodniowa z 11 lipca br.)

Z wyżej przytoczonych przedwstępnych czynności reprezentacji miejskiej krakowskiej — widać, że i ona nie obawia się „szlaku turystycznego“ — którego się p. B. obawia!

Ale może ktoś powiedzieć, czyż to krakowianie nie znają takich licznych zjazdów? A zjazdy różnych kół fachowych, a uroczystości narodowe? — ba dobrze to raz na rok, dwa razy najwięcej — a tu można dobrze sprawą pokierowawszy mieć i nadzwyczajne zjazdy i od maja do końca października nie zapełno, ale stale dosyć! Do tego musi być jednak organizacja, dokładność, reklama uzasadniona, punktualność i delikatność międzynarodowa! Wzorem tego Szwajcarya.

P. Naganowski opisuje w „Śl. polskiem„ (14 sierp. br.) o filo-angielskim Towarzystwie, które się zawiązało w Londynie w celu poznania naszego kraju, kultury, zabytków i sztuki — jeżeli ich zachęcimy i zajmiemy się nimi po europejsku, aby zobaczyli, co się tylko da — przyjdą za nimi i inni. W Ameryce zaś, mamy tyle ziomków, że łatwo znaleźć zastępców jednających nam zaoceńskich turystów.

Teraz chcę odpowiedzieć p. B., czy reprezentacja miasta Lwowa dobrze zrobiła, że zagwarantowała 4000 koron jako 4 proc. od 100.000 kor. dla kolejki Zakopane-Świnnica. Otóż reprezentacja miasta Lwowa uchwalając tę gwarancję, zapatrywała się na tę sprawę z podwójnego punktu widzenia: ze ściślejszego i obszerniejszego. Jako administratorowi reprezentacji m. Lwowa, nie jest obojętnem, czy ma lepsze bruki czy gorsze — czy sumy wydawane na bruki będą się zwiększać czy zmniejszać (w r. 1901 było w budżecie: 419.663 k., w r. 1902

367.787 k., w r. 1903 414.623 k.) i jeżeli gmina może dostać granitowe kostki czy pieńki, uznane wszędzie jako pierwszorzędny materiał brukowy — to warto zaryzykować maximum kwotę 4.000 k., jeżeli z tem są i inne jeszcze cele połączone. Według prób przeprowadzonych w doświadczalni wiedeńskiej przez prof. Aug. Hanisza „die Steinbrüche Österreichs Wien, 1901“ porfir z Mękini koło Chrzanowa (str. 82), którym gmina chce zastąpić piaskowiec skolski, bardzo łatwo się ścierający, wykazuje na 200 obrotów 50-centymetrowej tarczy starcia 11 gramów — podczas gdy granit tatrzański tylko 9·61 grama; porfir z Mękini zanurzony we wodzie przez 8 dni wykazuje 0·67 zatrzymywanej przez wsiąknięcie wody — a granit tatrzański tylko 0·12 — to znaczy, że granit jest pięć razy wytrzymalszy na wilgoć a w konsekwencji na mróz, a w dalszej konsekwencji na tworzenie błota.

Ponieważ granitowa kostka ułożona w bruku — według wykazów uwidoczniionych na obecnie jeszcze otwartej wystawie urządzeń 130 miast niemieckich w Dreźnie — leży najnniej 24 lat nienadwerężona, według zaś urzędu budowniczego w Hanowerze, do 40 lat, a mimo naszej bardzo zmiennej temperatury (— 30 do + 35 Celsjusza) nie podlega wpływom atmosferycznym, to miasto Lwów, idąc za dobrze zrozumianym własnym interesem, miało rację, przyczyniając się gwarancyą do urzeczywistnienia projektu kolejki Zakopane-Swinnica, gdyż w ten sposób chce się przyczynić do otwarcia źródła najlepszego materiału brukowego dla Lwowa w kraju.

Nie chcę nikomu psuć interesu — ale słyszę, że kamień skolski (ścierający się na 200 obrotów 18 gramów) zupełnie nie zadowolili urzędu budowniczego lwowskiego, a zastosowanie porfiry z Mękini urząd budowniczy krakowski by ograniczył, gdyby miał go czem zastąpić — podobno z powodu białego błota. Ale reprezentacya m. Lwowa powzięła tę uchwałę jeszcze z obszerniejszego punktu widzenia—

mianowicie gmina m. Lwowa łoży wiele na podniesienie przemysłu i handlu we Lwowie — co oddziaływa na cały kraj: poniosła znaczne ofiary na wystawę krajową — hojnie się przyczyniła do umożliwienia wystawy przemysłowej Tow. politechnicznego — przeznaczyła 200.000 K. na ten cel z wielkiej pożyczki inwestycyjnej, przeznacza w rocznych zwyczajnych budżetach nie małe stosunkowo fundusze, w budżecie na rok 1903 wstawiła na szkołę przemysłową uzupełniającą 49.000 K., na muzeum przemysłowe 10.000 K. subwencyonuje c. k. szkołę przemysłową (52000) — c. k. szkołę handlową (122000 K.) — c. k. szkołę realną (25000 K.) — więc też reprezentacyi na tem zależy, żeby przemysł i handel się rozwijał i osoby w tych gałęziach zajęte — które nie widzą ostatecznej kariery w „złotym kołnierzu“ — aby miały w kraju zarobek, a kraj cały korzyść. Jeżeli gmina m. Lwowa będzie znowu kiedy potrzebowała granitu na pomnik we Lwowie (np. Kościuszki) będzie go mogła nabyć od rodaków, a i inni nie będą sprowadzać znać Lago maggiore, albo z Fridebergu (Mickiewicz, Ujejski, hr. Gołuchowski). Jak będzie trzeba granitu czy to na schody do szkół i kasarni, albo do budować się mającego magistratu lub do kanalizacyi i t. d. będzie można używać materiału krajowego, a nie zagranicznego. Jednem słowem gmina m. Lwowa przez poparcie tej kolejki chce pomódz do rozwinięcia przemysłu granitowego w kraju — przemysłu, który dotychczas w Galicyi nie istnieje. Następnie twierdzi p. B., że reprezentacya m. Lwowa nie powinna była gwarantować tych 4000 K. od kapitału 100000 K. — a raczej przeznaczyć ten kapitał, „który nie zrobiłby uszczerbku tak magnackiej gminie“ na inne cele np. na szkołę analfabetów, a szczególnie na dotkniętych klęską powodzi. Otóż jak się reprezentacya m. Lwowa na tę propozycyę p. B. zapatruje — to nie jest moją rzeczą zgłębiać (uchwalono w międzyczasie 2000 koron) — ale pozwolę so-

bie tylko zauważyć, że w budżecie na rok 1903 jest przeznaczony na cele dobroczynności publicznej 214.286 K. — na cele oświaty publicznej 1,083.520 K., a na szkołę analfabetów 500 K. Pokazuje się z tego, że o tych obowiązkach — które p. B. przypomina — reprezentacya m. Lwowa i tak pamiętała.

Ponieważ swojego czasu wpiosem podanie z prośbą o podobną gwarancję do reprezentacyi m. Krakowa i oczekuję przychylnego załatwienia — przeto pozwolę sobie przy tej sposobności nadmienić, że argumenty, któremi się kierowała reprezentacya m. Lwowa będą — mam nadzieję — przekonywającymi i dla reprezentacyi m. Krakowa — wzmocnione przytem jeszcze następującymi okolicznościami: 1) z Zakopanego do Krakowa jest o wiele bliżej, bo tylko 163 kilometrów a więc jeżeli Lwowowi opłaca się dobre kostki granitowe na odległość 496 kil. to Krakowowi tembardziej na odległość 163 kilomit.; 2) Kraków w roku 1865 już myśl podjął był, aby granitowymi kostkami tatrzańskimi ulice swe brukować — jak się z aktu do L. 22005 z 15 listopada 1865 r. łatwo przekonać. Cała rzecz swojego czasu rozbiła się o dowóz do Krakowa — i sprowadzono materiały dla ulicy Floryańskiej podobno ze Striegau z Prus; 3) W Krakowie — jak już wyżej wspomniano — są na widoku znaczne budowle: kanał Dzieńdzice-Kraków z 10 śluzami, port, odnowa Wawelu, budowa kasarni i szpitali, budowa magistratu, może kiedy znowu jaki pomnik, (pomnik Grottgera jest z granitu śląskiego — tak samo bruk w rzeźni miejskiej z tego samego źródła) — otóż miasto Kraków i we własnym interesie i z ogólnego punktu widzenia — korzystając z większego zapotrzebowania granitu — powinno ten przemysł poprzeć, który da wielu ludziom w Krakowie i okolicach (miasto Podgórze ma zamiar stawiać wspaniały kościół według projektu dra Zubrzyckiego) zajęcie. Zakopane samo także przy tej sposobności odniesie między innymi i tę

korzystać, że z łomów otwartych korzystając, będzie u siebie na pomniki krajowego materiału używało (grobowiec Chałubińskiego na cmentarzu jest z granitu szwedzkiego — innych niektórych osób, z kamieni zamiejscowych — a pomnik Chałubińskiego świeżo poświęcony z granitu śląskiego); 4) kolej Zakopane-Swinnica turystykę i ruch obcych na „naszym szlaku“ znacznie podniesie z czego przedewszystkiem Kraków korzyść odnieść musi — zawdzięczając to swemu położeniu i połączeniom komunikacyjnym, przeto poparcie tego przedsięwzięcia moralne i materyalne, byłoby może nie bezpodstawnem!

W końcu jest p. B. zdania, że kraj nie powinien poprzeć tego przedsięwzięcia kolejowego ani „dać dwie trzecie kapitału“. Tu muszę zwrócić uwagę, że kraj nie ma „dawać“ tylko może gwarantować rocznie najwyżej 4 proc. od dwóch trzecich części potrzebnego kapitału — to jest 53.333 koron, — tak samo rząd od jednej szóstej, tj. 13.333 koron i interesenci 13.333 koron, według ustawy o kolejach lokalnych z 17 lipca 1893. Czy kraj zaś ma dać tę gwarancję dla kolejki Zakopane-Swinnica, to jest rzeczą Sejmu, do którego się swojego czasu udałem.

Za udzieleniem gwarancji przemawiają według mnie następujące motywy:

1) Sejm, a względnie kraj chce podnieść handel i przemysł — na to dowodów w budżetach i rezolucjach aż zanadto, — wspomnę tylko komisję krajową przemysłową i fundasze w tym celu wyznaczane, dalej dziesiątki szkół zawodowych, wystawy, stypendya i t. d.

2) Sejm wyjednał w tym celu u rządu ułatwienia podatkowe, zagwarantowane ust. z 17 kwietnia 1903 dla przemysłów, które jeszcze w kraju nie egzystują (lit. A.) — co ma zupełne zastosowanie w tym wypadku gdyż a) przemysłu granitowego dotychczas w Galicyi niema, b) gdyby powstał, a chciano po-

dołać wyżej wyliczonym zapotrzebowaniom, musi zatrudniać więcej, niż wymagane ustawą 20 osób, — c) do obróbki byłyby zastosowane wobec wielkiej ilości sił wodnych w sąsiedztwie najnowsze urządzenia hydroelektryczne.

3) Według dzieła „Osterreichs Steinbrüche von Hanisz & Schmidt Wien 1901“, przemysł ten w Austrii — gdzie tylko przyroda nie poskąpiła tego materiału — poważnie rozwinięty: w Czechach jest łomów 178, w Karyntyi 1, na Morawach 6, w Austrii niższej 31, w Wyższej 91, w Styryi 2, w Tyrolu 8, na Ślązku austriackim 38, — skąd my całe zapotrzebowanie sprowadzamy. Dlaczegoż i my nie mamy mieć łomów granitowych w kraju, jeżeli po temu są wszystkie warunki: źródło obfite i zapotrzebowanie!

4) Najbliższy łom granitowy na Ślązku: Friedeberg jest 295 kilom. od Krakowa odległy — a Zakopane tylko 163.

5) W Niemczech według dzieła „Die natürlichen Bausteine Deutschlands von Hugo Koch, Berlin 1892“ — jest przemysł granitowy także bardzo rozwinięty: w Badeńskim są 3 łomy; w Bawaryi 29, w Brunświku 1, w Elsas Lotringen 8, w Hessen 8, Lubeka 1, Prusy 36, Saksonia 10 — z których razem wydobyto w jednym roku 169.700 metrów kubicznych.

6) Wydział krajowy śląski troskliwy o przemysł kamieniarski u siebie — widząc jak wiele korzyści mają i właściciele łomów i przemysłowcy przy tem zajęci — utrzymuje dwie szkoły kamieniarskie: w Saubsdorf dla marmuru, w Friedeberg specjalnie dla granitu — kosztem 10.000 koron rocznie — oprócz subwencyi Izby handlowej 600 kor. i państwowej 4.000 kor.

Ślązk ma tylko obszaru 5.147 □ klm. z ludnością 680.422 dusz a ma tyle jeszcze innych gałęzi przemysłu — Galicya ma przeszło dziesięć razy tyle obszaru (78.493 □ klm.) z dziesięć kroć większą lu-

dnoscia (7,315.939) i przymiera z głodu z braku przemysłu i nie ma dotychczas ani jednej szkoły kamieniarskiej.

7) Dobroć i użyteczność granitu tatrzańskiego jest stwierdzona opinią prof. politechniki radcy dworu dr. J. Niedźwieckiego i pismem z 3 kwietnia b. r. J. Rychtera profesora politechniki oraz członka rady dla dróg spławnych przy ministeryum handlu; pismem z 22 kwietnia 1902 i broszurą „z kamieniarskich wycieczek“ przez prof. uniw. Jagiellońskiego dr. Wł. Szajnochę; pismem z 25 marca 1902 prof. uniwersytetu wiedeńskiego dr. V. Uhliga i świadectwem rządowej stacyi probierczej wiedeńskiej z lutego 1903, stojącej pod kierunkiem radcy budownictwa prof. Aug. Hanischa.

8) Granit tatrzański — znoszący ciśnienie 1691 klgr. na cm^2 — w porównaniu z innymi gatunkami zakrajowymi jest twardszy od wielu gatunków:

a) czeskich, morawskich, niższo i wyższoaustriackich, tyrolskich;

b) badeńskich, bawarskich, heskich i saskich.

Granit tatrzański na starcie (9·61 gramów) wytrzymałszy od wielu:

a) czeskich, morawskich, niższo i wyższoaustriackich, śląskich i tyrolskich;

b) bawarskich i heskich.

Granit tatrzański przyjmuje mniej wody (tylko 0·12 proc.) od wielu:

a) czeskich, morawskich, niższo i wyższoaustriackich, śląskich i tyrolskich;

b) bawarskich, heskich, lubeckich, pruskich i saskich.

Granit tatrzański dorównuje szwedzkiemu z Carls-hamm, wytrzymałemu średnio 1631 klgr. ciśnienia na cm^2 , a zatrzymującym 0·178 wody. (Doświadczalnia berlińska r. 1898, str. 246).

9) Przez umożliwienie wybudowania ekonomicznej kolejki Zakopane-Świnnica kraj ochroni kilkudziesięciu górali od straty na nabiale i sianie rocznie koło

15.000 koron wynoszącej i da podwalinę przemysłowi na Podhalu, który rozwijać się musi — dając korzyść góralom, właścicielom gruntów z cennymi kopalinami a przysporzy zarobku biednym góralom dziś gromadnie emigrującym do Ameryki. Według wiadomości podanej w dziennikach z dnia 27 lutego i z dnia 24 maja b. r. starostwo w Nowym Targu wystawia tygodniowo 10—20 paszportów. Przy eksploatacyi łomów granitowych w Szkocyi w Aberdeenshire jest zatrudnionych 9000 robotników a oprócz tego 31000 osób w szlifierniach, przy pakowaniu i ekspedycyi. W Belgii w Ecausine 500 osób, w Prusach w Steinerne Renne 200 sił końskich wodnych, we Fichtelgebirge u firmy Künzel 400 robotników, w Lindenfels Odenwald 250 koni i 500 robotników, na Ślązku pruskim w Strigau 5000 osób. I na Podhalu było niegdyś inaczej! Według sprawozdania dyrekcji hutniczo-górnicznej zakopiańskiej z 20/12 1846 l. 17 do c. k. urzędu górniczego miało 21—22.000 osób zajęcie przy górnictwie i przewózce zarabiając rocznie 85—90.000 fl.

10) Izba handlowa krakowska już w r. 1859 pismem z dnia 1/10 do Zarządu zakładu hutniczego w Zakopanem chce wdrożyć usiłowania w celu wybudowania drogi z Zakopanego przez tak nazwaną Magorę Zakopiańską na terytorium gminy Mur-Zasichle ku Czorbie dla łatwiejszego wywozu rudy lub surowca — i to kosztem publicznym na pożytek handlu i przemysłu powiatów podtatrzańskich — na podstawie relacyi interesentów z d. 10/6 1859 (że ogromne zasoby granitu leżą bez użytku) — i relacyi z 10/1 1855 (że transport rudy żelaznej jest bardzo utrudnionym).

11) Kraj wrzględnie Sejm w przewidywaniu strat niezaprzeczonych w bogactwie krajowym przez dalsze sprowadzanie granitu z zagranicy (mogącego znaleźć zbyt w kraju w formach ad I. i II. a osobliwie ad III. za sumę 1600.000 koron — a po roku 1912 za sumy dochodzące kilka milionów wobec od-

ległości Friedeberg—Kraków 295 klm. a Zakopane—Kraków tylko 163 kil. i już gotowej komunikacji kanałowej z Krakowa na wschód) — nie może nieuznać użyteczności publicznej i ekonomicznej kolejki Zakopane—Świnnica.

12.) Kraj może poprzeć nasze hasła wrzesińskie przez poparcie tego projektu kolejowego — po którego urzeczywistnieniu będziemy mogli do Królestwa i Warszawy bardzo tanio Wisłą nasz granit dostarczać, w czym nas dziś Förster z Friedeberga zastępuje. Zachęca nas do podobnych ekonomiczno-patryotycznych czynności wstępny artykuł „Czasu“ z 11 sierpnia br., z okazji oceny doniosłości dla handlu naszego akademii eksportowej we Wiedniu pod tytułem: „Na szerszym widnokregu“.

13) O rudzie żelaznej w górze Magóry i Kopy Królowej szczegółów dostatecznie w mojej broszurze naprowadziłem — tu tylko jeszcze raz powtarzam, że dr. V. Uhlig, profesor uniwersytetu wiedeńskiego pismem z 23 marca 1902 użyteczność jej wogóle stwierdził a słynny profesor Rüdorf w Berlinie analizą chemiczną zawartość żelaza (53—59 proc.) oznaczył i publiczne świadectwo z datą Berlin, 9 lutego 1870 wystawił. Ilość wystarczająca na dziesiątki lat eksploatacji jest skonstatowaną komisyjnie i fachowo przez c. k. władze, raz 6 marca 1870, drugi raz 29 września 1871.

14) Wszędzie na zachodzie na poparcie takiej kolejki jak Zakopane—Świnnica przytoczonoby dla Sejmu i turystykę. Między motywami przedłożenia kolejowego Salzburg-Triest turystyka jest kilkakrotnie zaakcentowana. Ja tego na razie nie czynię — gdyż znaleźli się już ludzie, którzy projekt ten nazwali: fantazją i zbytkiem.

Argument przeciw kolejce Zakopane—Świnnica: że tego przedsięwzięcia nie należy popierać, ponieważ tego roku były klęski powodzi i gradobicia — a na to trzeba przede wszystkim funduszków — mimo całego współczucia dla cierpiących — nie powinien tu

wchodzić w rachubę, gdyż winowajca tej smutnej sprawy powodziowej jest we Wiedniu (kazał podobno wbrew projektowi Wydziału krajowego wały ochronne budować o 2 metry niższe) i on powinien prezydentowi ministrów wytłumaczyć, że jeżeli Wiedeń zawinił — to 3 miliony koron na 20 milionów straty — jest trochę zamało! Następnie jeżeli Sejm uzna, że wobec wyczerpania funduszków na dotkniętych klęską — nie można dotować ani funduszu przemysłowego ani kolejowego (Lwów-Stojanów, Lwów-Podhajce, Zbaraż-Tarnopol??) — to niech górale dalej do Ameryki emigrują — a my sprowadzamy granit zagraniczny — bośmy się już do tego oddawna przyzwyczaili.

Z tych więc powodów projekt kolejki góralskiej Zakopane-Świnnica ma wszystkie warunki komunikacji o użyteczności i potrzebie publicznej a w myśl ustawy z 27 lipca 1893 zasługuje na poparcie finansowe kraju.

Kończąc ten szereg motywów za moim projektem — niechęć przypuszczać, że p. B. swoimi feletonami ze złej woli chciał osłabić moje zabiegi ku doprowadzeniu tej kolejki do skutku — i mam nadzieję, że moje wyjaśnienia może części przynajmniej przekonały p. B. — uczuwam nawet pewien rodzaj wdzięczności dla p. B., że mi dał sposobność wyjaśnić niektóre mylne albo fałszywe pojęcia nurtujące między zwolennikami iub przeciwnikami tego projektu; oświadczam dalej, że na wszystkie wyżej przytoczone wyjaśnienia mam dowody w ręku — że przedwstępny projekt (trasa i kosztorys) zrobiony jest na podstawie studjum na miejscu i porównania z trzema analogicznymi wykonanymi kolejami szwajcarskimi i dwiema austriackimi. Projekt specjalny — normami urzędowymi przepisany — może być wypracowanym dopiero po decyzji Sejmu.

Lwów we wrześniu 1903

Waleryan Dzieślewski, inż. cyw.





BIBLIOTEKA KÓRNICKA

15979