

WŁADYSŁAW FOLKIERSKI.

KOLEJ CHABÓWKA-ZAKOPANE

i udział kraju

w budowie kolei lokalnych.



LWÓW.

NAKŁADEM TOWARZYSTWA POLITECHNICZNEGO.

I. ZWIĄZKOWA DRUKARNIA WE LWOWIE, UL. LINDEGO, 4.

1900.

WŁADYSŁAW FOLKIERSKI.

KOLEJ CHABÓWKA-ZAKOPANE

i udział kraju

w budowie kolei lokalnych.



LWÓW.

NAKŁADEM TOWARZYSTWA POLITECHNICZNEGO.

I. ZWIĄZKOWA DRUKARNIA WE LWOWIE, UL. LINDEGO, 4.

1900.

ODBITKA Z „CZASOPISMA TECHNICZNEGO“.



122161

Koleje żelazne, zakładane przez rząd centralny, mają przedewszystkiem na celu zadania państwowe; do zaprowadzania kolei lokalnych, zastosowanych do miejscowych potrzeb są powołane z natury rzeczy organa krajowe, pod których pieczę zostaje wewnętrzny ekonomiczny rozwój kraju. W tym zamiarze Sejm krajowy powziął w ostatnim lat dziesiątku uchwałę, mocą której kraj miał brać czynny udział w zakładaniu nowych kolei lokalnych, bądź bezpośrednio, bądź przez popieranie inicjatywy prywatnej, do czego Państwo, w miarę uznania, miało się przyczynić w przepisanej ustawą mierze. Przy Wydziale krajowym, któremu przekazaniem zostało wykonanie tej uchwały, zostało ustanowione krajowe Biuro kolejowe na wzór istniejącego już dawniej biura drogowego i melioracyjnego.

Biuro kolejowe urządzone na początek prowizorycznie z nader szczupłym personelem, miało przed sobą niełatwe zadanie. Projekty nowych kolei trzeba było ująć we właściwą formę, aby zyskać zatwierdzenie odnośnych władz; nad robotami wykonanemi ryczałtowo przez przedsiębiorstwa trzeba było rozciągnąć szczegółowy nadzór i ścisłą kontrolę. Do tego, w braku stałego personelu, trzeba było wyszukiwać gdzie się dało kierowników i inspicjentów i robić z nimi specjalne umowy na czas trwania robót każdej kolei z osobna. Mimo tak niekorzystnych warunków, dzięki tylko niezmiernym wysiłkom Biura kolejowego a zwłaszcza inżyniera, stojącego na jego czele, udało się w stosunkowo krótkim czasie niespełna lat sześciu wykończyć siłami krajowemi i oddać do użytku 318 kilometrów sześciu kolei lokalnych krajowych, któremi są:

1. Borki wielkie - Grzymałów	36	<i>km</i>
2. Łupków - Cisna (wązkotorowa)	25	"
3. Trzebinia - Skawce	69	"
4. Chabówka - Zakopane	43	"
5. Delatyn - Kołomyja - Stefanówka	121	"
6. Jaworzno - Piła	24	"

Wszystkie te koleje (z wyjątkiem 2-ej), są normalnotorowe; cztery ostatnie zostały wykończone w r. 1899 i oddane do użytku przy końcu tegoż roku z wyjątkiem ostatniej, Jaworzno-Piła, której otwarcie nastąpi w roku bieżącym (1900).



I.

Ze wszystkich tych kolei lokalnych, kolej Chabówka-Zakopane zasługiwała na szczególniejszą uwagę, i powinna była być wykonaną przed innemi. Jakkolwiek nazywają ją lokalną, leży ona w interesie całego kraju w obszerniejszem znaczeniu tego wyrazu. Zakopane jest punktem zbornym, do którego dążą ludzie ze wszystkich dzielnic naszego kraju, a między nimi ludzie, którzy stoją na czele naszego piśmiennictwa, naszej nauki, naszej sztuki. Każdy zrozumie, jak ważne są takie miejscowości, zwłaszcza dla politycznie rozdzielonego narodu; opieka nad niemi, ułatwienia komunikacyi dla uczynienia ich dostępnymi, leży w interesie kraju i jest niejako jego obowiązkiem.

Węgrzy, dla których Tatry nie mają przecież takiego znaczenia jak dla nas, jednak wcześniej od nas zrobili to, na co myśmy nie mogli się tak długo zdobyć. Ich kolej podtatrzańska Bogumin-Koszyce, odpowiadająca symetrycznie naszej podtatrzańskiej, zapuszcza liczne odnogi aż pod dostępne stopy tatrzańskich szczytów od strony południowej. Jedna z tych odnóg, która nas bliżej obchodzi, wychodzi z Popradu i prowadzi przez Kesmark i Białą Spiską (Szepes Bela) do Podolan a ma być stąd przedłużoną aż do linii Orłów-Nowy Sącz i połączoną w ten sposób z naszą transwersalną. Z Białej Spiskiej wyjdzie odnoga przez Zdzar, Jurgów, do połączenia z Chabówką-Zakopane. Z drugiej, zachodniej strony, ze stacyi Królewiany wychodzi odnoga do Suchej hory na granicy galicyjskiej, która znów będzie połączona z naszą koleją zakopańską

przedłużoną, jest nadzieja, przez Kościeliska i Witów. Jak te połączenia będą faktem dokonany, całe Tatry tak po naszej jak po węgierskiej stronie, będzie można objechać pod samemi ich stopami.

Węgrzy, gdy zakładali te koleje podtatrzańskie nie troszczyli się zbyt o ich przyszłość: wiedzieli oni dobrze, że ruch na nich znajdzie się sam przez się; jakoż dziś nie uważają się bynajmniej na małe z nich dochody, choć taryfy kolejowe zostały u nich niższe do niebywałych w Przedlitawii poborów. Tymczasem u nas każdy projekt kolei spotyka się zaraz z zakwestyonowaniem jej rentowności, a to na zasadzie obrachunków, które zawsze okazują się mylnymi, a jednak zawsze się powtarzają. Przed pół wiekiem, gdy chodziło o połączenie Berna z Wiedniem, powiadano, że cały ruch kółowy między temi dwoma miastami można będzie zabrać na jeden pociąg; dziś obliczano liczbę wozów góralskich między Chabówką a Zakopanem, by wnioskować, że kolej ta nie opłaci nawet swych kosztów ruchu. Obecnie na kolei Berno-Wiedeń kursuje kilkanaście pociągów dziennie i jest ona jedną z najrentowniejszych wielkich kolei w Państwie: kto wie czy kolej Chabówka-Zakopane, przedłużona do granicy węgierskiej, nie stałaby się z czasem jedną z najrentowniejszych kolei lokalnych w Galicyi.

Zauważyć przytem należy, że połączenia kolejowe u nas nie wszędzie i nie dla wszystkich wydają się pożądanymi. Małe miasteczka nie mające przemysłu ani rękodzieł, których jedyną rację bytu stanowi handel, wyzyskujący okoliczną ludność, tracą na kolejach, bo handel ten przenosi się na dalsze, większe, korzystniejsze rynki. Tak naprzykład Nowy Targ, miejscowość niegdyś centrum targowe tatrzańskiego Podhala, sławna jeszcze za czasów Kazimierza W., który tu istniejący kościół parafialny fundował, w ostatnich czasach znaną była szerszej publiczności tylko jako miejsce popasu między Chabówką a Zakopanem na pół drogi; w rzeczywistości, Nowy Targ stanowił rynek zaopa-

trujący Zakopane w najniezbędniejsze potrzeby życia, ciągnąc stąd lwią część swego zysku. Przez zaprowadzenie kolei Zakopane miałyby ułatwione połączenie z dalszymi korzystniejszymi dla niego rynkami; cyrkulacja wozowa z Chabówką i popasy w Nowym Targu ustałyby również a przynajmniej zmniejszyłyby się znacznie.

Gdy więc przed lat dziesiątkiem Wł. hr. Zamoy-ski przez nabycie Zakopanego na licytacji, wyrwał je ze szpon czarnej spekulacji, a zaprowadziwszy pierwsze porządki, zmierzające do uzdrowotnienia stosunków tej miejscowości, zaczął się starać o połączenie kolejowe z Chabówką, zamiast spodziewanego poparcia natrafił na tajoną niechęć i opór, zwłaszcza ze strony czarnego handlu nowotarskiego. Podawano w wątpliwość przyszlą rentowność tej linii, a stąd niemożliwość zgromadzenia potrzebnego na jej budowę kapitału; odradzano rządowi subwencyonowania tej kolei, jako nie przedstawiającej państwowego znaczenia; usiłowano wreszcie przeprowadzić projekt połączenia z Węgrami wprost z Nowego Targu, zostawiając Zakopane na boku i t. p.

W takim stanie rzeczy wypadało przedstawić projekt kolei jak najoszczędniejszy. Ubiegający się o koncesyę nowy właściciel Zakopanego musiał się zdecydować na kolej wązkotorową i polecił wykonanie przedwstępnych planów takiej kolei inżynierowi Uderskiemu (w Marcu 1894 r.). Ta kolej miała być o torze 0.76 m o maksymalnych spadkach 25‰ i o minimalnych promieniach 60 m. Ministerstwo zgodziło się w zasadzie na ten projekt kolei wązkotorowej (w Sierpniu 1895) wskutek czego, ubiegający się o koncesyę polecił inżynierowi Smoleńskiemu opracowanie projektu szczegółowego. Kosztorys założenia takiej kolei został obliczony na 1,410.000 za 43¹/₂ km (co daje około 32.000 złr. na kilometr). Lecz, gdy w międzyczasie Węgrzy zamierzali przeprowadzić kolej szeroko-torową od Królewian do granicy galicyjskiej odległej zaledwie o 20 km od

Zakopanego i Nowego Targu, ministerstwo nie uznało za stosowne połączenia dwóch sieci normalnotorowych, galicyjskiej i węgierskiej, szlakiem wązkotorowym i już w roku następnym 1896 zażądało od Wydziału Krajowego projektu kolei normalnotorowej od Chabówki przynajmniej do Nowego Targu, co musiało spowodować oczywiście przedłużenie jej tym samym torem do Zakopanego.

Ale projekt taki wymagał kosztorysu przynajmniej dwa razy większego (około 66.000 zł. na kilometr); słusznem więc się wydawało, że jeżeli dla ogólnie państwowych interesów wymagana być miała kolej szerokotorowa, to różnina kosztów jej budowy pokrytą była z ogólnie państwowych funduszków. Zaczęły się więc rokowania z ministerstwem w tym kierunku: proponowano zrazu mniej lub więcej nieudane kombinacje. Jedną z nich był projekt kolei wązkotorowej, ale tak trasowanej, aby ewentualnie mogła być przerobioną na normalnotorową. Takiego rodzaju kombinacje musimy w ogóle uważać za stanowiska technicznego za niefortunne. Oszczędność budowy kolei wązkotorowej polega na możliwości rozwinięcia trasy za pomocą łuków małego promienia, a w ten sposób na ominięciu trudności terenu; jeżeli usuniemy tę możliwość, cóż pozostanie na korzyść wązkiego toru. Jakoż w obecnym wypadku przybliżone obliczenia wykazały tylko dla szlaku między Chabówką a Nowym Targiem koszta:

- | | |
|---|----------------|
| 1. kolei normalnotorowej | 2,060.000 złr. |
| 2. „ wązkotorowej z możliwością przeróbki na normalnotorową | 1,500.000 „ |
| 3. wązkotorowej | 880.000 „ |

Kombinacja ta została więc racjonalnie zarzuconą, jak również kombinacja kolei normalnotorowej do Nowego Targu z przyczepką wązkotorową od Nowego Targu do Zakopanego. Dziwić się tylko należy, że w kołach technicznych podobnego rodzaju kombinacje mogły być na serjo dyskutowane. Tymczasem ubiega-

jący się o koncesyję, hr. Zamoyski polecił inżynierom pp. Smoleńskiemu i Olewińskiemu wykonanie szczegółowego projektu kolei normalnotorowej między Chabówką a Zakopanem. Kosztorys tego projektu, przejrzany i poprawiony przez biuro kolejowe Wydziału krajowego wykazał sumę 2,900.000 złr. imiennego kapitału potrzebnego dla jego wykonania. Po długich i uciążliwych rokowaniach, dzięki energicznemu poparciu władz autonomicznych a mianowicie Marszałka krajowego i przychylniej opinii namiestnictwa, udało się wreszcie nakłonić ministerstwo do pokrycia nadwyżki kosztów wynikających z założenia normalnego toru a to przez objęcie ogółem akcji pierwszeństwa w imiennej wartości 235.000 złr. i akcji zakładowych wartości 1,300.000 złr. Interesenci miejscowi zobowiązali się wypłacić, 235.000 złr. za akcje pierwszeństwa. Reszta kapitału w kwocie 1,140.000 miała być dostarczaną w części zapomocą gwarantowanej przez kraj pożyczki pierwszeństwa do wysokości 940.000 złr. z 4⁰/₁₀₀ oprocentowaniem i umorzeniem w ciągu lat 70, a w części kapitałem 200.000 zł. w akcyach zakładowych objętych przez kraj.

Na tej podstawie finansowej, została nakoniec d. 4 listopada 1897 r. udzieloną na imię Wł. hr. Zamoyskiego koncesya budowy kolei normalnotorowej z Chabówki do Zakopanego, z ewentualnem jej przedłużeniem do granicy węgierskiej w kierunku do Królewian (Kraľovan). Koncesyonaryusz zobowiązał się nadto do utworzenia Towarzystwa akcyjnego, które miało przejąć wszystkie przysługujące mu prawa i przypadające nań obowiązki. Towarzystwo to zostało w samej rzeczy utworzone i statuta jego zatwierdzono przez ministerstwo d. 9 Sierpnia 1898 r.

Według warunków koncesyi, linja kolejowa, długości około 43.6 kilom. miała wychodzić z zachodniej strony stacyi Chabówka, zaraz potem przechodzić przez rzekę Rabę i iść jej lewym brzegiem, następnie przez ponowne przejście iść prawym brzegiem aż do stacyi

Raba Wyżnia. W dalszym swym przebiegu, linia kolejowa rozwija się w dolinie Raby po prawym brzegu, dotyka stacji Sieniawa, i miała przejść dział wód pomiędzy Rabą i Czarnym Dunajcem przez tunel (długość w projekcie na 155 m) prowadzący w dolinę Lebidnicy (dopływ Cz. Dunajca). Po przejściu Lebidnicy, linia przekracza Cz. Dunajec pod Nowym Targiem przez most żelazny 70·0 m rozpiętości (km 22) poczem wchodzi na stację Nowy Targ położoną na południowy zachód od miasta. Od Nowego Targu wchodzi w dolinę Białego Dunajca, idzie lewym jego brzegiem przez Szafłary, poczem koło wsi Biały Dunajec przechodzi na prawy brzeg po moście 55 m rozpiętości (km 34). Idąc dalej prawym brzegiem rzeki przechodzi jej dopływ Poroniec po moście 38·0 m rozpiętości (km 38) i wspinając się po lewym boku wzgórz dochodzi do Zakopanego pod km 43·5.

Promień łuków nie miał w zasadzie wynosić mniej jak 250 m a spadki więcej jak 25 ‰. Korona tych nasypów jak przekrojów była oznaczoną na 4·30 między Chabówką a Nowym Targiem, a na 4·00 m na pozostałej części linii. Zwirowanie miało otrzymać szerokość w koronie 3·15 m, względnie 0·30 m, grubość zaś zwirowania wynosić 0·3 m, względnie 0·25 m. Normalna szerokość toru 1·435 m, przyczem waga szyn 26·0 kg na metr bieżący, a każda 9-ciometrowa szyna oparta na 13 podkładach drewnianych o wymiarach 2·3 m długości, 0·15 m grubości a 0·22 m dolnej, 0·15 m górnej szerokości. Szyny spoczywać miały na podkładach za pośrednictwem płytek płaskich, których pewna liczba mogła wszakże być wypuszczoną w prostych na części Nowy Targ-Zakopane. Zresztą przepisy ustanowione dla c. k. kolei lokalnych miały i tu być w pozostałych szczegółach zastosowane.

II.

Jak tylko koncesya ostatecznie zatwierdzoną została, Wydział krajowy występując w imieniu i pełnomocnictwie koncesyonaryusza (który złożony ciężką chorobą nie mógł osobiście brać udziału w tych transakcyach) rozpiisał żądanie ofert na ryczałtowe wykonanie robót budowy, zastrzegając sobie, wedle przyjętego zwyczaju, bezpośrednie dostarczenie materiałów budowy, jak mostów żelaznych, szyn i podkładów, obrotnic, urządzenia stacyi wodnych, sygnałów, telegrafu, inwentarza stacyi etc. oraz taboru kolejowego. Materiały te miały być dostawiane do stacyi Chabówka, a przedsiębiorstwo budowy miało je rozwieść na miejsce przeznaczenia.

Za najkorzystniejszą z ofert została uznana przez Wydział krajowy ta, którą przedstawił znany przedsiębiorca Gwalbert Ziembicki d. 10 Stycznia 1898 r. Oferta ta została przyjęta przez Wydział; wedle niej, przedsiębiorca, występując w swoim własnym imieniu zobowiązywał się wykonać wszystkie wskazane roboty budowy za ryczałtową sumę 1,150.000 złr. niższe o 250.000 złr. od sumy kosztorysowej. Podjął się także, choć to nie było wyszczególnionem w żądaniu ofert, przeprowadzić wykupno gruntów za dodatkową kwotę 180,000 złr. tak, że cała oferta opiewała na 1,330.000 złr. Zastrzegł sobie jednakże prawo do zmian w zatwierdzonej już trasie kolei, „o ile te zmiany przez Wydział krajowy i przez Wysoki c. k. Rząd uznane i aprobowane będą“.

W tę ryczałtową sumę wchodziły:

Roboty przygotowawcze i administracyjne za	40.000	złr.
Wykupno gruntów i odszkodowania za	180.000	„
Roboty ziemne za	300.000	„
Roboty poboczne za	170.000	„
Mosty poniżej 20 m w świetle i przepusty za	210.000	„
Większe mosty, wiadukty i tunele (prócz części żelaznych) za	130.000	„
Żwirowanie i ułożenie nawierzchni za	140.000	„
Budowle nadtorza (stacyjne i inne) za	146.000	„
Ogrodzenia i różne urządzenia za	14.000	„

Razem 1,330.000 złr.

co na 43·5 kilometrów linii daje przeciętnie na kilometr 30·500 złr.

Dla nadzoru robót i przestrzegania ścisłego zastosowania się przy ich wykonaniu, do warunków kontraktu, przepisów ogólnych i szczegółowych i innych rozporządzeń Wydziału dotyczących się budowy kolei, ustanowiono na miejscu Kierownictwo budowy z siedzibą główną w Nowym Targu. Kierownictwo to mianowane przez Wydział krajowy i poddane dyrekcyi Biura kolejowego składało się z kierownika (p. Al. Zabokrzyckiego) dwóch jego zastępców (pp. Noah i Folkierski) czterech inspicjentów poszczególnych losów (pp. Peszkowskiego, Lorsa, zastąpionego później przez Rojewskiego, Schoefera i Daniłowicza) wreszcie kilku pomocników technicznych i rachunkowych. W całym tym składzie personalu kierownictwa, włącznie z kierownikiem i jego zastępcami, nie było żadnego właściwego urzędnika Wydziału krajowego, wszyscy oni byli świeżo skontraktowani na czas trwania robót przy tej kolei i uważani jako pozostający w służbie mającego się zawiązać Towarzystwa kolejowego, tymczasowo koncesyonariusza, którego Wydział krajowy był tylko pośrednikiem (rozporządzenie Wydziału z d. 23 Marca 1898) Przyznać trzeba, że Wydział krajowy, czy Biuro kolejowe, delegując czynności tego rodzaju i stawiając

swych delegatów w podobnych warunkach, dało im dowód szczególniejszego zaufania co do ich charakteru i zawodowej sumiennosci.

Kierownictwo było nadto obowiązane do układania i przedstawiania Wydziałowi krajowemu miesięcznych wykazów robót, w stosunku wykonania do całości przewidzianej, w celu wymierzania częściowych wypłat przedsiębiorstwu. Następnie Wydział poruczył temuż kierownictwu wykonanie na gruncie projektu połączenia kolei Chabówka-Zakopane, z budującą się węgierską koleją do Suchej hory.

Zatwierdzenie przez Wydział krajowy oferty słynnego w kraju miejscowego przedsiębiorcy, zostało zrazu przyjętem z ogólnem uznaniem przez strony interesowane i koła techniczne, gdyż zrodziło nadzieję, że roboty wykonane będą przez siły wyłącznie krajowe i środkami krajowymi. Wkrótce jednak nastąpiło rozczarowanie na tym punkcie: pokazało się bowiem, że przedsiębiorca, który sam jeden figurował na ofercie, był w rzeczywistości tylko przedstawicielem wiedeńskiej firmy Gross i Ska, z którą zresztą dawne łączyły stosunki. Jakoż zaraz po przyjęciu oferty przez Wydział krajowy i za zezwoleniem tegoż, przedsiębiorstwo zatytułowanem zostało „Gwalbert Ziembicki, Gross i Ska“ i pod tą nazwą został następnie sporządzony ostateczny kontrakt budowy (podpisany przez Wydział krajowy 31 Maja, a ratyfikowany przez ministerstwo 22 Lipca 1898 r.).

Gdy więc już w pierwszych dniach marca przybył do Nowego Targu p. Gwalbert Ziembicki, który pozostał reprezentantem firmy i dyrektorem budowy, w ślad za nim przyjechał z Wiednia inny wspólnik firmy wiodąc za sobą całą partyę obcych techników. Ci, pierwszy raz przybywający do kraju, nie znając ani jego mowy ani zwyczajów, od razu narazili sobie wszystkich przez chełpliwe pomiatanie wszystkiem co tutejsze a zwłaszcza przez lekceważenie pracy tutejszych techników. Przyszło nawet do zajść policyjnych; Wy-

dział krajowy widział się zmuszonym upomnieć przedsiębiorstwo co do wypełniania § 12 ogólnych przepisów obowiązujących przedsiębiorców i podpisanych wraz z ofertą, na mocy którego przedsiębiorstwo jest obowiązane „o ile możliwości“ używać sił krajowych. Lecz na mocy tej restrykcji „o ile możliwości“ przedsiębiorstwo oświadczyło, że jest w porządku. Ale, jak zobaczymy zaraz, nie wyszło mu to na dobre.

Wiosna roku 1898 przedstawiała się bardzo pomyślnie dla robót, jak również i cały rok następny; trzeba się było śpieszyć a przed jesienią można było się załatwić z najważniejszą częścią budowy. Tymczasem, gdy ci technicy po kilkutygodniowych studiach nad zmianą trasy, przedstawili wyniki swych badań na gruncie przedsiębiorstwu, pokazało się, że zdjęcia ich były fałszywe, pomiary pomyłone, projekty zmian opaczne. Cała ich dwumiesięczna robota była chybioną. Jeden z nich, najstarszy, wyjechał nasamprzód do Wiednia i więcej tu nie wrócił; innego przedsiębiorstwo budowy musiało przymusowo wydalić. Na ich miejsce, już z konieczności, przedsiębiorstwo musiało wezwać paru krajowych techników, z których jeden starszy inżynier, a wytrawny i doświadczony praktyk w budowie kolei, objąwszy zastępstwo techniczne przedsiębiorstwa, rozciągnął ścisły nadzór i kontrolę nad pozostałymi, naprawił o ile się dało poczynione błędy i tylko swą osobistą mozolną pracą i doświadczeniem, zdołał przeprowadzić budowę z pomyślnym rezultatem.

To wszystko spowodowało jednak stratę kilku miesięcy drogiego czasu i w najwięcej sprzyjającej porze roku; w tym roku 1898 budowa postąpiła nadzwyczaj mało. Zresztą nie wszystkie błędy udało się w zupełności naprawić: tak w Nowym Targu grunt pod zmienioną stacją został już zajęty, gdy się spostrzeżono, że przejście przez Czarny Dunajec (przed stacją) jest chybione; trzeba było przelożyć most o paręset metrów wyżej rzeki, wskutek czego wjazd na stację wypadł przez ostrą krzywą i takąż przeciwkrzywą co dla oka technika robi fatalne wrażenie.

Główna zmiana pierwotnego projektu polegała na usunięciu 155 metrowego tunelu przy dziale wód (*km 15*) i zastąpieniu go przez przekop kilkunastu metrów głębokości, przy podniesieniu niwelety o 4 do 5 metrów. Przekop ten wykonany w ciągle usuwającym się rumowisku, dał jednakże w następstwie wiele kłopotu przedsiębiorstwu, tak, że oszczędność uzyskana przez zniesienie tunelu, stała się co najmniej wątpliwą*). Druga zmiana polegała na odsunięciu trasy od Raby w pierwszej seceji kolei; pierwotny projekt prowadził ją na samym kraju potoku pomiędzy korytem jego a biegnącą wzdłuż niego drogą, która już była zagrożoną przez potok. Wymagało to obwałowania rzeki, co zostało uniknionem przez przełożenie linii na drugą stronę drogi, która obecnie oddziela plant kolejowy od potoku.

Następnie, pod Nowym Targiem wybrano na przejście przez Czarny Dunajec po dwukrotnej zmianie punkt wyżej położony, gdzie rzeka ma wyższe brzegi a zatem potrzebuje mniej ochrony, co znów spowodowało przełożenie stacji już i tak zanadto oddalonej od miasta, jeszcze nieco dalej. Przy wyjeździe z tej stacji znajduje się lasek miejski; chcąc ochronić ten lasek, pierwotna trasa wiła się wężykowato po jego kraju: projekt przedsiębiorstwa poprowadził nową trasę w prostej linii przez las, na co zresztą miasto się zgodziło, ustąpiwszy nadto grunta będące jego własnością. Inne zmiany polegały na nieznacznych przesunięciach pierwotnej trasy, celem zyskania dogodniejszego gruntu

*) Po otwarciu ruchu, usuwisko w tym przekopie postępuje dalej i przyczynia niemało kłopotów i kosztu konserwacji. Nieopatrzone zatwierdzenie tej zmiany i wielu innych powiększa koszt utrzymania a przeto zmniejsza dochody kolei. Zatwierdzenia komisyjne są jak wszyscy wiemy prostą formalnością, zwłaszcza jeżeli przedsiębiorstwo może liczyć, lub umie sobie wyrobić wysokie wpływy. Należałoby w takich razach zapytać akcyonaryusza lub reprezentującego ich interesy koncesyonaryusza o zdanie; bo przecież takowe mniemane oszczędności przedsiębiorstwa budowy odbijają się w rezultacie na skórze akcyonaryusza.

pod budowę. Zatwierdzenie tych zmian wymagało zjazdów licznych komisji obchodowych i rewizyjnych ze strony Wydziału krajowego i władz administracyjnych.

Z wykupnem gruntów także nie poszło gładko. Początkowo, przy rozpisaniu ofert, Wydział Krajowy miał zamiar przeprowadzić to wykupno przez własnych komisarzy, i już przedwstępne kroki zostały poczynione w tym kierunku. Później na żądanie przedsiębiorcy wyrażone w ofercie, oddano mu przeprowadzenie tego wykupna za ryczałtową kwotę 180.000 zł. Agent, któremu przedsiębiorstwo przekazało wykonanie odnośnych do wykupna gruntów operacji, mając do wykupienia około 96 hektarów za powyższą sumę, myślał, że zrobi dobry interes. Lecz w tem się zawiódł; było do wykupienia parę tysięcy parcel zagonowych chłopskich, a że gospodarze tutejsi, jakkolwiek ich grunty są ubogie, są zasobni, nie zalegają w podatkach, ani nie mają długów po karczmach (zwłaszcza od czasu jak właściciel Zakopanego, wydzierżawiwszy znaczną liczbę propinacji w powiecie, poosadzał na nich wyłącznie prawie chrześcian) więc zwykle sposoby nakłaniania ich do ustępstwa taniego gruntów, okazały się tu niepraktyczne. Trzeba było zatem uciec się do innych sposobów; lecz te „inne sposoby“ użyte przez rzeczonogo agenta, ściągnęły na siebie zarzuty „nieprawidłowości“ (oszustwa) tak, że wskutek skarg gospodarzy przyszło do niemiłych procesów, bo c. k. prokuratorya uznała za stosowne wniknąć w te sprawy z urzędu. Procesy w różnych instancjach trwały dłużej niż cała budowa, i skończyły się, jak często bywa, na niczem; ale kosztowały dużo, a co gorsza, że już dalej gospodarze nie chcieli odstępować ani piędzi ziemi drogą polubowną i trzeba było przeprowadzać drogą sądową wyłączenia przymusowe, po uprzednim szacowaniu przez rzeczoznawców. Trzeba oddać sprawiedliwość tym ostatnim, że postępowali oni z wielką sumiennością i znajomością rzeczy, tak że nie dali powodu do żadnych zażaleń ani z jednej ani z drugiej strony. Na

96 hektarów, 62 hektary musiały być wywłaszczonymi drogą sądową. Ale postępowanie sądowe przymusowego wywłaszczania jest oczywiście kosztowniejszem, niż droga polubowna; spodziewane zyski przedsiębiorstwa na tym punkcie nie dopisały.

Byłoby do życzenia, żeby w przyszłości Wydział krajowy przeprowadzał wykupno gruntów przez własnych komisarzy, (jak to czynią zresztą c. k. koleje państwowe) a nie oddawał go w arenę pośrednikom za ryczałtową sumę. Jeżeli bowiem na to wykupno przeznaczoną zostaje znacznie wyższa suma niż wynosi rzeczywista wartość gruntów do wykupienia, co jest słusznem i powszechnie przyjętem przy przymusowem wywłaszczaniu, niechże ta nadwyżka idzie na korzyść właścicieli, przyczyniając się do ulepszenia ich gospodarstwa, a wskutek tego powiększenia przyszłego ruchu kolejowego, a nie staje się łupem jakichś pośredników czy agentów.

Gdy tak pierwszy rok budowy został zużyty marnie na przesuwanie trasy i różne zatargi, w następnym 1899 roku, przedsiębiorstwo wzięło się zbyt pośpiesznie do dzieła, bo termin wykończenia budowy był naznaczonym na 1 września tegoż roku. Roboty ziemne rozpoczęto w wielu naraz punktach; murowano na raz po kilkanaście obiektów na jednym losie. Kierownictwo miało nader utrudnione zadanie nieustannego dozoruwania tych licznych, w odległych od siebie punktach prowadzonych robót, a nadzór taki okazał się niezbędnym zwłaszcza przy fundowaniu obiektów.

Do robót biurowych i do pomocy przy inspekcjach i definitywnych pomiarach krajowe Biuro kolejowe przysłało w czasie wakacyjnym pewną liczbę młodych techników, kończących Szkołę. Przez to, oprócz udzielonej kierownictwu pomocy, ci technicy nabywają pewnej praktyki na gruncie, niezbędnej zwłaszcza przy czysto teoretycznem wykształceniu w naszej Szkole Politechnicznej. Taka praktyka, wymagana gdzieindziej (w Niemczech, we Francyi) koniecznie od tych, co ubie-

gają się o stopień inżyniera, powinna stać się i u nas jeżeli nie obowiązkową, to przynajmniej specjalnie poleconą, a Szkoła powinna się starać o ułatwienie jej dla swych słuchaczy.

Oprócz bezpośredniego nadzoru budowy przez kierownictwo z ramienia Wydziału krajowego, sprawowali jeszcze inspekcję ze strony ministerstwa kolejowego c. k. inżynier Szymański rezydujący stale w Zakopanem, a ze strony c. k. kolei państwowych inspektor Kułakowski z krakowskiej dyrekcji.

Kolej nie mogła być wykończoną na 1 września jak tego wymagał kontrakt budowy. Miesiąc wrzesień i październik przeszedł na próbach i rewizjach przez komisye złożone z delegatów c. k. ministerstwa kolejowego, c. k. namiestnictwa, władz autonomicznych i urzędników c. k. kolei państwowych, które miały objąć eksploatację tej kolei po jej ukończeniu. Komisye te uznały wykonanie budowy za zadowalające tak, że ruch prawidłowy został otwarty dla publiczności 25 października 1899 r. Jedyne podkłady drewniane (t. z. progi) nie zadowolily komisji, tak jak przedtem nie zadowolily inspekcji i kierownictwa. Dostarczone w ostatniej chwili nie odpowiadały one w znacznej części ani wymiarom ani jakości materiału, do których zobowiązał się kontraktem dostawca. Odrzucenie ich było wskazaniem, ale spowodowałoby było opóźnienie otwarcia linii aż do następnego roku. Zgodzono się więc na położenie takich, jakie były dostawione, z uwagi, że i tak trwałość pierwszych podkładów na osiadającym się plancie jest ograniczoną, ale drogą polubowną zmuszono dostawcę do powiększenia na swój koszt rezerwy o kilka tysięcy sztuk.

Od 26 października ruch prawidłowy trwał bez przerwy przez całą zimę i następną wiosnę. Ani zasypania śniegowe, ani roztopy wiosenne nie zdołały spowodować ważnych przeszkód. Ruch ten był nadspodziewanie ożywiony: najgorsze dwa miesiące listopad i gruzdzień wykazały jednakże przy zamknięciu rachunków

31 grudnia 1899 r. czystego dochodu 7769 koron. Gdyby te najgorsze miesiące, stanowiące martwy sezon dla Zakopanego, rozciągnąć na rok cały, to jeszcze w porównaniu z wykazami pozostałych czterech kolei lokalnych założonych przez akcyę krajową, kolej Chabówka-Zakopane okazałaby się najrentowniejszą, jakeśmy to z góry przewidywali. W przyszłości, zwłaszcza jeżeli c. k. rząd zatwierdzi po dwakroć powziętą uchwałę Sejmu co do przedłużenia tej linii z Zakopanego do granicy węgierskiej, można mieć uzasadnioną nadzieję, że kapitał w nią włożony będzie należycie przez czyste dochody oprocentowany ¹⁾.

Budowa kolei Chabówka-Zakopane nie przedstawiała żanych nadzwyczajnych trudności, nie wymagała niezwykłych dzieł sztuki inżynierskiej, którebyśmy potrzebowali szczegółowo opisywać. Trasa pierwotna, która była podstawą koncesyi, została w głównych zarysach zatrzymana z zmianami, któreśmy powyżej zaznaczyli. Spadki nie przenoszą maksymalnie 25⁰/₀₀; tylko tam, gdzie maksymalny spadek zachodzi w łukach, zaprowadzoną została uprawniona kompensata: w łuku zniża się spadek do 24⁰/₀₀ a za to u przytykającej prostej podwyższa się go do 26⁰/₀₀. Promienie łuków nie zmniejszają się pod 250 m. Wyjątkowo tylko, jak przed wjazdem na stacyę Zakopane zachodzi łuk o promieniu 225 m, długi na 130 m. Mostów większych nad 20 m w świetle jest pięć, a mianowicie, podług rozpiętości:

¹⁾ P. S. Rozkład jazdy na tem połączeniu został ustanowiony przez c. k. koleje państwowe w sposób niefortunny. Jadący nocnymi pociągami muszą po cztery godziny czekać w Chabówce na połączenie; obsłużenie stacyi jest niewystarczające i pociągi przychodzą z tego powodu z całogodzinnem a nawet półtoragodzinnem opóźnieniem. Dyrekcyja ruchu tłómaczy się zbytym napływem publiczności „która nie chce zrozumieć, że to jest tylko kolej lokalna“. Mimo to, w skutek licznych zażaleń, została zwołana na październik ankieta, mająca wydać orzeczenie co do stosowniejszego rozkładu pociągów na tem połączeniu.

We wrześniu 1900 r.

1. Most przez Czarny Dunajec pod Nowym Targiem (*km* 21·4) w świetle 70·0 *m*;

2. most przez Biały Dunajec (*km* 35·6) w świetle 55 *m*;

3. most przez Poroniec (*km* 38·2) w świetle 38 *m*

4. „ „ Lebidnicę (*km* 30) „ 30 *m*

5. „ „ Rabę (*km* 1·4) „ 25 *m*

Wszystkie te mosty są konstrukcyi żelaznej, wykonane i montowane przez fabrykę Witkowicką, z wyjątkiem mostu Nr. 3 przez Poroniec, który dostarczyła fabryka Cieszyńska. Huty Witkowickie dostarczyły także innych mniejszych mostów żelaznych, w liczbie 23 o rozpiętości od 12 *m* do 2 *m* w świetle.

Innych przepustów, sklepionych, krytych i otwartych o mniejszej rozpiętości od 20 *m* jest na linii około sto. Ze sklepionych największą rozpiętość 8·0 *m* w świetle o pełnem półkole ma przepust *km* 42·8 pod samem Zakopanem. Niedaleko leży następny (*km* 41) sklepiony w półkole o 5·0 *m* w świetle.

Przejazdów w poziomie wraz z przejściami jest 148 (przeciętnie wypada jeden co 300 *m*). Przejazdy te nie mają baryer ani pilnujących je drożników, jak zwykle na kolejach lokalnych. Gościńce główne przecina linia tylko w dwóch miejscach: pod Nowym Targiem gościniec do Suchej hory, i w Poroninie (zaraz za mostem) gościniec do Zakopanego.

Stacyi posiada kolej Chabówka-Zakopane ośm, nie licząc w to Chabówki, a mianowicie:

Raba wyżna w *km* 5·5;

Sieniawa (ze stacją wodną) w *km* 12·7;

Lasek (przystanek) w *km* 15·2;

Nowy Targ (ze stacją wodną) w *km* 22·5;

Szaflary w *km* 26·5;

Biały Dunajec w *km* 34;

Poronin w *km* 37·5;

Zakopane (stacja wodna i ogrzewalnia) do *km* 43·5.

Stacye, jak widzimy, dość gęsto rozłożone odpowiadają osadom, większym wsiom, zamieszkałym przeważnie przez ludność rolną. Sam Nowy Targ jest tylko

miasteczkiem handlowym, nie posiadającym zresztą fabryk ani rękodzieł, ale stanowiącem środek powiatu ze starostwem, sądem powiatowym, szkołą ludową wyższą męską i żeńską i rozmatymi urzędami powiatowymi. Stacya jest odległa od środka miasta o jakie dwa kilometry: tak sobie ludność życzyła, aby podmiejskie grunta nie były przecięte koleją; postawiono ją na nieużytkach, które miasto bezpłatnie pod koleję ofiarowało. Stacya Szafłary znajduje się za blisko poprzedniej a za daleko od następnej Białego Dunajca; leży także o jakie dwa kilometry od wsi dość ludnej, ale za to w bliskości zabudowań dworskich i łomów kamiennych, które zamierzają tam eksploatować. Biały Dunajec jest dużą, całą milę ciągnącą się wsią bez obszaru dworskiego, zaludnioną gęsto przez drobnych gospodarzy. Poronin, skąd rozchodzi się droga na Węgry w dolinę Białki, zaczyna się już zabudowywać willami jakby przedmieście Zakopanego. Sama stacya Zakopane dotyka do ulicy Chramcówki, pomiędzy zakładem Dra Chramca a parkiem publicznym.

Budynki stacyjne są może za szczupłe, wszystkie w stylu bieżącym stacyi c. k. kolei państwowych. Szkoda, że nie uwzględniono więcej wymagań lokalnych i zwłaszcza w Zakopanem nie wybudowano coś w tamtejszym stylu. Zdaje mi się, że miano początkowo ten zamiar; ale obawiano się, że projekt odnośny nie zyska zatwierdzenia ze strony c. k. ministerstwa kolejowego, jako oddalający się od ogólnie przyjętych państwowych typów. Razi także, że te budynki stacyjne murowane z cegły są kryte gontami co jest zabronionem dla innych budynków prywatnych, położonych w pasie ogniowym kolei. Te gonty maszynowe, są zresztą nader lichego gatunku i będą musiały na szczęście być zastąpionemi niebawem przez materiał ogniotrwały.

Jedna tylko stacya Zakopane dostała ogrzewalnię z wozownią dla lokomotyw i obrotnicę; ta ostatnia jakoteż przyrządy do stacyi wodnych zostały dostarczone przez fabrykę L. Zieleniewskiego w Krakowie.

III.

Jednocześnie z otwarciem kolei Chabówka-Zakopane, została wykończona węgierska linia Królewiany-Suchahora. Połączenie obu kolei było przewidziane, ale mogło nastąpić albo przeczną z Nowego Targu wprost przez Czarny Dunajec ku Suchejhorze, albo przedłużeniem kolei prowadzącej do Zakopanego, linią na Kościeliska, Witów i Chochołów. Długość obu połączeń jest ta sama, wynosząca nieco więcej jak 20 kilometrów: Suchahora, Zakopane, Nowy Targ stanowią na mapie wierzchołki prawie równobocznego trójkąta o 20 kilom. boków.

Połączenie przeczną z Nowego Targu byłoby łatwiejsze bo budowa jej prócz większego mostu na Czarnym Dunajcu, 55 *m* w świetle, i drugiego na jego dorzeczu Rogoźniku, 35 *m* w świetle wznosząc się spadkiem ciągłym nieprzekraczającym 20‰, nie przedstawiała trudności; przytem tą linią połączenie Królewian z Chabówką, omijając 20 *km* drogi z Nowego Targu do Zakopanego byłoby o te 20 *km* krótsze. Ale za to, ta projektowana przecznica z Nowego Targu do Suchejhorzy, przechodząc przez puste nieproduktywne (prócz torfu) okolice, i jedną tylko nieco ważniejszą osadę Czarny Dunajec, (którego handel i jarmarki w skutek właśnie tej kolei zostałyby niewątpliwie zrujnowane), nie przedstawiała żadnych korzyści dla kraju, i kraj też odmówił wszelkiego udziału w jej budowie. Rząd miał ponieść jej koszta z ogólnie państwowych funduszków.

Inaczej przedstawia się projekt przedłużenia linii Chabówka-Zakopane przez Kościeliska i Witów. Każdy zna dolinę Kościeliską, najpiękniejszą z okolicznych Zakopanego, ale mało kto zna dla trudnego do nich dostępu dolinę Witowską i tę pyszną, zarosłą starodrzewiem, dolinę Chochołowską. Każda z tych dolin ma swój odmienny charakter, w każdej z nich jest uczucie, że się oddecha odmiennem powietrzem. Pod względem klimatycznym każda z nich może mieć swe odmiennie zadanie. Tu nie idzie o ułatwienie „wycieczek“; idzie o to, że tam przy ułatwionych kolejowych komunikacjach, przynajmniej o tyle, co na węgierskiej stronie, stanęłyby niewątpliwie uzdrowiska, pobudowałyby się wille, Zakopane rozszerzyłoby się o kilkumilową przestrzeń. Już dziś Zakopane właściwie wydaje się za ciasnym; obawiają się tam już zgiełku i ścisnu osób słabych, czego unikać należy w uzdrowiskach zwłaszcza dla chorób piersiowych. Dlatego stawiają obecnie zakład dla suchotników na Gubałówce, zdala od właściwego Zakopanego; dlatego unikając zgiełku, stawiają wille w Janczurówce i w Poroninie. Otóż gdy Kościeliska, Chochołów, Witów otrzymają kolejowe połączenie, cała ta strona Tatr od Białki i Morskiego Oka aż po Suchąhorę stanie się prawdziwą polską Szwajcaryą, która w przyszłości może ściągać tu turystów z całego świata.

Zauważyc należy, że temi dolinami spływają liczne i potężne potoki górskie, które stanowią nieobliczalnej mocy siłę poruszającą, mogącą być spożytkowaną bądź wprost lub przeniesioną elektrycznie. Zakopane i okolice sływały kiedyś ze swoich rud żelaznych; dziś jeszcze znajdują się tam kruszce, a kamieniołomy tamtejsze są bogate w ornamentacyjne i budowlane okazy. Przemysł drzewny ma także swoją przyszłość: istnieją obecnie na obszarze dworskim Zakopanego dwie fabryki masy drzewnej poruszane siłą wodną i tartak turbinowy.

Jeszcze jedna korzyść, której pominąć nie możemy, wyniknie z bezpośredniego połączenia Zakopanego z węgierską doliną Orawy; jestto zaopatrzenie Zakopanego

w świeże prowianty, jarzyny, owoce, ogrodowizny, wprost, bez podejrzanego pośrednictwa handlarzy nowotarskich. Klimat Zakopanego nie pozwala na tego rodzaju kulturę, pastwiska są tam wyborne i nabiał obfity w niezrównanym gatunku; ale już ziemniaki wychodzą wodniste i niesmaczne i rzadko się udają. Brak tych świeżych produktów dotkliwie czuć się daje wykwintnym gościom zakopańskim; połączenie kolejowe go usunie.

Ze stanowiska technicznego przeprowadzenie tego przedłużenia kolei zakopańskiej nie przedstawia trudności. Projekt trasy wykonany z inicjatywy i kosztem koncesjonariusza, został przedłożony ministerstwu konkurencyjnie z projektem przecznicy z Nowego Targu przez Czarny Dunajec. Różnica kosztów obliczona ściśle przez biura ministerstwa kolejowego wykazała 200 000 zł., które budowa kolei z Zakopanego przez Witów miała wynosić więcej; ta różnica została zaraz pokryta przez zobowiązania interesantów i uchwałą Sejmu krajowego. Projektowana trasa wychodzi z istniejącej stacji na Chramcówkach (824 *m* nad poziomem morza) przechodzi przez zakopański potok Bystry o 400 *m* dalej, po moście 20 *m* rozpiętości, przecina następnie Krupówki w *km* 1·2 wchodząc na mającą się tam założyć stację (840 *m* n. p. m.); wychodząc z tej stacji wznosi się spadkiem 25⁰/₁₀₀ długim 1 380 *m* na płaskowzgórzu Kościeliskie *km* 6·3 (wys. 930 *m* n. p. m.), wchodzi na stację Kościeliska (położoną u wejścia do słynnej doliny, którą zostawia z lewej strony) w *km* 8, a wychodząc z tej stacji zaczyna już spadać po równym i gładkim terenie ze spadkami od 20⁰/₁₀₀ do 8⁰/₁₀₀; przyczem przechodzi przez Cz. Dunajec w *km* 11·5 po moście 30 *m* w świetle. Stacja Witów znajduje się w *km* 16·5 na wys. 815 *m*. Z Witowa, linia spada ciągle spadkiem 10⁰/₁₀₀ do 6⁰/₁₀₀ aż do granicy węgierskiej, Suchejhora w *km* 23·5 przy wysokości 760·0 *m* nad poziom morza. Budowa nie przedstawia żadnych trudności; jest ona łatwiejszą od dokonanej między

Chabówką a Nowym Targiem, potrzebuje jednego większego 30-sto metrowego mostu przez Czarny Dunajec, drugiego 20-sto metrowego przez potok Bystry i trzeciego 8-io metrowego przez potok Strażyska. Mniejszych przepustów jest wszystkiego około 60-ciu. Robót w skale nie ma prawie wcale. Po prawej stronie trasy ciągną się łąki i pastwiska, po lewej zalesione gęsto wzgórza, które zasłaniać będą linię od wszelkich zawieji śnieżnych, tak, że ruch na niej będzie bezpieczniejszym niż gdzieindziej.

Co do wydłużenia jazdy od Královan do Chabówki o te 20 *km*, zauważymy, że cała ta linia tak po węgierskiej jak i galicyjskiej stronie nie jest obliczaną ani na najkrótszą ani najprędszą komunikację. Prędkość pociągów nie może przekraczać 30 *km* na godzinę, a jeszcze mniej po stronie węgierskiej, gdzie budowa została mniej starannie wykonaną. Nie zależało tu bowiem ani na prędkości ani na krótkości jazdy, ani się spodziewano nadzwyczajnego ruchu na tem połączeniu.

Jeżeli rzucimy okiem na szkic połączeń kolejowych, zobaczymy, że kolej węgierska Koszyce-Bogumin, ma już kilka połączeń z kolejami galicyjskimi daleko dogodniejszych dla wielkiego ruchu. Na zachód, już nie licząc Bogumina, idą odnogi jedna przez Cieszyn, druga przez Zwardoń, łączące je z koleją Transwersalną; na wschód jest główne połączenie Koszyc z Nowym Sączem przez Orłów. Połączenie przez Królewiany i Suchąhorę, tak jak i sama kolej Zakopane-Chabówka, mają charakter czysto lokalny obsługiwaniami miejscowości przez które przechodzą, a do tego celu nie dochodzi się drogą najkrótszą, lecz tą, która najlepiej odpowiada miejscowym potrzebom. Wreszcie, dodać musimy, że dla eksploatacyi tych kolei, którą obejmie jak wiadomo kolej państwowa, dogodniejszą i mniej kosztowną jest ciągła linia od Chabówki przez Zakopane do Suchej hory, niż przecznica przez Nowy Targ, z wiszącą ślepą odnogą bez wyjścia Nowy Targ - Zakopane, dla której trzebaby było stworzyć osobny

tabor i utrzymywać osobny personal maszynistów i konduktorów.

Powodowany tymi względami, po gruntownem zbadaniu rzeczy i przesłuchaniu licznych deputacyi podających argumenta za i przeciw, Sejm krajowy podczas ostatniej sesyi na wniosek swej komisyi, poparty energicznie przez posła Bilińskiego, którego kompetencyi w sprawach kolejowych i ekonomicznych nikt zaprzeczyć nie może, uchwalił prawie jednomyślnie popierać u c. k. Rządu zatwierdzenie projektu przedłużenia linii Chabówka-Zakopane, z Zakopanego przez Kościeliska i Witów do granicy węgierskiej, jako będącego w interesie kraju, jakoteż wziąć udział w kosztach budowy tej kolei. Uchwała ta z d. 24 marca 1899 została przedłożoną ministerstwu, a gdy w ciągu roku nie została wydana spodziewana rezolucya, Sejm oświadczył na posiedzeniu 30 grudnia z. r., że obstaje przy poprzedniej swej uchwale i poleca ją c. k. Rządowi do zatwierdzenia. Ostateczna decyzya ministerstwa w chwili gdy to piszemy, nie została jeszcze wydana.

W obecnej chwili wszystkie te koleje, objęte pierwszym programem krajowej akcyi kolejowej zostały wybudowane i oddane do ruchu. Organa autonomiczne, Wydział krajowy i jego Biuro kolejowe, wywiązały się z swego zadania i dowiodły, że kraj potrafi własnymi siłami przeprowadzać budowę kolei niezbędnych dla jego ekonomicznego rozwoju. Dalszy program jest w toku: podczas ostatniej sesyi sejmowej została poruszona kwestya wzmocnienia i uzupełnienia krajowego Biura kolejowego, a to dla skutecznego urzeczywistnienia i wprowadzenia w wykonanie projektów dalszej budowy kolei krajowych.

W tym celu Biuro kolejowe ma otrzymać powiększone atrybucye i pod pewnym względem samodzielność w rzeczach technicznych; jedno i drugie jest niezbędnem w obec braku zawodowej kompetencyi organów, od których Biuro to jest obecnie w zupełnej

zależności. W taki sposób Biuro kolejowe stałoby się prawdziwym zarządem budowy kolei krajowych.

Przy uzupełnionym, uzdolnionym personalu mogłoby biuro kolejowe podjąć na własną rękę studia nad trasą nowych kolei na gruncie; a w każdym razie, bez uszczerbku inicjatywy prywatnej co do projektów przedwstępnych, projekty szczegółowe, ostateczne, mające służyć za podstawę budowy, byłyby wykonywane przez inżynierów krajowych, służących bezstronnie interesom krajowym, a nie przez najemników służących interesom prywatnym. Uniknęłoby się przezto zmian w projekcie podczas budowy, zmian żmudnych, zwykle chybionych a często szkodliwych.

Tak wzmocnione Biuro kolejowe Wydziału krajowego pozwoliłoby na prowadzenie robót budowy we własnym zarządzie, oddawanie ich przedsiębiorcom na zasadzie cen jednostkowych z podziałem na losy pojedyncze, jakto ma miejsce przy budowie kolei państwowych. Przezto otworzyłoby się pole dla zużytkowania zasobów krajowych w przedsiębiorstwach częściowych budowy a dla naszych techników sposób samodzielnego wyrobienia ich przedsiębiorczości. Fundusze budowy byłyby sprawiedliwiej rozdzielane, a sama budowa staranniej prowadzoną pod bezpośrednim kierunkiem inżynierów w służbie krajowej stale zostających i widzących w niej swą przyszłość.

Ryczałtowe oddawanie robót przedsiębiorcom, wymaga od tych ostatnich większych nakładów i zmusza ich do szukania wspólników za granicą, co znów pociąga za sobą konieczność posługiwania się pracą obcą. Bo wiadomo nam ze smutnego doświadczenia, że praca ludzi obcych nie związanych z krajem, a szukających w nim jedynie chwilowego zysku, nie jest warta pracy tych co pracują w kraju i dla kraju, co mają tu swe stosunki i swoją przeszłość, co starają się wyrobić dla siebie uznanie i wzbudzić zaufanie, choćby tylko dla dalszych widoków w zawodzie.

Popieranie akcji krajowej co do budowy kolei żelaznych powinno być dla nas techników narodowym obowiązkiem. Tu jedynie danem nam jest posługiwać się urzędowo naszym językiem przy kolejach; tu mamy sposobność wprowadzania w wykonanie projektów bezpośrednio mających na celu pożytek dla kraju i przyczyniających się do jego przyszłego rozwoju. Ogranicza się to wprawdzie jak na teraz jedynie do samej budowy; lecz gdy przyjdzie czas, że kraj będzie mógł objąć w rzeczywisty samorząd swe koleje, trzeba, żeby znalazł wówczas już wyrobioną organizację zastosowaną do dobrze zrozumianych potrzeb kraju i w którejby właściwi ludzie znajdowali się na właściwych stanowiskach.

Zakopane 3 czerwca 1900.

KOLEJ LOKALNA CHABÓWKA ZAKOPANE.



Lit. A. Trupala Swow.



BIBLIOTEKA KÓRNICKA

122161