

Sprawozdanie Komisji drogowej

o wniosku Wydziału krajowego w przedmiocie uznania za krajową drogi ze Szczawnicy do stacyi kolei żelaznej Tarnowsko - Leluchowskiej w Piwnicznej.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 15. Września b. r. polecił Wys. Sejm Komisji drogowej zbadanie powyższego wniosku; wywiązując się więc z tego polecenia Komisya drogowa składa Wysokiemu Sejmowi następujące sprawozdanie:

Wydział krajowy motywując swój wniosek budowy drogi krajowej ze Szczawnicy do Piwnicznej główny kładzie nacisk na dwie okoliczności: 1. Na skoncentrowanie tutaj ruchu handlowego między Nowym Targiem, Limanową a Sączem. 2. Na konieczność połączenia Szczawnicy jako zakładu kąpielowego ze stacją kolei żelaznej w Piwnicznej.

Co do 1. Komisya jest przekonana, że ruch handlowy nie może się inaczej odbywać, jak po swoich naturalnych a już wytkniętych komunikacyach, a mianowicie od Węgier z Kieszmarku przez Niedzicę, Czorsztyn i Krościenko po drodze krajowej Czorsztyńsko-Zaborniańskiej, przez Jordanów, Maków ku Krakowu lub Białej, jak również w drugim kierunku, a także po drodze krajowej Niedzicko-Sądecko-Tarnowskiej przez Krościenko, Stary i Nowy Sącz, Zakluczyn ku Tarnowu.

Wszystkie te drogi łącząc się poniekąd w Krościenku, ztąd będą miały najbliższą $4\frac{1}{2}$ mili odległą stację kolei żelaznej w Starym Sączu.

Przytem droga ze Szczawnicy do Piwnicznej przez Wydział krajowy projektowana mająca wrzekomo $2\frac{1}{2}$ mili długości przechodziłaby musiała terenem nader górzystym i tak licznymi poprzeczanym potokami górskimi, że jak wykazują przybliżone tylko kosztorysy i plany bióra technicznego, trzeba by na niej budować 46 rozmaitej długości mostów.

Gdyby zresztą była nawet zbudowana droga ze Szczawnicy do Piwnicznej, to i w takim razie Szczawnica nie może być punktem zbiorowym handlu Węgiersko-Galicjijskiego, a produkt czy towar musi odbyć jeszcze ze Szczawnicy do Krościenka 1 milę, aby dalej iść drogą krajową. A że ze Starego Sącza do Krościenka jest mil $4\frac{1}{2}$, z Piwnicznej zaś na Szczawnicę do Krościenka byłoby mil $3\frac{1}{2}$, jest zatem różnica o jedną tylko milę. Nie ma więc powodu, aby dla skrócenia o jedną milę budować nową drogę ze Szczawnicy do Piwnicznej, która to droga byłaby drogą zupełnie równoległą do już istniejącej drogi krajowej Niedzicko-Sądeckiej.

Handel zresztą Węgiersko-Galicjijski w tej okolicy głównie odbywać się będzie koleją żelazną Tarnowsko-Leluchowską, a jeśli zboczy od niej, to pójdzie równiejszą drogą od Lubowni lub Kieszmarku ku Nowemu Targowi i dalej.

Co się tyczy drugiego motywu, że brak tej drogi stanie się dotkliwym dla Szczawnicy jako zakładu kąpielowego, to i w tym względzie komisya nie podziela zapatrywań Wydziału krajowego.

Ze Szczawnicy do najbliższej stacyi budującej się kolei żelaznej w Starym Sączu jest $5\frac{1}{2}$ mili drogi krajowej, którą w dobrym stanie utrzymywać i zapewnić na niej zawsze pewną i bezpieczną komunikację, jest rzeczą Wydziału krajowego.

Wysoki Sejm wotuje corocznie fundusze, jakich na utrzymanie tej drogi potrzeba, a mając właśnie wzgląd na istniejący zakład kąpielowy w Szczawnicy, nie wahał się w wyznaczeniu znaczniejszego funduszu, jak sumy 45.000 zł. a. w. na most pod Krościenkiem, który to most jest już wybudowany i do użytku publicznego oddany.

W tego roku przedłożonym nam budżecie na r. 1875 (Rub. X. Pozycyca 101), preliminarze Wydział krajowy dla tej drogi na most w Kadczy 27.000 zł. a. w., na utrzymanie zaś całej linii Niedzica-Sącz-Tarnów sumę 18.400 zł. a. w. (Rub. X poz. 115).

W obec tak znacznych kosztów, jaki kraj słusznie dla tej ważnej drogi ponosi, Komisya nie może oświadczyć się za budowę nowej drogi, która będąc równoległą do już istniejącej nie miałaby żadnej cechy handlowej i służyłaby tylko parę miesięcy w roku dla użytku pewnej części tylko publiczności kąpielowej.

Gdyby nie było drogi bitej ze Szczawnicy do stacyi kolei w Starym Sączu, Komisya z pewnością nie wahałaby się oświadczyć za drogą ze Szczawnicy do Piwnicznej, choćby tylko przez wzgląd na to, że Szczawnica jest zakładem kąpielowym licznie odwiedzanym. Że jednak droga taka już jest, a obecnie projektowana droga nie tworzyłaby żadnej nowej komunikacji, lecz tylko byłaby krótszą od dziś istniejącej, Komisya więc jak na teraz nie może uznać nagłosci ani gwałtownej potrzeby budowy tej drogi.

Jest jeszcze jedna ważna okoliczność, która wpłynęła na zdanie Komisyi.

Sieć dróg krajowych, uchwalonych do budowy przez Wys. Sejm na posiedzeniu z 5. Grudnia 1872 dotąd nie została nawet rozpoczęta a mieszkańcy odnośnych okolic dwa lata już czekają

z niecierpliwością tej chwili, w której otrzymają nareszcie obiecaną im komunikację i ujrzą spełnioną tę ważną dla kraju uchwałę Wys. Izby.

Nie możemy więc tworzyć dróg nowych, dopokąd nie wybudujemy tych, które Wys. Sejm w ogólnem poczuciu dobra kraju z powszechnem jego uznaniem uznał jako niezbędne i zawotował ich budowę na koszt kraju.

Z tych więc powodów Komisya drogowa wnosi :

Wysoki Sejm raczy uchwalić :

„Nad wnioskiem Wydziału krajowego w przedmiocie uznania za krajową drogi ze Szczawnicy do Piwnicznej — Sejm przechodzi do porządku dziennego.“

We Lwowie dnia 25. Września 1874.

Przewodniczący :

Piotr Gross w. r.

Sprawozdawca :

J. Męciński w. r.

