

Inwestycje kolejowe

Niemcy budują 1000 parowozów — Polska 16

„Kurier Polski“ w N. 24 z dnia 24 stycznia porusza braki w wyposażeniu taborowym P.K.P.:

Znaczenie komunikacji kolejowej jest wszędzie, a w Polsce specjalnie, ważne. Transport samochodowy nie odgrywa wciąż jeszcze zbyt wielkiej u nas roli, a śródlądowe drogi wodne pozostają w ogromnym zaniedbaniu, tak, że przewóz towarów berlinkami i statkami wyraża się nadzwyczaj skromną liczbą.

Wystarczy przytoczyć, że podczas gdy w Niemczech w 1935 roku przewieziono rzekami i kanałami 101,4 miljon ton towarów, to w Polsce tylko 700 tys. ton. Jednocześnie długość rzek i kanałów jest w Polsce tylko o połowę krótsza, niż w Niemczech.

Dzięki tego rodzajowi układowi stosunków rola kolei żelaznych pozostaje u nas naczelną i dlatego też ten dział komunikacji powinien być postawiony na należytych poziomach i przygotowany do spełnienia największych zadań.

Niestety jednak, kolejnictwo nasze nie jest dostosowane do właściwych potrzeb życia gospodarczego kraju i po za dość ograniczoną ilością linii kolejowych, cierpi na duże braki w wyposażeniu taborowym.

Linii kolejowych mamy obecnie około 3 i pół raza mniej, niż Niemcy, mianowicie Niemcy posiadają ich 68,7 tys. km., Polska zaś tylko 20,2 tys. km.

W podobnym więc stosunku powinno się znajdować wyposażenie taboru kolejowego w rzeczywistości jednak wykazujące zawsze dość poważne braki. Podczas bowiem gdy Niemcy posiadają 20,700 parowozów, to Polska tylko 5,400, t. j. o około 1.100 parowozów za mało. Jeśli chodzi o wagony, to posiadamy obecnie tylko 12.000 osobowych i 152.600 towarowych, podczas gdy Niemcy 64.000 osobowych i 578.300 towarowych. W stosunku tym wykazujemy brak około 25 tys. wagonów osobowych i 50 tys. wagonów towarowych. Podane braki w stosunku do Niemiec nie ilustrują jeszcze całkowicie naszych potrzeb w tej dziedzinie, gdyż jak to zaznaczyliśmy, kolejom niemieckim pomagają bardzo poważnie w transporcie samochód i żegluga śródlądowa.

Stan ten jednak Niemców nie zadowala. Plan na rok 1939 przewiduje budowę 1000 nowych parowozów, 700 wagonów bagażowych, 44 lokomotyw elektrycznych, 1.100 wagonów osobowych oraz 10.000 wagonów towarowych.

Nasz tabor kolejowy, będący zawsze nie w nadzwyczajnym stanie, wskazuje tylko ubytek. Oto od roku 1933 ubyło nam 121 parowozów, 1613 wagonów osobowych i około 4.000 wagonów towarowych. Jednocześnie około 10 proc wagonów jest typu przestarzałego, któreby należało czem prędzej zastąpić nowymi.

Niestety, plan finansowo - gospodarczy na rok 1939 nie uwzględnia potrzeb rzeczywistych. Przewidziano tylko zakup 26 nowych parowozów, 65 wagonów osobowych i 140 towarowych.

Jednocześnie dodać należy, iż ilość parowozów powiększy się naprawdę tylko o 16 nowych, gdyż z przewidzianej ilości 26-ciu, 10 zostało dostarczonych już w 1938 roku. Ponieważ jednak w ostatnich latach wycofano z ruchu około 100 nienadających się do użytku parowozów, ilość ta winna być wyrównana odpowiednimi zamówieniami.

Jeśli chodzi o wagony, to najpilniejsze potrzeby w tej dziedzinie określone są zapotrzebowaniem przynajmniej 650 osobowych i 14 tysięcy towarowych.

Niewątpliwie główną przyczyną oszczędności, stosowanych w dziedzinie kolejnictwa, jest brak odpowiednich środków finansowych. Środki te jednak muszą się znaleźć i poczynienie pewnych, może nawet zasadniczych poprawek, staje się koniecznością, nawet w wypadku, gdyby czynić je należało kosztem budżetów innych ministerstw.

Sprawa komunikacji jest dziś nietylko sprawą, obchodzącą sfery gospodarcze, lub podróży, udających się z jednego miasta do drugiego.

Komunikacja jest również niesłychanie ważnym elementem w dziedzinie obrony państwa i są momenty gdy do bry parowóz odgrywa większą rolę, niż najcięższy czołg, a zwykły wagon towarowy może być cenniejszym od karabinu maszynowego.

Pod tym względem nie możemy pozostawać w tak wielkim zacofaniu, z roku na rok, uszczuplając skromne zasoby taboru kolejowego.

Przeciwstawienie 1000 nowych parowozów, budowanych przez naszego sąsiada, 16 polskich, jest przykładem aż zbyt jaskrawie malującym naszą lekomyślność w tej dziedzinie.

Jesteśmy u kresu możliwości. Zawieszona od lat działalność inwestycyjna kolei państwowych doprowadziła do zjadania kapitału — do uszczuplania właściwej substancji majątkowej. Dotychczas tego rodzaju gospodarkę tłumaczono deficytami budżetowymi, które na szczęście już zlikwidowano. Obecnie już czas na rozpoczęcie właściwej gospodarki, której pierwszym zadaniem będzie uzupełnienie braków, których skutki coraz dotkliwiej odczuwamy i które mogą nasze kolejnictwo postawić w katastrofalnym położeniu.

S. M.

O uprzemysłowienie powiatów południowej Kielecczyny

W „Polsce Jutrzejszej Gospodarczej“ interesujące uwagi na temat uprzemysłowienia południowej Kielecczyny opisuje p. Józef Staśko:

Województwo Kieleckie pod względem struktury gospodarczej można podzielić na trzy regiony: zachodni uprzemysłowiony i górniczy, wschodni dzisiaj w szybkim tempie dążący do uprzemysłowienia się, oraz środkowy rolniczy bez przemysłu, bez dróg komunikacyjnych, a jednak nie mniej gęsto zaludniony i również zaniedbany jak Sandomierskie.

Przyjrzyjmy się stosunkom gospodarczym tych biednych powiatów południowej Kielecczyny, którym nawet trudno jest dać odpowiednią nazwę geograficzną.

Chodzi tu o powiaty Olkuski, Miechowski, Jędrzejowski, Pińczowski i Stopnicki.

Najlepiej oświeć nam te stosunki kilka liczb odnoszących się do gęstości zaludnienia, gęstości osad ludzkich, procentu ludności miejskiej, oraz samych problemów rolniczych.

Gęstość zaludnienia w r. 1931 wg. ostatniego spisu wynosiła w powiatach: Olkusz 111 osób na 1 km. kw. Miechów 114 osób na 1 km. kw. Jędrzejów 85 osób na 1 km. kw. Pińczów 110 osób na 1 km. kw. Stopnica 96 osób na 1 km. kw.

Jeżeli średnia gęstość całej Polski wynosiła w tym czasie 83 osób na 1 km kw., zatem powiaty powyższe były bar-

dzo gęsto zaludnione. Jeżeli zaś przyjmiemy wg. naukowych założeń ekonomiki współczesnej, że kraina czysto rolnicza może wyżywić tylko do 90 ludzi na km kw., to musimy stwierdzić, że te powiaty są już przeludnione. Ludność tych powiatów rośnie niesłychanie szybko, rośnie też zatem gęstość zaludnienia tej krainy typowo rolniczej. Porównajmy powyższe liczby z powiatami obecnie budującego się COP-u.

Powiaty:

sandomierski ma	150 ludzi na km ²
radomski tylko	76 ludzi na km ²
opatowski	114 ludzi na km ²
konecki	97 ludzi na km ²
opoczyński tylko	73 ludzi na km ²

Jeszcze słabiej zaludnione są powiaty innych województw należące dziś do COP-u. Np. pow. mielecki ma gęstość zaludnienia 86, pow. kolbuszowski 80, niżański 66, tarnobrzeński 77 a biłgorajski 68 ludzi na 1 km kw. Gdyby nie urodzajna gleba ziemi Miechowskiej i okolicy, braki gospodarcze i trudności wyżywienia i utrzymania się z rolnictwa tak wysokich liczb zaludnienia byłyby jeszcze większe. Pod tym względem ziemia Sandomierska nie mniej jest urodzajna i nie gorzej zagospodarowana.

A może w Miechowskim, Pińczowskim, Stopnickim nastąpiło większe, niż we wschodnim regionie umiastowanie tj. mieszka większy procent ludności miejskiej trudniący się handlem i rzemiosłem i w ten sposób może tak znaczna gęstość zaludnienia?

Pow. miechowski posiada 9,6% ludności miejskiej, olkuski zaledwie 4,9%, stopnicki 8,3%, jędrzejowski już więcej