

We Lwowie, dnia 10. października 1908.

Alg 383

# Sprawozdanie

komisji kolejowej w przedmiocie budowy kolei lokalnej »Sącz-Szczawnica-Nowy Targ«.

## Wysoki Sejmie!

Budowy kolei lokalnej Sącz-Szczawnica-Nowy Targ domaga się wniosek p. Bednarskiego i tow. Ls. 792., petycja gminy Krościenko i gmin okolicznych Ls. 1056, wreszcie petycja Wydziału powiatowego nowotarskiego i mieszkańców Nowego Targu ls. 1629.

Projekt ten był już w roku 1901 przedmiotem studyów Wydziału krajowego, jednakże nie jako całość. Szło wówczas o alternatywę budowy linii ślepych, bądź Sącz-Szczawnica (Krościenko), bądź Nowy Targ-Szczawnica (Krościenko).

Nie przecząc wcale ekonomicznemu znaczeniu linii Nowy Targ-Szczawnica, oświadczył się Wydział krajowy za linią Nowy Sącz-Szczawnica, bo ta w danych warunkach zaspokajała większą sumę ekonomicznych potrzeb okolicy i kraju.

Przedłużenia linii Nowy Sącz-Szczawnica do Nowego Targu nie brano jednak wówczas w rachubę i dlatego projektowano tor wąski.

Uchwałą z dnia 24. lipca 1901 r. uznał Wysoki Sejm kolej lokalną Nowy Sącz-Szczawnica, projektowaną jako wąskotorową, za pożyteczną i w interesie kraju potrzebną, przyznał celem sfinansowania tego projektu gwarancję kraju dla oprocentowania i amortyzacji kapitału pierwszeństwa w wysokości 50%, całego kapitału zakładowego i polecił Wydziałowi krajowemu wypracowanie projektu wstępnego oraz przeprowadzenia pertraktacji z c. k. Rządem i interesantami prywatnymi celem finansowego zapewnienia drugiej połowy kapitału zakładowego.

Projekt wstępny kolei lokalnej Nowy Sącz-Szczawnica tak dla toru normalnego jak i dla toru wąskiego, wypracowało krajowe Biuro kolejowe jeszcze w roku 1902. Z projektu tego wynika, że koszt budowy linii Nowy Sącz-Szczawnica (Krościenko) 45.8 km. długiej wynosiłyby :

dla toru normalnego . . .	5,000.060 K
dla toru wąskiego . . .	4,360.000 K.

W tem stadyum nastąpił zupełny zastój dalszej akcji. Nie przeprowadzono nawet rewizji trasy — a to z tego powodu, że starający się o budowę interesenci miejscowi zaprzestali starań o zebranie reszty, potrzebnej do uzupełnienia  $\frac{1}{6}$  kapitału, gdyż taką minimalną granicę dla udziałów prywatnych Wydział krajowy przepisał.

Ten krok interesentów miejscowych tłumaczy się tem, że kolej o torze wąskim nie dogadzała ich życzeniom i potrzebom a powtórze, że rentowność przyszłej kolei według obliczenia krajowego biura kolejowego miała być odstrasząco małą.

Zaszło tu widocznie pewne nieporozumienie.

Pierwotny rachunek rentowności, zestawiony w czerwcu 1901 r. jeszcze przed wypracowaniem projektu technicznego i to wyłącznie tylko dla kolei wąskotorowej, opierał się na następujących spodziewanych dochodach:

Z ruchu osobowego . . .	1.750 K od 1 km.
z ruchu towarowego . . .	3.786 » » 1 »
razem . . .	<u>5.535 K od 1 km.</u>

W rok później — już po wypracowaniu projektu technicznego — zmieniło krajowe biuro kolejowe pierwotne obliczenie i uwzględniając już alternatywę toru normalnego, przyjęło spodziewane dochody w następującej wysokości:

Z ruchu osobowego . . .	1.326 K od 1 km.
z ruchu towarowego . . .	2.587 » » 1 »
razem . . .	<u>3.913 K od 1 km.</u>

Tak znaczna redukcya spodziewanej dochodajności nastąpiła wskutek zastosowania niższej taryfy i klasyfikacji towarów, odpowiadającej typowi normalnotorowej kolei, oraz wskutek wyeliminowania znacznych transportów drzewa, jako pozycyi wątpliwej ze względu na konkurencyę drogi wodnej (Dunajec). Nadto — i to właśnie ogromnie waży na szali — nie uwzględniono w tych obliczeniach tego rozwoju balneologicznego Szczawnicy i Krościenka oraz tego rozwoju ruchu turystycznego, który według nowych badań i doświadczeń ostatnich lat kilku musi być konsekwencyą budowy kolei pełnej z Sącza do Nowego Targu, a musi przynieść znaczne zwiększenie transportów osobowych i towarowych.

Otóż nie wchodzić zbyt w szczegóły, zaznaczyć przecież trzeba, że ówczesną ostrożność w kalkulacji dochodów posunięto aż do pesymizmu, nieusprawiedliwionego wynikami eksploatacyi na istniejących już kolejach lokalnych. Dla przykładu przytacza się wyniki eksploatacyi kolei lokalnej Chabówka-Zakopane za r. 1907. Dochód *brutto* na tej kolei żelaznej wynosił 10.022 K od 1 km., podczas gdy w roku projektowania linii N. Sącz-Szczawnica tj. w r. 1901 dawał jeszcze tylko 6.518 K. Wprawdzie i wydatki w tym czasie wzrosły jednak czysty zysk podniósł się ze 109.984 K na 133.690 K. W tym stosunku co najmniej należałoby dziś podnieść cyfry prawdopodobnej dochodajności i rentowności linii N. Sącz-Szczawnica, obliczonej w r. 1902!

Ponieważ jednak projektowana kolej lokalna Sącz-Szczawnica a w bezporównania wyższym stopniu cała, wybitnie turystyczna linia Sącz-Szczawnica-Nowy Targ posiada co dziś najmniej te same naturalne warunki, decydujące o rozwoju ruchu osobowego, a stanowczo lepsze jeszcze warunki ruchu towarowego, przeto i dochodajność projektowanej kolei nie powinna być gorszą od dochodajności kolei lokalnej Chabówka-Zakopane.

Od roku 1901 stosunki gospodarcze obszaru ciężenia projektowanej kolei lokalnej znacznej uległy zmianie, na lepsze. Nie tylko ruch turystyczny w kraju wogóle

i w Pieninach w szczególności się ożywił, lecz także powstały nowe zakłady przemysłowe, które dostarczą drodze żelaznej licznych transportów, jako to tartak parowy w Czerwonym Klasztorze, założony przed półtora rokiem a trący 25.000 m<sup>3</sup>. drzewa rocznie. Fabryka mebli giętych firmy Michał Ader w Jazowsku doznała znacznego rozszerzenia, a Towarzystwo węgierskie, które nabyło od p. Kazimierza Lipińskiego kamienię wraz z istniejącą tam fabryką papieru, bierze się do znacznego rozwinięcia tego przemysłu szczególnie, uzupełniając go fabrykacją cellulozy.

Znane są w danej okolicy znaczne pokłady wapna hydraulicznego, które dziś dla braku połączenia kolejowego niedostępne są dla racjonalnej eksploatacji przemysłowej. Mogłaby powstać i fabryka cementu. Okolica obfituje w sody wodne, wystarczające na to, by o nie się opierał różnorodny średni przemysł fabryczny, jak to wykazują badania, uskutecznione już i opublikowane przez Wydział krajowy.

Nadto dawniejszy rachunek rentowności wychodził z założenia kolei ślepej, której rentowność zazwyczaj niższą bywa od rentowności kolei, łączącej ze sobą inne linie sieci kolejowej, boć przecie ta ostatnia oprócz własnych transportów ma jeszcze obrót transitowy ze szlaków ościennych.

Wprawdzie lasy w obszarze ciężenia linii Sącz-Krościenko i Krościenko-Nowy Targ (po galicyjskiej stronie) uchodzą za przetrzebione, jednakże znajdują się one tam na przestrzeni dwudziestu kilku tysięcy hektarów. Nie można zapominać, że budowa kolei może wpłynąć dodatnio na hodowlę bydła i owiec w tamtych stronach, dając większą łatwość wywozu.

Projektowana linia (zwłaszcza z uwzględnieniem linii Nowy Targ-Suchahora) będzie południową koleją transwersalną, już dziś potrzebną do włączenia linii Nowy Sącz-Sucha-Zwardoń, przeciążonej transportami, które ze wschodu i północy idąc bądź na Węgry bądź do Nowego Targu i Zakopanego, będą się dzieliły na oba szlaki w Nowym Sączu, — idąc zaś z południa i zachodu, z Zakopanego, Nowego Targu, wreszcie z Węgier na Suchahorę do stacji galicyjskich na wschód od Sącza i Tarnowa, będą się dzieliły na oba szlaki w Nowym Targu.

Nadto — bez względu na ruch transitowy — samo uzupełnienie pierwotnie projektowanej linii Sącz-Krościenko linią Krościenko-Nowy Targ znacznie podniesie ruch całej linii. Po stronie węgierskiej znajdują się znaczne ilości drzewa, o utrudnionej komunikacji, które będą musiały w znacznej części przypaść projektowanej kolei. Konkurencja dunajcovej drogi wodnej nie przedstawia się groźnie, ponieważ wobec prymitywności urządzeń wodno-przewozowych, powolności i niedostatecznego bezpieczeństwa tego środka komunikacji i t. p., jak uczy stałe doświadczenie nowszych czynów, nabyte prawie wszędzie tam gdzie linie kolejowe biegną według drogi wodnej (obie linie nadreńskie, Chemin de fer du Nord i Canal du Nord we Francyi, kanał Erie i równoległe linie kolejowe w półn. Ameryce i t. d.), transporty artykułów ciężkich (Massengüter) nie szukają wyłącznie drogi wodnej ale dzielą się przeważnie w równych częściach na drogę wodną i linię kolejową.

Na odwrót znaczne obszary po stronie węgierskiej wskutek położenia frachtowego co do dostawy dachówek, wapna, cementu i niektórych innych materiałów budowlanych są wprost zdane na produkcję galicyjską, której zbyt w tych obszarach, przydając projektowanej linii transportów, po jej wybudowaniu znacznie zwiększyć się musi.

Stosunki położenia geograficznego t. zn. frachtowego, są w danym wypadku tak decydujące, że nie ulegną one istotnej zmianie na naszą niekorzyść, nawet po wybudo-

waniu połączeń kolejowych Sromowce-Podoliniec i Biała (Uj Béla)-Czerwony klasztor, które według prywatnych wiadomości są zamierzone właśnie na wypadek wybudowania linii Nowy Targ-Krościenko, a które niewątpliwie tej ostatniej linii dalszych przyczyni transportów.

Węgrzy budują obecnie drogę turystyczną wzdłuż Dunajca i zakładają wielki hotel w Czerwonym klasztorze, co wszystko do ożywienia ruchu turystycznego znacznie przyczynić się musi.

Komisya kolejowa dlatego z pewnym naciskiem stwierdza szczegóły, wskazujące na prawdopodobną dochododajność i rentowność linii Nowy Targ-Krościenko, ponieważ żywi przekonanie, że dopiero przez uzupełnienie pierwotnego projektu Sącz (Szczawnica)-Krościenko tą linią cała linia Sącz-Nowy Targ stanie się rentowną — nadto dlatego, ponieważ stosunki gospodarcze obszaru ciężenia linii Sącz-Krościenko były już w roku 1902 przedmiotem szczegółowych badań i wobec tego są na ogół znane, podczas gdy stosunki obszaru ciężenia linii Nowy Targ-Krościenko, jako dotąd szczegółowo nie badane, w tym stopniu znane nie są.

Przypuściwszy jednak, że zapatrywania komisji na poprawę rentowności projektowanej linii wskutek wszystkich powyższych okoliczności są zbyt różowe, to mimo to komisya musiałaby zalecać jak najspieszniejsze przystąpienie do realizacji danego projektu.

Kraj, wdrażając akcyę budowy kolei lokalnych, był przygotowany na to, że akcyja ta musi być połączoną ze znacznymi ofiarami i że ze względów dobra publicznego nieraz przyjdzie wesprzeć finansowo linie nierentowne, zatem z góry decydować się na dopłaty.

Dotychczasowa akcyja jednak o tyle przeszła oczekiwania, że ofiary ponoszone przez kraj w tym dziale są niższe od tych, na które byliśmy przygotowani.

Z tego oczywiście nie wynika, byśmy mieli obecnie rzucić się w ryzykowne inwestycje kolejowe. Dotychczasowa ostrożność jest na ogół i nadal wskazaną. Jednak wolno już nam — a skąd innad mamy w tej mierze obowiązek — w niesłychanie rzadkich wyjątkach, gdy przemawiają za tem niezwykle doniosłe względy idealnego, czy materialnego dobra publicznego, mniej baczyć na rentowność.

Do takich niesłychanie rzadkich wyjątków należy zdaniem komisji kolejowej kolej Sącz-Szczawnica-Nowy Targ.

Wszakże wobec całego społeczeństwa polskiego odpowiedzialni jesteśmy za dostępność i używalność skarbów przyrody polskiej, — tem odpowiedzialniejsi, iż w przeciwieństwie do rodaków pod innymi zaborami, mamy i środki finansowe i władzę po temu.

Jeżeli wogóle jaka dziś aktualna sprawa komunikacyjna w kraju może być traktowaną nie tylko pod ciaśniejszym kątem widzenia interesów gospodarczych tej dzielnicy lecz ze względu na dobro idealne całego społeczeństwa polskiego, to jest nią dziś w pierwszym rzędzie sprawa udostępnienia życiodajnej Szczawnicy, przyszłość rokującego Krościenka i przepięknych Pienin. Działają tu w pełnej mierze te same idealne pobudki, które kazały nam wdać się w budowę linii Chabówka-Zakopane, w spór o Morskie Oko, w budowę linii Muszyna-Krynica, a przedewszystkiem w nader kosztowną a wcale nie rentowną budowę gościńca Zakopane-Morskie Oko.

Zresztą ten ostatni gościńiec służy jedynie celowi udostępnienia pięknego zakątka Tatr i stanowi jedynie turystyczne połączenie z Węgrami. Tymczasem doprowadzenie kolei do Szczawnicy i Krościenka, to jakby otwarcie sanatoryów antytuberkulicznych. Przecież skuteczniej tuberkulozę — poza środkami zapobiegawczymi higieny społecznej zwalczać nie można, jak otwieraniem okolic, posiadających charakter stacyi klimatycznych, dla szerokiej warstw uboższej ludności. Szczawnica posiada znakomite warunki,

może najlepsze w Galicyi — na stację zimową. Czyż dziś jednak 42 kilometrowa droga kołowa po zakurzonej drodze niejednokrotnie nie paraliżuje częściowo efektu kuracyi, a czy w każdym razie nie odstrasza wielu chorych i nie skłania ich do wyjazdu za granicę, gdzie bezpowrotnie wydają pieniądź krajowy?

Czy uporządkowanie Szczawnicy i postawienie jej urządzeń balneologicznych nie mniej jak Krościenka, które także jako stacja klimatyczna ma warunki będzie możliwe przed połączeniem tych miejscowości z koleją? Czy wogóle zechce ktokolwiek w naturalne bogactwa tamtego zakątka inwestować kapitały, zanim budowa kolei będzie zapewnioną?

Dla skutecznego zwalczania tuberkulozy w szerokich warstwach, nie będzie dla kraju za dużo ofiarować przez szereg lat choćby po 100.000 albo i więcej rocznie, a droga, która na razie jedyna choć w cząstce prowadzi do osiągnięcia tego celu, jest zdaniem komisji budowa linii Sącz-Szczawnica-Nowy-Targ.

Gdy tak ważne zachodzą tu kwestye, musi komisya kolejowa doradzać Wysokiemu Sejmowi, by bez oglądania się zbytniego na prawdopodobieństwo rentowności, wziął tę linię w program prac krajowych, jako użyteczną i potrzebną w interesie kraju.

A jeśli mimo propozycyi na uznanie tej kolei użyteczną i potrzebną, komisya równocześnie czyni wniosek następnego obliczenia rentowności, to czyni to jedynie dlatego, iż korzystny wynik obliczenia rentowności może dać impuls do bardzo szybkiego postępu w realizacji projektu.

W r. 1901 kolej Sącz-Szczawnica była projektowana jako krajowa tj. przy udziale kraju w wysokości połowy kosztów budowy.

Obecnie komisya kolejowa proponuje, by wdrożyć akcyę w kierunku budowy kolei Sącz-Nowy Targ jako gwarantowanej przez państwo, a to z następujących powodów: Taka linia pełna będzie wyręczeniem, z biegiem czasu coraz ważniejszym, dla państwowej linii transwersalnej Sącz-Sucha-Zwardoń, czem by nie była ślepa linia Sącz-Szczawnica. Dalej, taka linia pełna ma wybitne znaczenie strategiczne, przyspieszając mobilizacyę w danej okolicy i pozwalając transporty wojsk i materiałów wojennych, ewentualnie przybywających z Węgier na Suchą Horę, szybko dyrygować na Sącz a skutkiem tego i dalej ku północy i wschodowi, a to bez angażowania linii Chabówka-Sącz, która byłaby wtedy zajęta transportami wojskowymi od Zwardonia i Bielska, również zmierzającymi na wschód i północ.

Wreszcie gdy na koleje wyłącznie turystyczne, jak wogóle na słabo rentowne koleje górskie, w zachodnich krajach austriackich państwo łoży stosunkowo znaczne sumy, gdy znaczna część świeżo wybudowanych szlaków alpejskich innego tj. ogólniejszego znaczenia mimo wszystko, co się o tem mówiło i mówi, nie posiada, a jest w przeciwstawieniu do naszych kolei głównych i lokalnych absolutnie bierną, rola państwa w kraju naszym w tym dziale kolejnictwa (turystycznym względnie balneologicznym) ograniczyła się dotąd wyłącznie do udziału, wynoszącego niewiele ponad 50% (3 miliony koron w akcyach pierwszeństwa i zakładowych) w budżecie linii Chabówka-Zakopane. Nie można tu liczyć linii Muszyna-Krynica, gdyż służyć ma ona przedewszystkiem do podniesienia dochodów z funduszu religijnego, będącego w zarządzie państwa, ma zatem, o ile o państwo idzie, przedewszystkiem cel fiskalny na oku.

Taki sam charakter ma pomoc państwa dla budowy linii Borysław-Stebnik-Truskawiec a to ze względu na saliny w Stebniku. Wreszcie połączenia przez Karpaty do Węgier, służące częściowo także ruchowi turystycznemu, jednak z zupełnie innych, ogólniejszych powodów, były budowane.

Następujące cyfry dają nam wobec państwa bardzo silną podstawę do żądania,

by w ogóle udział państwa w kosztach budowy galicyjskich kolei lokalnych był na przyszłość wyższy, niż dotąd, oraz by ta zasada znalazła wyraz szczególnie w planie sfinansowania linii Nowy Sącz-Nowy Targ.

*Wykaz udziałów w dostarczeniu kapitału dla kolei lokalnych:*

	Państwo	Kraje	Interesenci
Ogółem austr. koleje lokalne, budowane łącznie kosztem państwa, kraju i interesowanych . . . . .	359,698.000	199,888.397	90.456 200
Z tego galicyjskie . . . . .	53,520.800	32 988.000	9,453.200

Państwo tedy dotąd przyczyniło się do budowy kolei lokalnych w Galicji zaledwie jedną siódmą całego swego udziału w budowie austriackich kolei lokalnych. Wreszcie, jako ilustracya szczególnej przychylności państwa dla budowy kolei turystycznych w zachodnich prowincjach austriackich, niech posłużą cyfry, dotyczące linii Meran-Mals i Mals-Landeck. Na linię Meran-Mals wyłącznie turystyczną, względnie sanitarną, dało państwo pierwotnie 14,290.000 K, Kraj 400.000 K a interesenci prywatni 600.000 K. Linię otwarto 1. lipca 1906. przy długości 60 km. Koszta wynosiły 250.000 K. na 1 km. Następnie ustawą z 6. marca 1907. Dz. u. p. nr. 73. przeznaczono na pokrycie przekroczenia budowy linii Meran-Mals, a także na budowę jej przedłużenia z Mals do Landeck dalszych 5,900.000 K.

Nadmienić jeszcze wypada, że gdy w roku 1902. suma zebranych deklaracji interesentów wynosiła nie wiele ponad 150.000 koron, to obecnie w Wydziale krajowym leżą deklaracye na łączną sumę 418.500. W ostatnich dniach wpłynęło 86 deklaracji na większe i mniejsze kwoty, co dowodzi żywego odczucia istotnej potrzeby tego środka komunikacyi u ludności miejscowej. Nadto ze strony węgierskiej oświadczone kilkakrotnie gotowość przyczynienia się kwotą 200.000 do 300.000 koron.

Długość całej linii wynosiłaby osmdziesiąt kilka kilometrów a licząc 150.000 K na kilometr (mimo że linia Nowy Targ-Czorsztyń mogłaby po użyciu mostu linii Chabówka-Zakopane biec lewym brzegiem Dunajca w wygodnym terenie i bez żadnych obiektów).

Ogólny koszt budowy wyniósłby najwyżej 13,000.000 K, z czego państwo winno wziąć na siebie conajmniej 75%, a resztę dopiero kraj i interesenci, dalej w tej cyfrze już jest wydatnie uwzględniona zwyżka kosztów budowy, która wskutek podrożenia materiałów i robocizny jest niezawodną w porównaniu z kosztami dla części projektowanej linii. obliczonymi w r. 1902.

Komisya nie proponuje Wysokiemu Sejmowi decyzji, czy linia ma wychodzić z Nowego czy Starego Sącza. Zdaniem komisji należy przygotowanie materiału faktycznego do tej decyzji pozostawić dalszym układom z interesowanymi oraz rewizji trasy.

Komisya kolejowa wnosi :

**Wysoki Sejm raczy uchwalić :**

1. Sejm odwołuje uchwałę z dnia 4. lipca 1901 r. w sprawie budowy wąskotorowej kolei lokalnej Sącz-Szczawnica.
2. Sejm uznaje normalnotorową kolej lokalną Nowy Sącz lub Stary Sącz-Krościenko (Szczawnica-Nowy Targ za użyteczną i potrzebną w interesie kraju.
3. Sejm poleca Wydziałowi krajowemu :
  - a) aby na podstawie ponownych studyów komercyalnych dokonał szczegółowego obliczenia rentowności dla całej linii Nowy Sącz lub Stary Sącz-Szczawnica (Krościenko)-Nowy Targ;

b) aby dla linii Nowy Targ-Krościenko wypracował projekt wstępny i następnie zażądał rewizji trasy dla całej linii Nowy Sącz, względnie Stary Sącz-Szczawnica (Krościenko)-Nowy Targ;

c) aby zapewniwszy u c. k. Rządu wydatną finansową pomoc na budowę tej kolei, jako gwarantowanej przez państwo, niemniej jak odpowiednie udziały interesentów w możliwie najkrótszym czasie przedłożył Sejmowi wnioski co do finansowego udziału kraju w tem przedsięwzięciu.

4. Sejm upoważnia Wydział krajowy do zaliczkowania kosztów prac przygotowawczych wymienionych pod 3 a) i 3 b) z krajowego funduszu kolejowego na ciężar przyszłego funduszu budowy.

Przewodniczący;  
**Skotyszewski.**

Sprawozdawca:  
**Battaglia.**

