

Rok II.

Nowy Sącz, dnia 23 marca 1930.

T. III. 13.

# GŁOS PODHALA

aktualny tygodnik powiatów: gorlickiego, grybowskiego, limanowskiego, makowskiego, nowosądeckiego, nowotarskiego i żywieckiego

POD KIEROWNICTWEM KOMITETU REDAKCYJNEGO.

Adres Redakcji i Administracji:  
Nowy Sącz, ul. Szwedzka 8.

Własne oddziały redakcyjne na całym Podhalu.  
Redaktor naczelny przyjmuje codziennie od 5—6 popołudniu.

Godziny urzędowe Redakcji:  
od 10—11 przedpoł. i od 4—6 popołudniu.

## PRENUMERATA:

Miejscowa miesięcznie wraz z dostawieniem do domu: 1 zł.  
Zamiejscowa: miesięcznie 1-20 zł.  
Wpłacać na konto czekowe Administracji.

Konto czekowe P. K. O. Nr. 409.090.

## CENY OGŁOSZEŃ:

Ogłoszenie zwykłe za 1 mm. 20 gr., w tekście 50 gr., przed tekstem 70 gr. — Kolumny ogłoszeń zwykłych składają się z trzech szpalt. — Przy miesięcznym wzgl. dłuższym ogłoszeniu znaczna zniżka.

## Sytuacja polityczna.

Za premierostwa Dra Świtalskiego posłowie opozycji sejmowej skarżyli się na prawo i lewo, przed każdą wpływową i niewpływową osobistością w Warszawie i na prowincji, na ciężkość rządów, poniewieranie Sejmu i prowokację prowadzącą walkę opozycyjnej części Sejmu z rządem.

Obietnicami współpracy z każdym innym rządem tylko nie Dra Świtalskiego wymogli na czynnikach miarodajnych utworzenie nowego rządu pod kierunkiem Dra Bartla — żywiąc w tajnych zakamarkach chytrej duszy nieuczciwą nadzieję poróżnienia Dra Bartla z B. B. W. R. i całym obozem pomajowym.

Nadzieja zawiodła. Dr. Bartel okazał się granitowym mężem, traktującym sprawy państwowe z punktu widzenia ogólnego dobra a nie osobistego podwórka i nie poszedł za podszeptem obłudnej hydry, wykarmionej samolubstwem partyjnym.

Opozycja chciała wykazać aktywność, uchwaliła więc budżet w czasie konstytucyjnej przepisany, lecz ta uchwała nie jest dowodem zrozumienia ważności sytuacji i rzetelnej współpracy z rządem, jest natomiast wynikiem współzawodnictwa między sejmokracją a systemem silnej władzy.

Sejm polski znajduje się w tem położeniu, że chcąc ratować swe życie musi się rehabilitować za długi łańcuch grzechów politycznych, lecz jak na razie wygląda, to partje opozycyjne nie dążą do rehabilitacji, ale do odzyskania miejsca u złobu, bo drogą do ugruntowania autorytetu przedstawicielstwa narodowego jest poważny stosunek do zagadnień państwowych, nie wytykanie błędów, czy braków, urojonych czy rzeczywistych.

Przy uchwalaniu budżetu Izba poselska nie kierowała się obiektywnym i rzeczowym stosunkiem do zagadnień państwowych, lecz dawała upust swej nienawiści do rządów Marszałka Piłsudskiego, wywierała zemstę za rządy Dra Świtalskiego, na gabinetie Dra Bartla, zachowującym wobec Sejmu skrupulatną lojalność, unikającym zadraśnięć, posuwającym swą kompromisowość wobec Izby znacznie dalej, niżby się spodziewać można.

Dążenie rządu do zapewnienia państwu możliwej stabilizacji stosunków potrzebnej ze względów gospodarczych i międzynarodowych, poczynano w Izbie poselskiej za wyraz chwiejności gabinetu i zależności od łaskawych względów opozycji.

Brak dobrej woli i zmysłu politycznego ze strony przywódców opozycji zadokumentował się w demonstrowaniu swej przewagi liczebnej bez uwagi na słuszność sprawy.

Opozycja w sprawach zupełnie drobnych, drugorzędnych nie dawała zapomnieć rządowi, iż każdej chwili może mu narzucić swą wolę a przez obcięcie funduszy dyspozycyjnych ministrów spraw wojskowych, zagranicznych i spraw wewnętrznych, utrudniła niezmiernie misję rządu: wciągnięcia obecnej większości Izby poselskiej do pozytywnej pracy dla państwa.

Obserwując stanowisko opozycji w sprawie budżetu, trudno nie ulec smutnemu przeczuciu co do losu reformy ustroju i tym samym losu państwa.

Opinia jednak społeczeństwa wyraża nadzieję, że troska o losy państwa każe rządowi porzucić stanowisko obserwatora a wziąć wodze spraw państwa w swe silne ręce, by nie dać się sprowadzić w sytuację niejasną i niebezpieczną.

w obecnym budżecie), boby to obciążło znowu tych samych płatników częstokroć i tak już ponad miarę opodatkowanych. Należałoby zatem kwotę około 100 tys. zł. przeznaczyć z dochodów ogólnych, które musiano by oczywiście zwiększyć. To zwiększenie dałoby się osiągnąć w pierwszym rządzie przez to, że każde przedsiębiorstwo miejskie musiałoby przelewać jakiś procentowy do swej wartości czy obrotu czysty zysk do kasy miejskiej na cele ogólne, co obecnie niestety nie ma miejsca. W pierwszym rządzie mowa tu o elektrowni, rzeźni i ewentualnie wodociągu. Ten ostatni jednak wobec istnienia ustawy o ochronie lokatorów, nie wchodzi na razie w rachubę. W ten sposób świadczenia na rzecz budowy i utrzymania dróg w mieście, których jak na początek powiedziano, każdy potrzebuje, byłyby więcej uogólnione, bo na nie składałyby się możliwie szerokie rzesze obywateli.

Wymaga to oczywiście podwyższenia opłat taryfowych za świadczenia ze strony przedsiębiorstw miejskich. Z tego źródła można by śmiało uzyskać około 60 tys. złotych rocznie. Dodając do tego świadczenia z art. 29 ust. drogowej na cyfrę około 40 tys. złotych — otrzymalibyśmy dodatkowo na cele drogowe około 100 tys. złotych, czyli w bież. roku dysponowalibyśmy okrągłą kwotą 247 tys. zł.

Mając taką sumę do dyspozycji, można by pomyśleć o jakimś takim programem ulepszenia stanu jezdni i chodników. W pierwszym rządzie należałoby wszystkie bardziej uczęszczane deptaki żwirowane czy nawet ziemne zamienić na betonowe, dostosowując szerokość pasa wyłożonego płytami do istotnej potrzeby. Przy tej sposobności jednak kosztu pierwszego ułożenia chodników betonowych należałoby przełożyć na przyległych do danej ulicy właścicieli realności, ułatwiając im spłatę tych kosztów ratami w ciągu n. p. 5 lat. W ten sposób dałoby się równocześnie stworzyć z czasem pewien fundusz na budowę nowych chodników, co znowu odciążałoby budżet drogowy tak, że z czasem więcej pieniędzy można by poświęcić na budowę nowych jezdni względnie ulepszenie istniejących. Na drugim punkcie programu drogowego należałoby położyć ulepszenie istniejących nawierzchni drogowych na najbardziej ruchliwych ulicach — przyczem znowu szerokość jezdni winna być możliwie najmniejsza, dostosowana do istotnych potrzeb obecnego ruchu względnie w najbliższej przyszłości spodziewanego. Ponieważ u nas główne arterie komunikacyjne stanowią przeważnie drogi państwowe i wojewódzkie należałoby z całym naciskiem dążyć do przejścia tych dróg przez miasto po uprzedniej zamianie obecnej jezdni żwirowej na ulepszoną, twardą — czy to z kamienia brukowego, czy też asfaltbetonową. Jeżeli chodzi o kamień brukowy — to zdaniem moim najodpowiedniejszą byłby format drobnej kostki — jaka n. p. była stosowana w ul. Jagiellońskiej.

W kosztach zamiany obecnej nawierzchni na ulepszoną, musiałoby miasto przyjąć pewien procentowy udział. Choćby nie wielki — jednak co roku winno się wykonać coraz to nowy odcinek takiej jezdni — jak to słusznie poruszono ze strony fachowej na jednym z posiedzeń Rady miejskiej — a z czasem uzyskamy nowoczesnie urządzone ulice w mieście — przynajmniej te, które tego domagają się ze względu na ruch automobilowy.

Na dalszym planie stawiam budowę nowych ulic, których otwieranie na jakiś czas winno być zahamowane, a zwłaszcza na przedmieściach.

Inż. W. CYŁO.

## SPRAWA DROGOWA w gospodarce miejskiej.

[Dokończenie].

Jak z powyższego przedstawienia wynika — Zarząd miasta posiada kilka ustawowych źródeł dochodu na cele budowy i utrzymania dróg gminnych.

Niestety z góry musimy sobie powiedzieć, że nie wszystkie one nadają się do wykorzystania. Należałoby się jeszcze zastanowić, czy Rada miasta słusznie czyni, rezygnując ze wszystkich wyżej wymienionych źródeł dochodu, które obciążają obywateli miasta (opłaty bowiem „kopytkowe” uiszczane są przez wjeżdżających do miasta, zatem przeważnie przez zamiejscowych).

W pierwszym rządzie powinno się korzystać z przepisów art. 29 ust. drogowej [świadczenia w robociznie i środkach przewozowych przy możliwości zamiany na świadczenia w gotówce], czego dzisiaj się nie czyni.

Korzystanie z przepisu art. 174 ustawy budowlanej [koszta pierwszego urządzenia ulic] jest w dzisiejszych stosunkach gospodarczych niemal wykluczone. Już samo tylko wykonanie jezdni n. p. 6 m. szerokiej, o twardej nawierzchni i chodników betonowych z obu stron po 1-5 m. szerokości, wymagałoby na 1 mb. ulicy najmniej 260 zł.

t. j. na 1 mb. frontu realności po jednej stronie 130 zł. Przy szerokości frontu 20 m. koszt ten wyniósłby około 2.600 zł. Czy w dzisiejszych, nadzwyczaj trudnych warunkach budowlanych, gdzie budują się przeważnie domki parterowe, byłoby słuszną rzeczą obciążać budujących jeszcze tak wysokimi świadczeniami na rzecz pierwszego urządzenia ulicy? Chyba nie. Byłoby to możliwe i wskazane jednak wówczas, gdyby interesowani mogli korzystać na ten cel z kilkuletniego kredytu [spłata ratami]. Na ten cel jednak musiałaby gmina zaciągnąć dogodną pożyczkę — by stworzyć specjalny fundusz pożyczkowy, co w dzisiejszych stosunkach kredytowych jest prawie niemożliwe do osiągnięcia.

Sytuacja zatem wydaje się beznadziejną. A jednak na dalszą metę ten stan jezdni i chodników w mieście, jaki od szeregu względnie kilkunastu lat obserwujemy [stan ten daje się bardziej we znaki z powodu wzrostu ruchu automobilowego] nie może i nie powinien być dalej tolerowany. Takie miasto jak Nowy Sącz winno dla polepszenia tego stanu na razie — póki nie nastąpi poprawa na rynku kredytowym — przeznaczać w zwyczajnym budżecie na cele drogowe co najmniej 250 tys. złotych rocznie.

Wobec znacznego już obciążenia ludności i to nierównomiernie podatkami państwowymi i komunalnymi, trudno byłoby dziś wydobyć około połowę powyższej sumy w formie dodatków do podatków. [Większa połowa mniej więcej figuruje już





