

We Lwowie, dnia 28. kwietnia 1900.

Aleg. 181

Sprawozdanie

komisji kolejowej sejmowej o wniosku posła Średniawskiego, co do projektu kolei wązko-torowej z Podgórze do Swoszowic. Myślenie i Lubnia, a względnie także do Mszany dolnej, prowadzić mającej.

Wysoki Sejmie!

Komisja kolejowa, mając sobie uchwałą z dnia 4. kwietnia b. r. przekazany wniosek posła Średniawskiego, co do projektu kolei lokalnej wązko-torowej z Lubnia na Myślenice do Swoszowic a stąd do Podgórze (obok mostu kolejowego krakowskiego) ewentualnie z Lubnia, następnie do Mszany dolnej prowadzić mającej, składa Wysokiemu Sejmowi na tle materiałów i studyów w tej mierze zebranych i wobec żądania wnioskodawcy, aby jeszcze w tej sesji zdać sprawę w Wysokim Sejmie następujące sprawozdanie:

Ludność powiatu myślenickiego rzeczywiście jako położona na południe od Krakowa w głębi gór i okolic lesistych, w glebie mało urodzajnej, odcięta od kolei, — a powiat gęsto zamieszkały, (bo przeciętnie 115 mieszkańców na kilometr kwadratowy wykazujący) potrzebna jest bardzo przymnożenia komunikacji, zbliżających ją do głównych arterii ruchu; dla dogodzenia potrzebom swoim ekonomicznym i sprostanania warunkom polepszenia bytu, bardzo upośledzonego w tych właśnie okolicach kraju.

Dlatego potrzeba jej coraz bardziej się wzmaga połączenia się koleją lokalną wązko-torową z siecią większych kolei, sprzyjających rozwojowi żywszego handlu i przemysłu, aby ustalić tem dobrobyt ludności tego powiatu; to też coraz bardziej wyłaniała się u mieszkańców tej części zachodniego kraju myśl, zbliżenia się do Krakowa za pomocą choćby wązko-torowej z głębi powiatu wychodzącej kolei i zajmuje gorąco ludność tamieczną, oczekującą rychłego załatwienia wniosku posła Średniawskiego.

Wniosek ten domaga się:

I. Uznania kolei wązko-torowej z Swoszowic (względnie Podgórze przy moście krakowskim) przez Myślenice do Lubnia, a stąd następnie do Mszany dolnej w myśl ustawy krajowej z dnia 17. maja 1893. r. za użyteczną i potrzebną, ze względu na interes powiatu i kraju; a

II. pragnie kwestyę uzupełnienia $\frac{2}{3}$ kapitału na jej budowę jeszcze potrzebnego, ile że $\frac{1}{3}$ już przez interesantów jest zapewnioną -- mieć załatwioną im prędzej czy

to drogą pożyczki, czy też przeprowadzeniem akcji przez krajowe biuro kolejowe.

Komisya kolejowa Wysokiego Sejmu uznaje użyteczność i konieczność tego projektu, (którego jeneralna trasa się obecnie właśnie zdejmuje, a do czerwca i specjalnie skończoną być ma) dla powiatu i kraju za niewątpliwą, i mniema: że wobec gwarancji Rady powiatowej, — i interesantów prywatnych za 1/3 część kapitału w całości 1,500.000. za 50 kilometrów kolei wynosić mającego reszta 1,000.000 pożyczką z banku krajowego, — (z którym już rokowano) — drogą pożyczki na akcye pierwszeństwa załatwić by się dało.

Rentowność kolei, przez doświadczonego inspektora Luxa pod dniem 1. kwietnia b. r. sumiennie obliczana podniosła by się niezaprzeczenie tem wyżej, gdyby trasę od Lusiny na folwark Zieloną do Świątnik, niedalej jak o jakie 700 metrów wytknięto, przez co by przemysł fabryczny ślusarstwa tamiecznego, dziś wysoko posunięty, — a w gminach sąsiednich Rzeszotary, Siepraw, Konary, Włoszań, a nawet do Mogilan sięgający — do spodziewanych się wielkich rozmiarów fabrycznych podźwignięty został.

Już dziś fabryka ta i szkoła fachowa ślusarstwa, do której się Rząd i Kraj sumą przeszło 70.000 zlr. przyczyniły, wywozi towaru wartości 514.000 koron rocznie a potrzebuje do swej produkcji 450 ton żelaza i 170 ton koksu, nie licząc w to wielką ilość węgla opałowego do ogrzewania maszyny o sile kilkunastu koni, podchuwająca do 60 uczniów rocznie, a postępująca nawet w wyrobach artystycznego przemysłu najchwalebniejsze czyni postępy, kolej żelazna przeto posunięta aż ku Świątnikom ile tylko da się najbliżej stałaby się dla kilkutyśięcy ludności w tej i sąsiednich miejscowościach pracującej prawdziwem dobrodziejstwem i źródłem rozkwitu.

Okolo 90.000 mieszkańców pracowitych zamieszkuje okolicę górską powiatu, o glebie mało urodzajnej, a będąc odciętymi od kolei, choć w niewielkiej stosunkowo odległości od Krakowa, tylko z wysiłkiem największym zarabia ledwie na najskromniejsze utrzymanie, emigrując dlatego i braku pracy z kraju.

Ludzie ci nie produkują dostatecznej ilości produktów spożywczych na miejscu i muszą wskutek tego za pośrednictwem środków komunikacyjnych wchodzić ciągle w styczność z innemi okolicami, aby swoje niespożywcze produkta sprzedać, a inne zużywalne nabyć.

Ludność gęsta jest zmuszoną używać sztucznych nawozów (głównie wapna) do uprawy roli, sprowadzanych z daleka osiã (obecnie okolo 90.000 cent. m.), na razie ale nawet i w ten sposób nie osiąga zbiorów dostatecznych na swoje wyżywienie, bo nawet w dobrych latach dokupuje okolo 80.000 cent. m. mąki, zboża i ziemniaków z okolic odległych o 30 do 50 klm.

Z drugiej strony, rozporządzając znacznymi zasobami drzewa (rocznie okolo 100.000 metrów), wytworzyła znaczny przemysł drzewny, pozostający, w przeciwieństwie do innych części kraju, w rękach pojedynczych gospodarzy, gontów, naczyń dREWNIANEGO, sprzętu gospodarskiego i licznych artykułów podobnych, bednarszczyzny i t. d., tak, że mało który z nich nie trudni się handlem i przeróbką drzewa, mając własne tartaki i sprzedając towar osobiście na targu w Krakowie. Oprócz tego eksportuje okolica ta okolo 30.000 cent. metr. bydła i owoców.

Taki układ stosunków ekonomicznych już od dawna zmusza ludność do szukania zarobku w handlu i przemyśle, prowadzonym na własną rękę, i odwożenia produktów na miejsce zbytu, t. j. do Krakowa lub Wieliczki (n. p. przez rogatkę pod Myślenicami przechodzi rocznie 36.500 fur ku Krakowu, a 23.000 fur ku Wieliczce).

W okolicy zatem, gdzie egzystencya każdego jest w tak ścisłym związku ze środkami przewozowymi, musi wszelki postęp ku ulepszeniu ich zupełnie inne mieć znaczenie, jak w innych częściach kraju, gdzie mieszkańcy, spożywając swoje własne produkty, mogą przez zbudowanie kolei spodziewać się może polepszenia bytu powstaniem dopiero jakiegoś przemysłu, nie potrzebują jednak na każdym kroku uskarżać się na brak kolei i niejako widzieć możność swej egzystencyi podkopaną, zależną od jej urzeczywistnienia.

Z powodu braku kolei cała ludność prowadzi też niezmiernie utrudzone życie, tracąc prawie dwa lub trzy dni na tydzień na jazdy do Krakowa, aby sprzedać swój produkt, a zato kupić zapasy żywności, przez co zaniedbuje pracę i jest wystawiona na tysiączne w drodze pokusy i marnowanie czasu.

To sprawia, że mimo największych wysiłków walka z biedą jest nieustanna i sprowadza liczną z kraju emigrację.

Wobec tej doniosłości przeprowadzenia kolei przez okolicę myślenicką, już od dawna powstała myśl doprowadzenia jej do skutku. Wysiłki jednak w tym kierunku czynione, napotykały zawsze na wielkie trudności, a żądanie Rządu, aby ją budować jako szerokotorową z jednej a niemożebność nawet myślenia o takim wysiłku finansowym z drugiej strony, sprawiały, że z myślą już od dwu lat obrabianą, dopiero dziś przed Wys. Sejmem stanąć zdołano.

Po dwuletnich staraniach otrzymano od Rządu pozwolenie projektowania kolei wązko-torowej, a ucieszeni tą wiadomością, zebrali wszystkie swe siły, i wspólnym wysiłkiem niezamożnych, ale chciwi postępu i ufni w lepszą przyszłość, zapewnili sobie interesanci jedną trzecią część kapitału potrzebnego, i z tem stają przed Wysokim Sejmem, powołując się na ustawę z 17. maja 1893, gdzie jest zapewniony udział kraju tym, którzy w odpowiedni sposób jedną trzecią część kapitału sami zebrali.

Są szczęśliwsze okolice kraju, gdzie w razie, jeżeli interesanci zapewniają odpowiednią część kapitału, kraj bierze na się obowiązek dopełnić reszty; tu wszakże jeżeliby nie było obowiązku pewnego, jest obowiązek moralny, do którego apeluje ludność.

Ofiary poniesione nie będą tak wielkie — potrzeba wprawdzie zbudować około 50 kilometrów kolei kosztem półtora miliona, ale zapewniono sobie już pół miliona gwarancyami powiatów, miast i interesantów prywatnych — potrzeba więc jeszcze miliona, drogą pożyczki zapewnić się mającego.

Jak obliczenie zyskowności tej kolei wykazuje, można liczyć na 8% oprocentowania całego kapitału, pomoc więc udzielona tą drogą nie byłaby ofiarą lecz tylko poparciem racjonalnych usiłowań ludności.

Pierwotnie istniał zamiar zbudowania kolei szerokotorowej z Radziszowa przez Myślenice do Mszany dolnej, gdy Ministerium wojny nie opierało się kolei wązko-torowej, po upływie roku zamieniło się zapatrywanie i pozwolono projektować kolej wązko-torową (co zawsze było intencją koncesyonaryusza) pod warunkiem, aby kolej ta nie miała od południa połączenia z koleją państwową, przeto koncesyonaryusz widział się zmuszonym zmienić kierunek projektowanej kolei i wychodząc z Krakowa względnie Podgórza, nie posunął się na razie dalej, jak do Lubnia.

Wobec dzisiejszego zatem stanu rzeczy, brać trzeba na uwagę kolej wązko-torową, wychodzącą z nad brzegu Wisły, celem uzyskania bezpośredniego połączenia z tą ważną drogą wodną, z dworcem początkowym, położonym obok mostu krakowskiego (dla osób i towarów przeznaczonych dla Krakowa lub stamtąd idących), dalej łączącą się w Swoszowicach z koleją państwową (dla towarów z dalszych okolic lub

tam idących) i dążącą, dotykając bardzo ważnych Świątnik (krajowej szkoły i fabryki ślusarskiej), przez Myślenice do Lubnia.

Koszt niniejszej kolei 50 klm. długiej wynosić będzie mniej więcej 1,500.000 złr., to zn. 30.000 na klm., co wobec braku większych obiektów i dość łatwego terenu (ostatnie 15 klm. po szosie) musi być uważanem za absolutnie maksymalny wydatek. Z tego 1,500.000 złr. w. a. jest 500.000 złr. w. a. mające być emitowane w akcyach zakładowych już zapewnione przez powiat myślenicki, miasto Myślenice, zapewne i miasto Podgórze i powiat wielicki i interesentów prywatnych. Pozostaje zatem do pokrycia 1,000.000 złr. w. a., pokryć się mający pożyczką banku na akcye pierwszeństwa.

Obliczenie rentowności przeprowadzone dwa razy, gdyż oba kierunki niewiele się od siebie różnią, przedstawia za każdym razem korzystne w stosunku do tego kapitału oprocentowanie: i tak kolej Radziszów-Mszana, pierwotnie projektowana po opuszczeniu pozycyi I b i II b, gdyż na kolei wązkotorowej tranzytowy przewóz odpadłby, wykazuje 326 418 koron = 163.209 złr. w. a. dochodu brutto, od tego odciągając należy 50.000 złr. jako kosztu ruchu i utrzymania (po 1.000 złr. na kilom.), zostaje 113.000 złr. na czysto, co przedstawia 8% od 1,500.000 inwestowanego kapitału. — Drugie obliczenie, odnoszące się ściśle i dokładnie do obecnie projektowanej kolei, przedstawia jako dochód brutto:

Swoszowice-Lubień 336.054 koron

Swoszowice-Podgórze 8.084 „

344.138 koron = złr. 172.069.—

odciągając znowu kosztu ruchu „ 50.000.—

złr. 122.069.— czystego zysku,

co znaczy nieco więcej niż 8% od włożonego kapitału.

Przy połączeniu z Mszaną dolną, które będzie logicznem następstwem budowy niniejszej kolei, uzyskałoby się jeszcze złr. 16.000 rocznie brutto. — Ta kombinacya jednak wobec oporu Ministerstwa wojny jest dziś odroczoneą.

Przy obliczeniach rentowności jest dokładne umotywowanie tych dochodów. Tu tylko zwrócić należy uwagę, że rentowność niniejszej kolei opiera się na ruchu lokalnym szerokich mas ludności, niezależnym od przypadkowych okoliczności lub pojedynczych jednostek, co daje rękojmię stałości i postępu naprzód. Łączy się tu bowiem tak stosunkowo znaczne centrum jak Kraków i Podgórze z okolicą gęsto zamieszkałą przez ludność przedsiębiorczą, która nie mogąc wystarczyć sobie produktami własnej okolicy, ponieważ są po największej części niespożywcze, jest zmuszoną prawie na każdym kraku życia gospodarskiego używać środków przewozowych celem zamiany swoich produktów na inne, których potrzebuje do życia. — Z jednej więc strony rentowność już z dzisiejszego ruchu wynikająca a z drugiej szeroka podstawa tej gospodarskiej ruchliwości, rozwijająca się niejako z elementarną siłą, dają powyższym obliczeniom podstawę realną, której zbadanie poleciło biuro kolejowe Wydziału krajowego konsulentowi spraw taryfowych i obliczeń płatności tej linii.

To rozpoznanie wszystkich okoliczności projektowi towarzyszące, prowadzi więc do ostatecznego załatwienia wniosku posła Średniawskiego; pod którym to względem komisya kolejowa sejmowa uznaje trudność przeprowadzenia już obecnie II-go wniosku, nim Wydział krajowy, Rada nadzorcza i Dyrekcya Banku krajowego nie zbadają warunków udzielenia pożyczki na akcye pierwszeństwa — ale wniosek I-szy wnioskodawcy uważa już dzisiaj za dojrzały, aby go przedstawić pełnem przekonaniem do uchwały Wysokiego Sejmu.

Wysoki Sejm raczy przeto uchwalić!

I. Kolej wązkotorową ze Swoszowic, względnie Podgórze przez Myślenice do Lubnia (z czasem do Mszany dolnej), uznaje się w myśl ustawy krajowej z dnia 17. maja 1893 r. za użyteczną i potrzebną ze względu na interes kraju.

II. W kwestyi uzupełnienia $\frac{2}{3}$ kapitału na budowę potrzebnego — oprócz $\frac{1}{3}$ części już zapewnionej przez interesentów poleca się Wydziałowi krajowemu, aby po myśli §. 56. statutu banku krajowego przeprowadził co do finansowania z koncesyonaryuszem i bankiem krajowym rokowania potrzebne i na najbliższej sesyi zdał sprawę z wnioskami właściwymi.

Przewodniczący :

Zaleski.

Sprawozdawca :

Weigel.

