

Janusz Kowal

Stan sieci komunikacyjnej w województwie krakowskim w latach Drugiej Rzeczypospolitej

Na intensywność życia gospodarczego i kulturalnego poważny wpływ wywiera poziom rozwoju infrastruktury komunikacyjnej. Sieć kolejowa i drogowa pozwala bowiem na integrację poszczególnych regionów kraju, przyczynia się do wymiany handlowej, a przez to i do rozwoju gospodarczego. Jest również czynnikiem, który umożliwia zbliżenie wsi do miasta. Dobre drogi i koleje zapewniają mieszkańcom wsi łatwy dostęp do rynku pracy oraz rynku zbytu w mieście. Stwarzają również szansę młodzieży wiejskiej na zdobywanie wiedzy i umiejętności w ośrodkach miejskich. Nowoczesne rozwiązania w infrastrukturze komunikacyjnej przyczyniają się do rozwoju turystyki, a co za tym idzie – wzrostu zamożności. Wygodne, odpowiednio utwardzone drogi wpływają na rozwój ruchu automobilowego. To natomiast przyczynia się do rozwoju przemysłu samochodowego i innych związanych z nim profesji. Dobrze utrzymana i racjonalnie zorganizowana sieć komunikacyjna pozwala na duże oszczędności finansowe, przez wyeliminowanie przestojów w transporcie oraz ograniczenie strat w taborze spowodowanych złą jakością dróg i torów.

Na poziom i rozwój infrastruktury komunikacyjnej na ziemiach polskich niekorzystny wpływ miał okres zaborów. Społeczeństwo polskie pozbawione zostało w tym czasie możliwości decydowania o swoim losie. Sieć komunikacyjną zaborcy budowali głównie pod kątem własnych potrzeb. Szczególnie widoczne to było w wypadku kolei. W Małopolsce podstawowym zadaniem linii kolejowych było związanie omawianego regionu z Wiedniem oraz z Budapesztem i portami nad Adriatykiem: Triestem i Rijeką. Budowane wielkim nakładem środków linie karpackie nie miały większego znaczenia gospodarczego, natomiast pełniły ważne dla zaborcy funkcje strategiczne.

Przez cały czas zaborów niekorzystna była również dla Galicji polityka taryfowa. W dużej mierze przez nią prowincja ta stała się kolonią rolniczą dla krajów zachodnioaustriackich oraz bliskim i wygodnym rynkiem zbytu dla przemysłu

austriacko-czeskiego. Została sprowadzona do roli spichlerza taniej żywności i terenu cennych zapasów drewna, ropy naftowej i soli.

W Galicji również w porównaniu do innych regionów monarchii austro-węgierskiej hamowano budowę kolei. Do roku 1912 w krajach austriackich wybudowano 22 879 km kolei, w krajach czeskich 9545 km, a w Galicji 4128 km. W tym czasie na 100 km² przypadało w Austrii 7,6 km linii kolejowych, w krajach czeskich 13,5, natomiast w Galicji zaledwie 5,4 km¹.

W wyniku zaborów stworzone zostały również trzy oddzielne i często nie związane ze sobą systemy komunikacji. Szczególnie widoczne to było między zaborem austriackim i rosyjskim. Na 800-kilometrowym odcinku granicznym łączyły się linie kolejowe tylko w dwóch miejscach: w Maczkach i Brodach. Ślepe tory dobiegały natomiast do Kocmyrzowa, Szczucina i Bełzca. Rozwój sieci kolejowej w poszczególnych zaborach był bardzo zróżnicowany. W roku 1914 zabór pruski posiadał 4121 km torów. Na 100 km² powierzchni przypadało tam 9,5 km torów, a na 10 tys. mieszkańców 14,15 km. W zaborze austriackim było natomiast 4438 km torów. Na 100 km² powierzchni dysponował on 5,54 km kolei, a na 10 tys. mieszkańców miał ich 5,83 km. W najtrudniejszej sytuacji znalazły się ziemie zaboru rosyjskiego. Miały one zaledwie 7019 km torów, co dawało na 100 km² powierzchni 2,7 km, a na 10 tys. mieszkańców 4,58 km.² Na braki w sieci kolejowej w południowej Małopolsce zwracała uwagę Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie. W 1919 r. przedstawiciele Izby postulowali budowę następujących linii: Kraków–Zagłębie Dąbrowskie, Kraków–Wieliczka, Myślenice–Mszana Dolna, Rzeszów–Nisko, Dębica–Jasło–Żmigród, Stary Sącz–Szczawnica³.

Większym inwestycjom kolejowym na terenie woj. krakowskiego nie sprzyjały lata Drugiej Rzeczypospolitej. W tym czasie możliwości rozbudowy kolejnictwa utrudniały niedostatki w finansach państwa. Z drugiej strony Krakowskie ze względu na małe potrzeby wywozowe musiało uznać priorytet innych regionów w budownictwie kolejowym. Ostatecznie w latach 1920–1936 wybudowano w woj. krakowskim 98 km linii kolejowych. Najważniejszą inwestycją wykonaną w omawianym czasie była linia Kraków–Miechów–Tunel o długości 51,43 km, którą oddano do użytku 25 XI 1934 r. W latach 1931–1934 wydano na jej budowę 22 850 tys. zł. 1 km toru kosztował 450 tys. zł⁴.

W 1933 r. rozpoczęto również budowę linii Szczakowa–Bukowno, której długości wynosiła 12,29 km⁵.

Nie udało się w latach międzywojennych zrealizować projektu budowy linii kolejowej Kielce–Mędrzechów–Tarnów, pomimo poparcia Krakowskiej Izby Rolniczej i Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie⁶. Wybudowanie 83 km kolei przyczyni-

¹ J. Bund, *Rozwój kolejnictwa małopolskiego w okresie 80-lecia (1850–1930)*, Kraków 1931, s. 25.

² M. Pisarski, *Koleje Polskie 1842–1972*, Warszawa 1974, s. 33.

³ „Wiadomości Gospodarcze” nr 4 z 8 IV 1919 r., s. 7–8.

⁴ M. Łopuszański, *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939, s. 160.

⁵ *Rocznik Eksploatacji Polskich Kolei Państwowych za 1934 i 1935 r.*, s. 16.

⁶ *Sprawozdanie o działalności i stanie gospodarczym okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie w roku 1936*, Kraków 1937, s. 63.

łoby się do ekonomicznego i kulturalnego rozwoju dotychczas zacofanych powiatów woj. krakowskiego i kieleckiego, a także ożywienia miejscowości uzdrowiskowych: Buska i Solca. Linia ta miała również duże znaczenie dla turystyki, umożliwiała bowiem połączenie regionu krynickiego ze stolicą przez Radom, a przez to umożliwiłaby napływ do ośrodków turystycznych kuracjuszy z Warszawy i środkowej Polski. Skróciłaby również drogę między Warszawą a Tarnowem. Po wybudowaniu linii długość trasy Warszawa–Tarnów miała wynosić 306 km, gdy tymczasem przejazd linią przez Miechów–Kraków był dłuższy o 92 km, a czas przejazdu dłuższy o 1,5 godziny. W ten sposób linia ta zbliżyłaby Mościce do Warszawy⁷.

Do władz państwowych postulaty o potrzebach rozwoju sieci kolejowej w Krakowskim zgłaszały również środowiska związane z działalnością turystyczną. Pracami nad rozwojem ruchu turystycznego zajmowała się Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie, przy której w 1937 r. powstał Komitet Koordynacyjny dla Spraw Turystyki. Według S. Faechera w celu ściślejszego związania centralnej części kraju z woj. krakowskim oraz usprawnienia przewozu turystów należało wybudować następujące linie: Kraków–Myślenice–Mszana Dolna, Nowy Targ–Szczawnica, Szczawnica–Stary Sącz, Zakopane–Kościelisko, lub Czarny Dunajec, Poronin, Bukowina, Grybów–Krynica oraz Dębica–Jasło. S. Faecher postulował również elektryfikację linii: Nowy Targ–Szczawnica, Grybów–Krynica, Nowy Targ–Zakopane, Zakopane–Czarny Dunajec, Kraków–Mszana Dolna. Planowano też rozbudowę dworca osobowego w Krakowie. Planom tym przeszkodziła wojna oraz wysokie koszty inwestycji. Koszt budowy elektrycznej linii Nowy Targ–Szczawnica o długości 47 km miał wynieść 11,5 mln zł. Budowa natomiast linii Szczawnica–Stary Sącz o długości 40 km miała kosztować 9 mln zł. Koszt budowy linii kolejowej Grybów–Krynica o długości 62 km miał wynieść 8 mln zł. Budowę kolei Dębica–Jasło o długości 37 km szacowano na 9 mln zł. Obliczono natomiast, że rozbudowa dworca w Krakowie pochłonie 3 mln zł⁸.

Ostatecznie w 1936 r. woj. krakowskie posiadało 1226 km linii kolejowych, co dawało na 100 km² powierzchni 7 km torów. W tym samym czasie na 100 km² powierzchni przypadało 5,1 km torów w woj. lwowskim, w kieleckim 3,5, w poznańskim 9,4, w poleskim 2,4⁹.

O możliwościach korzystania z kolei decydowały dwa czynniki: liczba stacji kolejowych przypadających na dany teren oraz średnia odległość od przystanku kolejowego. Wskaźniki te dla poszczególnych powiatów woj. krakowskiego stara się przybliżyć poniższa tabela:

⁷ Archiwum Państwowe w Krakowie (dalej APKr.), Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie (dalej IPHKr.), sygn. II.34 Referat wygłoszony na konferencji turystycznej w Rabce dnia 1 I 1935 pt. „Komunikacja woj. krakowskiego”.

⁸ APKr., IPHKr., sygn. I. 73, S. Faecher, *Referat w sprawie postulatów komunikacyjnych woj. krakowskiego ze stanowiska potrzeb turystyki*, [w:] Komitet Koordynacyjny dla spraw Turystyki woj. krakowskiego. *Plan Gospodarczo-Turystyczny*, Kraków 1938, s. 6–8.

⁹ M. Łopuszański, op. cit., s. 88.

Powiaty i woj. krakowskie	Liczba stacji	Na 1 stację kolejową przypadało:		Średnia odległość miejscowości od stacji kolejowej w km
		km ²	ludności	
Biała	3	153	27 044	5,50
Bochnia	4	152	22 695	11,97
Brzesko	3	284	32 066	13,50
Chrzanów	20	36	5 833	5,14
Dąbrowa	5	130	12 743	6,96
Gorlice	4	229	19 522	14,11
Grybów	6	98	8 655	7,92
Jasło	5	164	17 051	10,85
Kraków	16	47	18 104	5,59
Limanowa	7	136	11 161	8,55
Maków	6	137	11 230	5,90
Mielec	5	182	14 568	8,92
Myślenice	1	383	35 348	13,79
N. Sącz	10	126	13 079	9,50
N. Targ	12	159	8 558	12,37
Oświęcim	9	37	5 770	4,03
Pilzno	1	573	47 355	13,56
Ropczyce	3	267	25 307	6,43
Tarnów	7	110	15 481	6,17
Wadowice	14	48	6 382	4,76
Wieliczka	3	152	22 695	10,52
Żywiec	9	108	9 987	5,76
woj. krakowskie	152	115	13 111	8,64

Tabela 1. Poziom kolejnictwa w poszczególnych powiatach woj. krakowskiego

Źródła: Obliczenia własne na podstawie: J. Piekałkiewicz i S.Z. Rutkowski, *Okręgi gospodarcze Polski*, „Kwartalnik Statystyczny” 1927, t. IV, z. 3, s. 557 oraz *Księga Adresowa Polski wraz z W.M. Gdańskiem dla handlu, przemysłu, rzemiosła i rolnictwa*, Warszawa 1928, s. 337–508.

W woj. krakowskim najlepiej rozwiniętą sieć kolejową posiadały powiaty: Chrzanów, Kraków, Oświęcim, Wadowice. Największe natomiast braki w komunikacji kolejowej występowały w powiatach: Myślenice i Pilzno.

Wielu mieszkańców województwa krakowskiego rezygnowało z korzystania z usług kolei. Powodem tego były wysokie ceny biletów. Po okresie inflacji taryfy na przejazd osobowe zdrożały w roku 1926 o 10–20% oraz w 1928 r. o 20%. W roku 1928 opłata za przejazd III klasą kosztowała do 100 km 6,6 zł, 100–300 km 18,6 zł, natomiast 300–500 km 28,9 zł¹⁰.

¹⁰ „Przemysł i Handel” 1918–1928, Warszawa 1928, s. 467.

Trudno na terenie województwa krakowskiego przyjmował się rower. W latach 30. był on za drogi na kieszeń przeciętnego mieszkańca, szczególnie chłopa. Rozporządzenie z 15 VII 1937 r. wprowadziło obowiązek zakupu przez posiadaczy rowerów tabliczki rejestracyjnej, która była ważna 2 lata i kosztowała 4 zł. W dniu 31 XII 1938 r. w woj. krakowskim było zarejestrowanych 71 050 rowerów. W tym samym czasie w woj. kieleckim było ich 95 733, w poznańskim 243 692, a w lwowskim 40 258¹¹.

Chłopi, i nie tylko, udając się do miasta posługiwali się zazwyczaj własnym transportem lub po prostu chodzili piechotą. W tych warunkach dla rolnika decydującą rolę odgrywała jakość i stan dróg dojazdowych. W okresie zaborów Austro-Węgry nie przywiązywały większej wagi do rozbudowy dróg w Galicji. Do końca XVIII wieku zbudowano trakt z Wiednia przez Kraków, Tarnów, Przemyśl do Lwowa oraz drogę o znaczeniu wojskowym z Przemyśla przez Przełęcz Dukielską na Węgry¹².

Większy rozwój budownictwa drogowego w Galicji przypadał na lata rządów hr. Gołuchowskiego. W latach 1870–1885 w Galicji wybudowano 1000 km dróg o twardej nawierzchni, głównie o znaczeniu strategicznym. Były one jednak wykonane w dużej mierze ze żwiru, źle wytrasowane i ulegały szybkiemu zużyciu¹³.

Szwankowała również opieka nad drogami. Poważnym środkiem na poprawę stanu dróg był szarwark. W roku 1885 znowelizowano ustawę z 1866 r., na mocy której każdy dom w gminie i na obszarze dworskim miał świadczyć 4 dni robocizny na rzecz dróg samorządowych, krajowych, powiatowych i gminnych. Ustawa z 1897 r. natomiast zniosła szarwark na drogach powiatowych i krajowych oraz zwolniła obszar dworski z dostarczania materiału drzewnego na drogi. Obniżono również szarwark na drogach gminnych do 2 dni w roku od rodziny, w gminie lub obszarze dworskim.

Kolejne zmiany w ustawodawstwie drogowym nastąpiły w Galicji w 1908 r., kiedy wprowadzono 18-procentowy dodatek drogowy na budowę dróg powiatowych i gminnych. W ogólnej sumie tego podatku gminy wiejskie uczestniczyły w 54,7%, miejskie w 24,6%, a obszary dworskie w 20,7%¹⁴.

Ostatecznie przed I wojną światową w zaborze austriackim było 16 300 km dróg o twardej nawierzchni, co dawało na 100 km² powierzchni 30,5 km. W tym samym czasie w zaborze pruskim na 100 km² powierzchni przypadało 25 km, w zaborze rosyjskim 9 km, na terenach wschodnich 2 km¹⁵.

¹¹ W. Żaboklicki, *Ruch rowerowy w Polsce*, „Wiadomości Drogowe” 1939, nr 5/6, s. 137 oraz *Mały Rocznik Statystyczny* (dalej MRS) 1939, s. 199.

¹² S. Rodkiewicz, J. Królikowski, *Rozwój dróg polskich na przestrzeni wieków*, [w:] *Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*, Kraków 1939, s. 390.

¹³ R. Olszewski, *Drogi w Polsce sprzed 20 lat, obecnie i za 30 lat*, „Przegląd Techniczny” 1939, nr 7–8, s. 302.

¹⁴ J. Putek, *Miłościwe pany i krnąbrne chłopcy włościany*, Warszawa 1969, s. 416–417.

¹⁵ *Stan dróg w Polsce. Na marginesie kongresu drogowego w Warszawie*, „Kierowca Polski” 1938, nr 1, s. 11–12.

W dwudziestoleciu międzywojennym budownictwo drogowe w woj. krakowskim uległo spowolnieniu. Złożyło się na to wiele przyczyn. Budowa nowych dróg i utrzymanie już wybudowanych było przedsięwzięciem kosztownym i uciążliwym. Trudną sytuację potęgowały zniszczenia na drogach spowodowane działaniami wojennymi oraz klęskami elementarnymi. Budowy i remontu dróg nie mogły również wesprzeć odpowiednimi środkami finansowymi samorządy, z powodu ich niskich dochodów¹⁶. Pierwszeństwo w rozbudowie infrastruktury drogowej przez długi czas posiadały województwa centralne i wschodnie, najbardziej zapóźnione w tej materii¹⁷.

W latach 1924–1937 w woj. krakowskim wybudowano zaledwie 38 km dróg państwowych o twardej nawierzchni. Większą aktywność na tym polu przejawiały gminy i powiatowe związki samorządowe¹⁸. W tym czasie ogółem powstało w Krakowskim 435 km dróg bitych. W roku 1937 woj. krakowskie posiadało 6754,4 km dróg o utwardzonej nawierzchni.

Ruch budowy dróg nie rozwijał się równomiernie we wszystkich województwach Drugiej Rzeczypospolitej. W latach 1924–1937 w woj. kieleckim przybyło 2502 km dróg o twardej nawierzchni, w lwowskim 1286 km, w poleskim 269 km, a w poznańskim 780 km.

Na 100 km² powierzchni w roku 1937 woj. krakowskie posiadało 38 km dróg o twardej nawierzchni, woj. kieleckie 18,67 km, lwowskie 18,99 km, poleskie 8,96 km, a poznańskie 32,34 km¹⁹.

Pod względem posiadanej sieci dróg o utwardzonej nawierzchni, pomiędzy poszczególnymi powiatami woj. krakowskiego panowało duże zróżnicowanie.

Najlepiej rozbudowaną sieć dróg o twardej nawierzchni posiadały powiaty o dobrze rozwiniętym przemyśle: Biała, Chrzanów, Kraków. Natomiast najmniej dróg utwardzonych posiadały powiaty: Dębica, Jasło, Limanowa oraz Mielec.

Poważne sukcesy w latach 1919–1934/35 w Krakowskim odniesiono przy odbudowie mostów. W woj. krakowskim bowiem w wyniku działań wojennych oraz licznych klęsk elementarnych wiele budowli mostowych zostało zniszczonych lub uszkodzonych²⁰. W tym czasie odbudowano 159 mostów o długości 11 140 mb. Na

¹⁶ „Polski Przemysł Budowlany” 1928, nr 1–2, s. 30.

¹⁷ W roku gospodarczym 1935/36 na 195 gmin wiejskich w Krakowskim niedobory w finansach posiadało 100, w tym 84 w budżecie zwyczajnym i 14 w budżecie nadzwyczajnym. Zob. APKr., Urząd Wojewódzki w Krakowie (dalej UWKr.), sygn. 263, Sprawozdanie wojewody krakowskiego o działalności administracji państwowej na obszarze woj. krakowskiego za czas do 31 XII 1935, cz. II, Kraków 1936, s. 98.

¹⁸ Samorządy woj. krakowskiego w latach 1921–1935 wybudowały 233,47 km dróg o twardej nawierzchni za 3 570 000 zł, w tym powiaty: Biała 0,78 km, Bochnia 2,5 km, Brzesko 42,94 km, Chrzanów 30,31 km, Gorlice 7,14 km, Jasło 1,91 km, Kraków 13,20 km, Limanowa 15,95 km, Mielec 22,25 km, Myślenice 6,8 km, Nowy Sącz 13,53 km, Nowy Targ 19,20 km, Ropczyce 27,54 km, Tarnów 6,10 km, Wadowice 13,15 km, Żywiec 16,15 km. Zob. APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... do 31 XII 1935, cz. II, Kraków 1936, s. 107.

¹⁹ S. Rodowicz, *Budowa, przebudowa i utrzymanie dróg państwowych i samorządowych w latach od 1 IV 1928 do 1 IV 1938*, „Samorząd” nr 17 z 23 IV 1939 r., s. 266.

²⁰ Największe straty w infrastrukturze drogowej woj. krakowskiego zadała powódź z lipca 1934 r. Zniszczyła ona 207 km dróg, w tym 29 km państwowych i 178 km samorządowych, a uszkodziła 465

tę liczbę przypadały 23 mosty żelbetonowe o długości 1363,8 mb oraz 136 mostów drewnianych o długości 9776,2 mb.²¹

Powiaty i woj. krakowskie	Drogi o twardej nawierzchni w km	Powierzchnia ogólna w km ²	Na 100 km ² powierzchni przypada km dróg bitych
Biała	550,3	635,0	86
Bochnia	359,5	876,7	41
Brzesko	414,6	848,7	48
Chrzanów	607,9	721,7	84
Dąbrowa	239,4	650,3	36
Dębica	260,4	1140,6	22
Gorlice	346,0	1079,5	32
Jasło	263,7	1054,5	25
Kraków	524,9	884,2	59
Limanowa	206,6	944,3	21
Mielec	153,9	901,4	17
Myślenice	618,6	988,1	62
N. Sącz	477,6	1571,1	30
N. Targ	640,7	1892,6	33
Tarnów	280,5	881,4	31
Wadowice	356,2	1108,8	32
Żywiec	453,6	1152,7	39
woj. krakowskie	6754,4	17331,6	38

Tabela 2. Drogi o twardej nawierzchni w poszczególnych powiatach woj. krakowskiego w roku 1937

Źródła: Obliczenia własne na podstawie: APKr., UWKr., sygn. 107. Sprawozdanie z utrzymania i stanu dróg I kolejności w woj. krakowskim na 1 XI 1937 r. sporządzone przez Wydział Komunikacyjno-Budowlany Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie.

Drogi wymagały ciągłej konserwacji. Niedostatek napraw i remontów powodował szybkie zużycie i degradację nawierzchni drogowej.

Prace i koszty wykonanych robót konserwacyjnych na drogach woj. krakowskiego do 1934/35 przedstawia poniższe zestawienie:

km. Zniszczyła również 8108 mb mostów, a uszkodziła dalsze 3422 mb. Koszty odbudowy zniszczeń wyniosły 6 825 813 zł. Zob. APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... do 31 XII 1935 r., cz. II, Kraków 1936, s. 116–117.

²¹ Ibidem, s. 104.

Rok	Drogi państwowe				Drogi wojewódzkie				Drogi powiatowe			
	dostarczo- niono mate- riałów kamien- nych w m ³	napra- wiano więk- szych mostów, zbu- dowa- niano mniej- szych szt.	wydano razem w zł	przebie- ny koszt utrzyma- nia km drogi w zł	dostarczo- niono mate- riałów kamien- nych w m ³	napra- wiano więk- szych mostów, zbu- dowa- niano mniej- szych szt.	wydano razem w zł	przebie- ny koszt utrzyma- nia km drogi w zł	dostarczo- niono mate- riałów kamien- nych w m ³	napra- wiano więk- szych mostów, zbu- dowa- niano mniej- szych szt.	wydano razem w zł	przebie- ny koszt utrzyma- nia km drogi w zł
1921	12329	433	87927	100	18487	361	91869	88	35822	1250	157414	34
1922	11977	524	245184	241	11058	481	163616	151	35004	1414	204156	44
1923	16581	531	154937	150	17036	530	136118	133	36835	1671	100745	22
1924	33923	529	1092806	1056	23626	457	694449	711	55019	1592	1370743	297
1925	49508	452	1310472	1261	43729	464	967839	980	115468	998	2518946	547
1926/27	50642	972	1799645	1732	52565	873	199197	1214	106738	2346	2708193	588
1927/28	66831	977	2357222	2268	57844	761	1419558	1491	137719	2385	3313738	720
1928/29	49298	840	3540129	3350	59932	416	1793608	2036	150170	2222	3765989	818
1929/30	60237	855	3146879	2980	65963	723	2382305	2492	130165	1603	4080157	887
1930/31	75424	702	2708265	2530	56016	711	1632887	1725	135044	2074	3762339	1350
1931/32	16487	784	1364293	1290	16413	658	866044	910	98881	2015	3275911	1180
1932/33	22493	674	696689	658	10213	611	431948	454	72442	1827	2176476	812
1933/34	14311	257	623949	588	25272	614	510914	534	87394	1797	2007167	732
1934/35	66496	740	1715578	1617	55674	563	1430153	1777	93765	1663	2420950	900
razem	546537	—	20 843975	—	513828	—	13702505	—	1290466	—	31862974	—

Tabela 3. Zestawienie robót konserwacyjnych wykonywanych na drogach wojewódzkich, państwowych i powiatowych oraz wydatków na konserwację tych dróg w latach 1921–1934/35

Źródło: APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... do 31 XII 1935 r., cz. II, Kraków 1936, s. 108–111.

W latach 1921–1934/35 wydano na konserwację dróg w woj. krakowskim 66 409 454 zł. W poszczególnych latach mamy do czynienia z dużymi wahaniami jeżeli chodzi o kwoty wydatków. Najlepszy okres przypadał na lata 1927/28–1930/31. Dużemu ograniczeniu uległy sumy wydawane na konserwację dróg w okresie kryzysu gospodarczego. Między rokiem 1930/31 a 1933/34 wydatki na opiekę nad drogami państwowymi zmniejszyły się o 334,05%, wojewódzkimi o 219,60%, powiatowymi zaś o 87,44%. Między rokiem 1921 a 1934/35 wydawano na utrzymanie 1 km dróg państwowych 100 – 3350 zł, wojewódzkich 88 – 2492 zł, a powiatowych 22 – 1350 zł. Były to sumy niewystarczające, aby myśleć o racjonalnej polityce drogowej na terenie województwa.

O potrzebach prac konserwacyjnych na drogach świadczy przede wszystkim stan i grubość nawierzchni drogi. W budownictwie drogowym norma grubości twardej nawierzchni wynosiła 20 cm. Trudną sytuację na drogach państwowych woj. krakowskiego w tym względzie przybliżyła nam tabela 4:

Droga państwowa	Średnia grubość w cm	Do uzupełnienia do 20 cm potrzeba m ³ szutru
Nr 10/11 Jarosław–Dębica	12,4	12 210
Nr 11 Trakt Dukielski	13,7	32 770
Nr 11/1 Pilzno–Grybów	14,0	17 370
Nr 12 Kielce–Leluchów	9,7	67 640
Nr 12/2 Grybów–Skomielna–Bobowa	7,1	61 810
Nr 13 Warszawa–Morskie Oko	11,3	58 270
Nr 13/12 Kraków–Balice	12,5	23 080
Nr 13/13 Oświęcim–Biała	9,8	16 010
Nr 13/18 Głogoczów–Cieszyn	11,2	35 180
Nr 13/19 Skomielna–Rabka	8,2	59 490
Nr 13/20 Zabłocie–Zwardoń	7,7	23 330
Razem	–	454 580

Tabela 4. Stan dróg państwowych w woj. krakowskim w 1930 r. i potrzeby uzupełniania ich nawierzchni

Źródło: APKr., UWKr., sygn. 160. Notatka o stanie dróg państwowych w woj. krakowskim w roku 1930.

Ożywienie w budownictwie drogowym nastąpiło w woj. krakowskim już w 1934 r. Pierwszym impulsem do niego były prace wykonywane przy usuwaniu skutków powodzi lipcowej 1934 r. Już w roku 1934 przygotowano w Ministerstwie Komunikacji, przy pomocy Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie 10-letni program przebudowy dróg państwowych i wojewódzkich w Krakowskim. Plan ten miał być realizowany w latach 1934–1944. Przewidywano wykonanie następujących prac na drogach:

Droga państwowa lub wojewódzka	Do przebudowy długość w km	Utwardzanie za pomocą				Koszty		
		asfaltobeton km	półkostka km	makałdym bitumiczny km	utwardzanie półwzględne km	koszt przygotowania w zł	koszt wykonania w zł	razem w zł
Nr 13 Warszawa–Morskie Oko, odcinek Szafary–Gubałówka i Zabornia–Rabka–Ponica–Obidowa	114	14	–	34	66	11 625 320	5 620 000	17 245 320
Nr 13/5 Kraków–Modrzejów	55	35	20	–	–	3 219 150	5 160 000	8 379 150
Nr 12/1 Tamów–Kraków	12	8	4	–	–	822 360	1 128 000	1 950 360
Droga wojewódzka Czorsztyń–Nowy Targ	22,5	–	22,5	–	–	1 459 800	1 687 500	3 147 300
Droga wojewódzka Czorsztyń–Kościelisko	11,5	–	5	–	6,5	746 120	667 500	1 413 620
Droga wojewódzka Krościenko–Szezawnica	5	–	–	–	5	259 520	225 000	484 520
Droga wojewódzka Krościenko–Nowy Sącz	45	–	4	–	41	2 919 600	2 145 000	5 064 600
Droga wojewódzka Zakopane–Kościelisko–Witów	19,8	–	–	–	19,8	1 280 000	891 000	2 171 000
Razem	284,8	57	55,5	34	138,3	22 331 870	17 524 000	39 855 870
Mógł być rozszerzony o:								
Nr 13/12 Skawina–Kraków	13,3	13,3	–	–	–	862 900	1 064 000	1 926 900
Nr 13/18 Głogoczów–Cieszyn	69,5	–	15	54,5	–	4 509 160	3 577 500	8 086 660
Nr 13/19 Żywiec–Biała	21	–	21	–	–	1 362 480	1 571 000	2 933 480
Razem	103,8	13,3	36	54,5	–	6 734 540	6 212 500	12 947 040

Tabela 5. Program przebudowy dróg państwowych i wojewódzkich w Krakowskiem w latach 1934–1944

Źródło: APKr., Dyrekcja Robót Publicznych w Krakowie (dalej DRP), sygn. 203. Program przebudowy nawierzchni dróg państwowych i wojewódzkich na okres 10-lecia (1934–1944).

W planie przebudowy dróg państwowych i wojewódzkich w woj. krakowskim, który miano realizować w latach 1934–1944 przewidywano również modernizację mostów drewnianych na tych drogach. Pracami postanowiono objąć 2100 mb mostów, co przy cenie 300 zł za 1 mb mostu przebudowanego miała wynieść 1 530 000 zł²².

W lipcu 1937 r. w Biurze Planowania Krajowego i w Ministerstwie Komunikacji podjęto prace nad planem rozbudowy dróg, który w swych założeniach nawiązywał do projektowanej na terenie COP sieci kolejowej. Plan ten przewidywał ulepszenie nawierzchni najważniejszych szlaków tranzytowych, budowę odcinków dróg bitych, umożliwiających związanie ze sobą rejonów COP oraz utworzenie w okolicy Sandomierza głównego węzła komunikacyjnego²³.

Na obszarze woj. krakowskiego plan przewidywał następujące prace:

Drogi państwowe i wojewódzkie	Przebudowa miała objąć i kosztować									
	1937/38		1938/39		1939/40		1940/41		Razem	
	km	tys. zł	km	tys. zł	km	tys. zł	km	tys. zł	km	tys. zł
państwowe										
Warszawa–Morskie Oko	32	4450	20	3000	–	–	–	–	52	7 450
Kielce–Leluchów	9	900	–	–	–	–	–	–	9	900
Głogoców–Cieszyn	–	–	–	–	30	4500	40	6000	70	10 500
Kraków–Tarnów	–	–	20	3000	50	7500	54	8100	124	18 600
Żywiec–Biała	–	–	7	1050	6	900	41	6900	54	8 850
wojewódzkie										
Szlak Podkarpacki N. Targ–N. Sącz										
miejskie odcinki na N. Sącz–	–	–	37	4400	30	3640	26	3120	93	11 160
Grybów–Gorlice–Jasło										
N. Sącz–Krynica	–	–	13	1440	15	1650	–	–	28	3 090
Kościelisko–Szczawnica	–	–	–	–	–	5050	–	–	–	5 050
ulice w Zakopanem	–	4060	–	–	–	–	–	–	–	4 060

Tabela 6. Plan budowy dróg 1937/38–1940/41 w woj. krakowskim

Źródło: APKr., UWKr., sygn. 107. Plan budowy dróg 1937/38–1940/41.

W planach tych szczególnie ważną kwestią dla woj. krakowskiego była budowa mostów stałych na Wiśle w Nowym Korczynie i Szczucinie. Przeprawy te miałyby duży wpływ na integrację powiatu dąbrowskiego z ziemiami woj. kieleckiego oraz ożywienie życia gospodarczego na omawianym terenie. Eliminowałyby, co najważniejsze, peryferyjny charakter powiatu dąbrowskiego.

Motorem do rozwoju ruchu budowlanego na drogach woj. krakowskiego stała się pomoc finansowa państwa. W roku gospodarczym 1936/37 wydano na drogi w woj. krakowskim 6 050 722,71 zł, w tym na konserwację dróg powiatowych i wojewódzkich wydano 1 023 990 zł, przebudowę dróg państwowych i budowę ulepszanych nawierzchni 3 134 500 zł, spłatę wierzytelności za roboty w 1935/36 r. 1 208 548 zł. Prace koncentrowały się pod koniec lat 30. przy przebudowie i ulep-

²² APKr., DRP, sygn. 203. Program przebudowy mostów drewnianych na drogach państwowych i wojewódzkich w okresie 10-letnim (1934–1944).

²³ J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922–1939*, Kraków 2000, s. 239–240.

szaniu nawierzchni na drogach państwowych: Warszawa–Zakopane–Morskie Oko w Pcimiu, Lubieniu, Tenczynku, Kraków–Chrzanów–Modrzejów w Krzeszowicach, Skomielna–Biała w Białej, Tarnów–Kraków, Kielce–Leluchów w Krynicy wsi i Muszynie. Budowano również mosty w Mokrem na Skawie, Przeclawiu na Wisłoce, Łosiu na Ropie, Kątach na Wisłoce, Jaśle na Jasiołce, Sułkowicach na Skawince, Zatorze na Skawie, Stryszowie na Lechówce²⁴.

W 1936 r. wyremontowano 1070 km dróg. Na drogach tych przebudowano i naprawiono 121 mostów drewnianych o długości 1525 m i 2 żelbetonowe. Związki samorządowe naprawiły w tym czasie 1991 km dróg powiatowych i gminnych. Wyremontowano na tych drogach 223 mosty drewniane o długości 2133 m²⁵.

Dalsze prace prowadzono w roku 1937/38 przy pomocy kredytów z Ministerstwa Komunikacji w wysokości 5 805 000 zł. Z tej sumy przeznaczono na utrzymanie dróg państwowych i wojewódzkich oraz ich przebudowę 3970 tys. zł. Dzięki tej pomocy udało się położyć bruki w Zakopanem, Krzeszowicach i Białej. Położono również wtedy asfalt na odcinku z Białobrzegów do Radomia na szosie Warszawa–Kraków.

W roku 1938 Urząd Wojewódzki w Krakowie w związku z przygotowaniem do Zimowych Mistrzostw Świata w Zakopanem planował wydatki na budowę i konserwację dróg na 11 321 000 zł²⁶. W tym czasie pracowano nad ulepszeniem nawierzchni na drodze z Krakowa do Zakopanego. Roboty były prowadzone na odcinku Myślenice–Chabówka oraz Nowy Targ–Zakopane. Prace te zostały zintensyfikowane dzięki kredytowi z Funduszu Pracy w wysokości 1 mln zł²⁷.

Dalszy rozwój inwestycji drogowych planowano w roku 1939/40. Wydział Komunikacyjno-Budowlany Urzędu Wojewódzkiego w Krakowie preliminował na naprawę dróg państwowych i wojewódzkich 24 312 247 zł. Przy pracach tych miało znaleźć zatrudnienie między 10 IV–30 XI 14 850 osób, a koszt robocizny bezpośrednio obliczono na 9 381 000 zł²⁸.

Ostatecznie do końca 1937 r. w woj. krakowskim ulepszono 136 km nawierzchni dróg. W woj. kieleckim lepszą nawierzchnię uzyskało 1348 km dróg, w poleskim 109 km, poznańskim 2633 km, lwowskim 580 km²⁹.

Dla utrzymania stanu dróg na odpowiednim poziomie oraz ich rozwoju bardzo ważną kwestią była sprawa finansowania robót drogowych. Przez długi czas drogi nie posiadały własnego wydzielonego budżetu. Dopiero 3 II 1931 r. został powołany Państwowy Fundusz Drogowy, którego zadaniem było wspieranie budownictwa drogowego. Środki finansowe na tę działalność pozyskiwał z opłat od pojazdów mechanicznych, materiałów pędnych, pojazdów zarobkowych konnych³⁰. Ze względu na

²⁴ APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... za czas od 1 IV 1937 do 31 III 1938, Kraków 1939, s. 145–147.

²⁵ Ibidem, s. 149.

²⁶ APKr., DRP., sygn. 203. Sprawozdanie z robót inwestycyjnych za rok 1938.

²⁷ J. Gołębiowski, op. cit., s. 244.

²⁸ APKr., DRP., sygn. 203. Pismo wojewody krakowskiego z 21 IX 1938 r. do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie w sprawie robót drogowych w r. 1939/40.

²⁹ MRS 1939, s. 188.

³⁰ Dz. U. RP 1931, nr 16, poz. 81.

słabość ruchu automobilowego w Krakowskim dochody Wojewódzkiego Funduszu Drogowego były znikome i wynosiły: 1931/32 – 725 313 zł, 1932/33 – 849 000 zł, 1933/34 – 1 833 247 zł, 1934/35 – 2 702 398 zł, 1935/36 – 2 018 467 zł³¹.

Poważnym obciążeniem, szczególnie odczuwalnym przez drobnego rolnika, były opłaty drogowe: specjalne opłaty drogowe pobierały związki komunalne na budowę i utrzymanie dróg. Opłatami tymi byli obciążeni płatnicy podatku gruntowego, budowlanego i przemysłowego. Na mocy ustawy z dnia 10 XII 1920 r. związki komunalne mogły pobierać od rolnika opłatę drogową w wysokości do 100% stawki podatku gruntowego. Wymieniona ustawa eliminowała również z życia gospodarczego szarwark, którego wysokość została rozłożona na płatników podatków bezpośrednich. W gminach wiejskich o wykorzystywaniu szarwarku do prac drogowych decydował w dużej mierze statut gminy³².

Powiaty	Stawka opłat drogowych w porównaniu do wysokości podatku gruntowego w %		
	1932/33	1935/36	1937/38
Biała	75	75	65
Bochnia	75	50	50
Brzesko	50	50	50
Chrzanów	100	75	50
Dąbrowa	85	60	60
Gorlice	100	75	65
Jasło	60	60	60
Kraków	50	50	50
Limanowa	100	95	85
Mielec	75	65	60
Myślenice	75	65	60
N. Sącz	60	60	60
N. Targ	75	75	75
Ropczyce	70	60	50
Tarnów	75	75	75
Wadowice	75	60	60
Żywiec	75	70	70
Przeciętnie	76,1	65,9	63,3

Tabela 7. Stawka opłat drogowych w porównaniu do podatku gruntowego w powiatach woj. krakowskiego w roku 1932/33 i 1935/36

Źródła: APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... do 31 XII 1935, cz. II, Kraków 1936, s. 103 oraz APKr., UWKr., sygn. 264. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... za czas 1 IV 1937 do 31 III 1938, cz. II, Kraków 1939, s. 54.

³¹ W woj. krakowskim było zarejestrowanych 1 I 1929 r. 1022 samochodów osobowych, 404 ciężarowe, 216 autobusów, 378 dorożek samochodowych i 40 motocykli. Natomiast 1 VII 1935 r. mieszkańcy krakowskiego posiadali: 1038 samochodów osobowych, 353 ciężarowe, 94 autobusy, 185 dorożek samochodowych i 619 motocykli. Zob. APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... za czas do 31 XII 1935 r., cz. II, Kraków 1936, s. 119–121.

³² Dz. U. RP 1921, nr 1, poz. 6 oraz I. Weinfeld, *Skarbowość polska*, Warszawa 1931, s. 216–217.

Kryzys gospodarczy, który tak dotknął rolnictwo, spowodował obniżenie dochodów ludności wiejskiej i wzrost zadłużenia warsztatów rolnych. W tym czasie wzrosło również zadłużenie rolnictwa z powodu nieuregulowanych opłat drogowych. Władze państwowe i samorządowe widząc nędzę wsi, zaległości w podatkach państwowych i opłatach drogowych pozwalały rolnikom odpracować te należności.

Powiaty i woj. krakowskie	Kwota zaległych podatków państwowych w zł	Dotychczas spłacono		Kwota zaległych opłat drogowych w zł	Dotychczas spłacono		
		materiały w zł	robociznę w zł		gotówką zł	materiałami w zł	robocizną w zł
Biała	273 482	234	2 177	254 203	130 000	–	24 579
Bochnia	402 000	15 654	5 395	214 121	73 174	6 482	35 734
Brzesko	189 800	–	304	226 915	18 592	8 848	4 443
Chrzanów	364 750	19 500	–	314 050	21 521	–	1 012
Dąbrowa	175 825	–	183	240 142	10 693	1 132	29 531
Gorlice	180 121	2 616	42	–	–	–	–
Jaśło	44 820	6 677	549	218 896	3 079	6 819	2 500
Kraków	1 217 619	51 173	2 996	452 273	33 698	23 917	2 948
Limanowa	219 980	3 368	551	126 255	6 861	1 528	148
Mielec	630 931	7 117	6 536	269 742	11 898	16 636	35 265
Myślenice	106 194	1 598	6 226	84 027	47 281	3 307	847
N. Sącz	729 391	3 540	–	407 067	17 267	17 782	1 657
N. Targ	151 796	–	5 920	461 668	85 093	–	14 270
Ropczyce	76 416	8 309	815	200 000	18 000	14 500	3 500
Tarnów	241 802	6 927	2 611	202 944	14 321	3 213	636
Wadowice	425 137	1 914	15 768	291 168	24 289	22 957	29 992
Żywiec	547 116	8 543	6 880	137 781	10 876	–	2 066
woj. krakowskie	5 977 180	142 490	51 033	4 100 652	526 643	127 219	191 128

Tabela 8. Zaległości podatkowe rolników woj. krakowskiego w dniu 1 IV 1934 r. i ich regulowanie

Źródło: APKr., DRP., sygn. 160. Notatka o zaległościach podatkowych rolników woj. krakowskiego – stan na 1 IV 1934 r. i spłatach tego zadłużenia.

W latach kryzysu gospodarczego i w okresie następnym do łask przy pracach drogowych powrócił szarwark. Podstawę do świadczeń w naturze ludności na cele publiczne dała ustawa z 26 III 1935 r. Dziennik Wojewody Krakowskiego w 1937 r. ustalił największą dopuszczoną granicę obciążeń świadczeniami w naturze, która mogła wynosić 50–400% podstawowego wymiaru. Największa odległość robót od miejsca zamieszkania podatnika przy szarwarku pieszym mogła wynosić 5 km, a sprzężajnym 10 km. Trzy dniówki pracy pieszej liczone jako jeden dzień pracy

sprężajem. Największe dopuszczalne stawki za dzień robocizny pieszej mogły wynosić 1,2–3,2 zł³³.

Wartość prac wykonanych szarwarkiem, szczególnie na drogach gminnych, była znaczna. W poszczególnych latach wynosiła ona: w 1931/32 – 128 807,39 zł, 1932/33 – 870 799,47 zł, 1933/34 – 998 939,78 zł, 1934/35 – 655 924,09 zł, 1935/36 – 1 284 422 zł³⁴.

Najwięcej jednak ze świadczeń w naturze skorzystano przy budowie dróg w latach 1936/37–1938/39. W tym czasie najmniejsze obciążenie szarwarkiem stosowały gminy powiatu dąbrowskiego – 80% podstawy, a największe związki komunalne w Nowym Targu – 400% podstawy. Wartość świadczeń w naturze w 1936/37 r. wynosiła 1 458 400 zł, a w roku 1937/38 1 789 200 zł, wysokość szarwarku natomiast w roku 1938/39 wynosiła 1 222 000 zł³⁵.

Nawet poważny udział w pracach na drogach gminnych mieszkańców wsi i zaangażowanie władz gminnych nie mogły radykalnie zmienić stanu sieci drogowej na terenie wielu gmin. Jan Słomka tak opisywał drogę gminną: „Droga zatem po większej części była zła i trudna do przebycia, gdy się ktoś wybierał, np. do lasu na milę odległego to jechał więcej jak dzień”³⁶.

Najtrudniejsza sytuacja na drogach wiejskich panowała na wiosnę i jesienią, kiedy po opadach drogi te były tak namoknięte i pełne kałuż, że wędrowka nimi była prawie niemożliwa. Wśród dróg gminnych dominowały drogi gruntowe, nieutwardzone. W woj. krakowskim w 1938 r. na 12 214 km dróg gminnych było tylko 3438 km dróg bitych (28,14%)³⁷.

Najwięcej dróg gminnych o twardej nawierzchni posiadały powiaty: Kraków (100% dróg gminnych o twardej nawierzchni), Jasło (87,82%), Chrzanów (57,28%), Myślenice (52,95%) oraz Żywiec (68,52%). Najgorszy stan dróg gminnych był w powiatach: Mielec (1,22%), Tarnów (2,39%), Dębica (3,01%), Wadowice (3,92%).

Zły stan dróg powodował ogromne straty dla gospodarki. Przy złych drogach koszt utrzymania samochodu wzrastał o 30%, a jego żywotność zmniejszała się o połowę. Przy dobrych drogach samochodem można było w tamtych czasach przejechać 90–150 tys. km, przy złych natomiast 60–100 tys. km³⁸.

W. Nestorowicz obliczył, że państwo polskie w okresie Drugiej Rzeczypospolitej traciło wskutek złych dróg co roku 1 mld zł. W tym straty rolnictwa oceniał na 400 mln zł rocznie³⁹.

³³ APKr., UWKr., sygn. 263. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... za czas od 1 I 1936 do 31 III 1937 r., Kraków 1938, s. 26.

³⁴ Ibidem, Sprawozdanie wojewody krakowskiego... do 31 XII 1935, cz. II, Kraków 1936, s. 104–105.

³⁵ APKr., DRP., sygn. 203. Wnioski na roboty drogowe 1938/39–1939/40. Uwagi do zastosowania przy pracach drogowych świadczeń w naturze na cele drogowe.

³⁶ J. Słomka, *Pamiętnik włościanina*, Warszawa 1983, s. 58.

³⁷ APKr., UWKr., sygn. 264. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... za czas 1 IV 1937 r. do 31 III 1938, cz. I, Kraków 1939, s. 165.

³⁸ I. Stella-Sawicki, *Problem motoryzacji kraju i sprawa drogowa. Odczyt wygłoszony na zebraniu Polskiego Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, dnia 17 II 1937 r.*, Lwów 1937, s. 11.

³⁹ M.W. Nestorowicz, *Zagadnienia gospodarki drogowej w Polsce*, [w:] „Przemysł i Handel” 1918–1928, Warszawa 1928, s. 488–489 oraz M. Geisler, *Organizacja robót na drogach gminnych w Małopolsce*, „Wiadomości Drogowe” 1931, nr 36, s. 263.

Powiaty i woj. kra- kowskie	Ilość dróg gminnych			Odsetek dróg bitych wśród dróg gminnych
	bitych	gruntowych	razem	
	km	km	km	
Biała	262	697	959	27,32
Bochnia	31	539	570	5,43
Brzesko	146	414	560	26,07
Chrzanów	350	261	611	57,28
Dąbrowa	62	298	360	17,22
Dębica	19	612	631	3,01
Gorlice	133	248	381	34,90
Jasło	671	93	764	87,82
Kraków	674	–	674	100,00
Limanowa	35	672	707	4,95
Mielec	12	968	980	1,22
Myślenice	358	318	676	52,95
N. Sącz	82	753	835	9,82
N. Targ	328	849	1 177	27,86
Tarnów	21	856	877	2,39
Wadowice	45	1102	1 147	3,92
Żywiec	209	96	305	68,52
woj. kra- kowskie	3438	8776	12 214	28,14

Tabela 9. Drogi gminne w poszczególnych powiatach woj. krakowskiego w 1938 r.

Źródła: Obliczenia własne na podstawie: APKr., UWKr., sygn. 264. Sprawozdanie wojewody krakowskiego... za czas od 1 IV 1937 r. do 31 III 1938, cz. I, Kraków 1939, s. 165.

Na niedostatki w sieci drogowej woj. krakowskiego pod koniec lat międzywojennych zwracał uwagę również Komitet Koordynacyjny dla Spraw Turystyki. Ze względów turystycznych S. Faecher proponował w roku 1938 unowocześnienie następujących dróg: Oświęcim–Kraków, Kraków–Biała oraz połączenie Krakowa z COP-em przy pomocy drogi Warszawa–Kraków–Zakopane–Morskie Oko.

W rejonie Podhala dla turystyki niezbędna była modernizacja dróg: Zakopane–Kościelisko–Witów–Chochołów–Czarny Dunajec i Nowy Targ–Czorsztyn–Krościenko–Szczawnica.

Oprócz tego widziano potrzebę połączenia Krynicy z Krakowem przez drogę Kraków–Wieliczka–Gdów–Łapanów–Nowy Sącz oraz myślano nad przebudową następujących dróg: Kraków–Ojców–Olkusz, Kraków–Wadowice–Biała, Żywiec–Sucha–Rabka–Limanowa, Biała–Żywiec–Zwardoń, Lubień–Mszana Dolna, Mszana Dolna–Szczawnica–Zarzecze⁴⁰. Te ambitne plany pokrzyżował wybuch II wojny światowej.

⁴⁰ APKr., IPHKr., sygn. I.73 S. Faecher, *Referat w sprawie postulatów komunikacyjnych woj. krakowskiego ze stanowiska potrzeb turystyki*, [w:] Komitet Koordynacyjny dla Spraw Turystyki woj. krakowskiego. *Plan Gospodarczo-Turystyczny*, Kraków 1938, s. 28–39.

The Condition of the Transport System in Cracow Province During the Period of the 2nd Republic

Abstract

The problem of transport infrastructure in Cracow province during 1918–1939 can be wrapped up with the following conclusions:

- the condition and the territorial shape of the transport system in Cracow province was greatly influenced by the policy of the of the Austro-Hungarian state. That policy was focused mainly on its own benefits, which were frequently contrary to the interests of the inhabitants of Małopolska (military objectives, interests of the industry and agriculture of Austria, Czech, Moravia, and Hungary);
- serious damages to the transport system in Cracow province were brought about by: World War I and natural disasters (especially the flood of July 1934);
- during the inter-war years, Cracow province did not record any significant improvement of the condition of the transport infrastructure. This was partially caused by: the financial problems of the state and of the local government in the province, and by the more important priorities of the country in that respect (integration of the transport systems of the three partitions, construction of the port in Gdynia and of the railroad arterial line connecting Silesia with Gdynia);
- the highways and railroads in Cracow province were in the worst situation during the years of the great recession. At that time, the expenditures for the construction of new ways and repair of old ones were drastically limited. The recession caused debts due to the road fees;
- improvement of financing of road works could be seen only after 1934. It was related to the improvement of the economic situation, reparation of the damage caused by the flood of 1934, and the works conducted by the government and the local authorities (mainly COP – Central Industrial District);
- during the great recession, and in the years immediately following it, the labour of village inhabitants (share-work) was a very serious factor;
- communal roads were in the worst shape in Cracow province during the inter-war years. They were often almost impassable due to the bad surface and weather conditions;
- high prices of railroad tickets and tariffs, and poverty of Cracow villages caused that the basic means of transportation here were not trains or automobiles, but horses;
- there were large differences of standards of transportation infrastructure among individual counties in Cracow province during the years of the 2nd Republic. The best transport system was in the counties of: Biała, Chrzanów, and Cracow. The worst in that respect were: Gorlice, Dąbrowa, Mielec, Myślenice, and Ropczyce;
- pauperization of the residents of Cracow province, bad condition of the road system, and of the network of services (hotels, repair workshops, etc.) connected with it, were the main factors impairing the growth of automobile activity, and consequently of tourism.