



UNIWERSYTET  
EKONOMICZNY  
W POZNANIU

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Herbich Henryk: Program inwestycji wodno-komunikacyjnych w roku 1938

Źródło:

Polska Gospodarcza Rocznik XIX 1938 zeszyt 25, strony 927-931

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)



Minister  
Edukacji i Nauki



Spółeczna  
Odpowiedzialność  
Nauki

# POLSKA GOSPODARCZA

TYGODNIK, WYDAWANY PRZY POPARCIU MINISTERSTWA PRZEMYSŁU I HANDLU  
ORAZ MINISTERSTW: SKARBU, ROLNICTWA I REF. ROLN., KOMUNIKACJI, POCZT I TELEGR.

WYCHODZI W SOBOTY

## TREŚĆ ZESZYTU

	Str.		Str.
PROGRAM INWESTYCYJ WODNO-KOMUNIKACYJ- NYCH W ROKU 1938 — INŻ. H. HERBICH . . . . .	927	<b>KOMUNIKACJA I TRANSPORT</b> O właściwy rozwój komunikacji podmiejskiej — a. d. Polsko-litewska komunikacja towarowa — Z. H.	945
SYTUACJA KREDYTOWA ROLNICTWA W ROKU 1937 — H. OLSIENKIEWICZ . . . . .	931	<b>ŻEGLUGA I SPRAWY MORSKIE</b> Praca polskiej floty handlowej w I kwartale 1938 r. — J. Korol- kiewicz	947
<b>KRONIKA GOSPODARCZA:</b> <b>SPRAWY GOSPODARZE W IZBACH USTAWODAWCZYCH . . . . .</b>	935	<b>KRONIKA TYGODNIOWA:</b> PRZEGLĄD USTAW I ROZPORZĄDZEŃ . . . . . TERMINY OGÓLNYCH ZEBRAŃ W SPÓŁKACH AKCYJNYCH	949 949
<b>GÓRNICZTWO I PRZEMYSŁ:</b> PRZEMYSŁ NAFTOWY . . . . . HUTNICZTWO . . . . . PRZEMYSŁ METALOWY I ELEKTROTECHNICZNY . . . . . PRZEMYSŁ SZKLANY . . . . . Eksport wyrobów szklanych w roku 1937 — T. Chęciński	937 937 937 937	<b>SKARBOWOŚĆ I FINANSE:</b> PODATKI I OPŁATY . . . . . AKCYZY I MONOPOLE . . . . . RYNEK DEWIZ I PAPIERÓW PROCENTOWYCH . . . . . Z BANKU POLSKIEGO . . . . .	949 951 951 952
PRZEMYSŁ LUDOWY Plan finansowy Komisji do Spraw Przemysłu Ludowego i Domo- wego — J. Orzyżyna	938	<b>PRZEGLĄD ZAGRANICZNY:</b> <b>KRONIKA ZAGRANICZNA:</b> OGÓLNE . . . . . FRANCJA . . . . . WŁOCHY . . . . . URUGWAJ . . . . . Z RYNKÓW ZAGRANICZNYCH . . . . . PRZEGLĄD CZASOPISM . . . . .	953 954 954 955 955 956
<b>ROLNICTWO . . . . .</b> Zapas ziemi na parcelację — M. Z Projektowane zmiany przepisów o gospodarce cukrowej i bura- czanej — W. K.	940		
<b>HANDEL:</b> HANDEL ZAGRANICZNY . . . . . HANDEL WEWNĘTRZNY . . . . . KRAJOWE RYNKI TOWAROWE . . . . . RYNEK AKCYJNY . . . . .	941 941 943 945		

## PROGRAM INWESTYCYJ WODNO-KOMUNIKACYJNYCH W ROKU 1938

Z ZAPOWIEDZIANEGO programu robót wodno-komunikacyjnych, opracowanego w Biurze Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji, na podstawie wytycznych, ustalonych w 4-letnim programie, dostosowanym w roku 1937 do państwowych dyspozycji inwestycyjnych, przy uwzględnieniu problemów polityki inwestycyjnej na wszystkich odcinkach<sup>1)</sup> — wykonane zostały w roku 1937 następujące roboty:

I. Z kredytu inwestycyjnego w kwocie zł 15 miln.:

A) W Rożnowie kontynuowano budowę zapory i zbiornika, przy czym wykonano już 50% właściwych robót, z których jako główne podać należy: 115 tys. m<sup>3</sup> betonów, 500 tys. m<sup>3</sup> wykopów i wyłomów skalnych, 600 m grodz żelaznych, 1½ miln. kg zastrzyków cementowych, budynki administracji, baraki, wodociągi, drogi do nowych budynków itp. roboty.

<sup>1)</sup> P. art. „Program robót wodno-komunikacyjnych na rok 1937/38” — zesz. 20/1937, str. 680.

Dla wykonania tych prac należało przeprowadzić poprzednio wszystkie roboty przygotowawcze, jak: instalację do wyrobu i taśmowego transportu betonów z wydajnością 100 m<sup>3</sup>/godz., budowę kolejki wąskotorowej długości 18 km dla przewozu materiałów (cement, żwir), budowę 50 km linii wysokiego napięcia 30 000 V z Mościc dla transportu prądu elektrycznego, potrzebnego do budowy, oraz budowę rezerwowej elektrowni o mocy 300 kW. Równolegle, w miarę potrzeby, prowadzona była akcja wywłaszczeniowa dla obszaru zalewu.

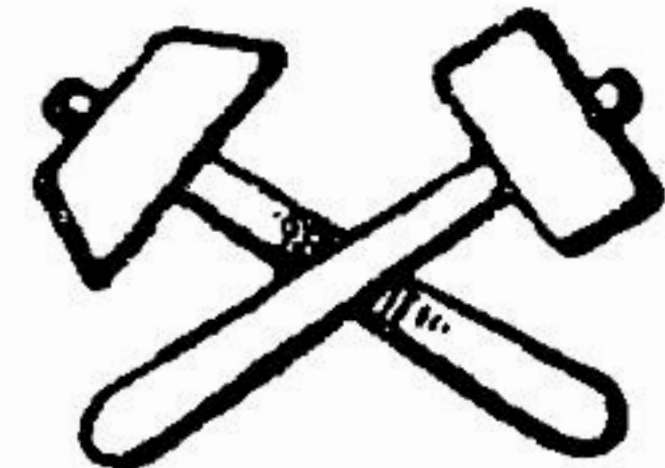
Wreszcie, rozpoczęto budowę dróg w rejonie zbiornika o ulepszonej nawierzchni o szerokości 6÷7 m w obrębie przyszłego zbiornika, powyżej maksymalnego piętrzenia wody — w miejsce istniejących już zniszczonych dróg, które ulegną zalewowi.

B) W Porąbce prowadzono roboty, związane z regulacją rzeki Soły poniżej zapory, z uporządkowaniem zbiornika oraz instalacją zasuw przelewowych.

**POLSKIE  
KOPALNIE SKARBOWE**

**NA GÓRNYM ŚLĄSKU**

SPÓŁKA DZIERŻAWNA  
SPÓŁKA AKCYJNA  
SOCIÉTÉ FERMIERE DES MINES  
FISCALES DE L'ÉTAT POLONAIS  
EN HAUTE-SILÉSIE.



**CHORZÓW I G. ŚL.**  
RYNEK, L. 915  
TELEFON 409-01  
SPRZEDAŻ

WĘGLA, KOKSU, BRYKIETÓW I SIARCZ. AMONU  
Z KOPALN. KRÓL, BIELSZOWICE, KNURÓW.  
ADR. TELEGR. SKARBOFERME CHORZÓW

Zbiornik w Porąbce na Sole został zakwalifikowany do grupy budowli wodnych, których korzyści przeciwpowodziowe i żeglugowe są tak doniosłe, że usprawiedliwiają włożony kapitał w inwestycję zbiornika i zapory. Od chwili oddania do użytku tego zbiornika, tj. od dn. 13/XII 1936 r., czeka na przyszły zakład jak gdyby bezpłatna potencjalna energia, zawarta w wytworzonym zbiorniku i spadzie. Po spełnieniu zadań przeciwpowodziowych, wyrażających się pewnymi stratami wody tzw. jałowej w pewnych okresach roku dla częściowego opróżnienia zbiornika — pozostała woda robocza, przechodząca przez turbiny, dostarczyć może przeciętnie 27 miln kWh rocznie.

Opierając się na gruntownej analizie wyboru najkorzystniejszej mocy — zdecydowano dla Porąbki rolę zakładu wybitnie szczytowego z mocą 20 000 kW. Koszt budowy samego zakładu z całkowitym wyposażeniem 3 turbin i generatorów wyniesie ok. zł 4 miln. Na razie rozważana jest sprawa budowy 1 agregatu na 6 800 kW.

C) Przeprowadzono zabudowę potoków górskich przez powstrzymanie ruchu rumowiska w dorzeczu Soły i Dunajca ze względu na budowę zbiorników (punkty A i B), co poprzedza planowe uregulowanie samej Wisły.

D) Przeprowadzono dokończenie budowy zbiornika retencyjnego w Kozłowej Górze dla uregulowania odpływu wód powodziowych i zasilenia w czasie niskich stanów wody ważnej dla transportu węgla drogi wodnej na Przemysły i górnej Wisły. Z dotacji śląskich kontynuowano regulację rzeki Brynicy poniżej zbiornika w Kozłowej Górze, by w szczelnym betonowym korycie doprowadzić wodę do Przemysły, na przesiąkliwym terenie zagłębia węglowego.

W Polsce zaledwie 1% przewozów odbywa się drogami wodnymi. W porównaniu z innymi krajami jesteśmy niesłychanie w tym względzie zapóźnieni. Wpływa na to zbyt mała ilość kanałów, niezbędnych do połączenia poszczególnych odcinków rzek w jedną całość, oraz niedostosowanie do potrzeb żeglugi naturalnej sieci dróg wodnych. W naszych warunkach należy zaczynać budowę kanałów tam, gdzie koszty są stosunkowo niskie, a więc gdzie warunki topograficzne są najkorzystniejsze, gdzie natura lub ręka ludzka już część robót wykonała, gdzie przyrodzone warunki do korzystania z żeglugi wewnętrznej są najkorzystniejsze, gdzie da się uzyskać maksimum rentowności pośredniej — przez podniesienie dobrobytu niektórych dzielnic kraju przy wykonywaniu masowych transportów.

E) Aby umożliwić żeglugę — prowadzono roboty na Wiśle górnej, tj. od Przemysły do Zawichostu, oraz na Wiśle środkowej, by jak najprędzej uruchomić drogę wodną od zagłębia węglowego do Sandomierza. Roboty te polegały: na pracach regulacyjnych, na skoncentrowaniu koryta rzeki na zupełnie dzikich odcinkach Wisły środkowej i przygotowaniu jej do przyszłej regulacji, na prowadzeniu robót portowych w Krakowie, na Żeraniu, na Saskiej Kępie oraz na ukończeniu budowy portu w Radziwiu pod Płockiem.

F) Na dolnej Wiśle ograniczono wydatki do utrzymania w miarę możliwości istniejących budowli wodnych.

G) Rozpoczęto roboty wstępne przy budowie kanału Warta - Gopło, a przede wszystkim prowadzono regulację Warty na terenie woj. łódzkiego.

H) Na drogach wodnych na ziemiach wschodnich, gdzie rola tych dróg w życiu ekonomicznym jest bardzo poważna, prowadzono roboty w dalszym ciągu nad przebudową kanału Królewskiego, kanału Ogińskiego, przy budowie kanału Kamiennego, przeprowadzono regulację Prypoci oraz wykonano inne roboty, mające na celu usprawnienie wschodnich dróg wodnych.

I) Na terenie woj. stanisławowskiego i lwowskiego przeprowadzono roboty, mające na celu ochronę komunikacji: kołowej i kolejowej przy zabudowie potoków i rzek.

J) W woj. wileńskim wykonano regulację Wilii w obrębie m. Wilna oraz prowadzono drobne roboty na innych szlakach wodnych.

K) W woj. poznańskim prowadzono roboty zachowawcze na sztucznych drogach wodnych.

L) Niezależnie prowadzone były studia w terenie i prace projektodawcze dla realizacji przyszłych inwestycji wodnych, których projekty zostały zbadane i ocenione pod względem technicznym i gospodarczym przez Państwową Radę Techniczną Min. Komunikacji.

Wydatki grupy kredytów inwestycyjnych nie obejmują całokształtu inwestycji, dokonanych w 1937 r., gdyż — analogicznie jak w latach poprzednich — prowadzone były roboty kredytowe — przede wszystkim przy budowie zbiorników z uwzględnieniem zamówień części mechaniczno-elektrycznych, które to zamówienia dokonane były na poczet zamrożonych należności Polskich Kolei Państwowych w Niemczech.

II. Z budżetu w kwocie zł 8.5 miln. pokryto w 1937 r.:

a) wydatki, związane z zobowiązaniami Skarbu Państwa z tytułu wyłączenia gruntów pod zbiornik w Porąbce,

b) wydatki z tytułu umów i zobowiązań, wynikających z rozpoczęcia — a częściowo i ukończenia — inwestycji w poprzednich latach na warunkach kredytowych przy budowie zapór w Porąbce i Rożnowie;

c) wydatki, związane z konserwacją i regulacją istniejących dróg wodnych, na utrzymanie i obsługę nurtu żeglugowego oraz na konserwację i koszty ruchu taboru rzecznożeglugowego; są to wydatki, ciężące stale na Państwie, a wynikające z tytułu wykonywania ustawy wodnej i umów międzynarodowych, jak np.: regulacja rzek granicznych i utrzymanie szlaków dróg tranzytowych.

III. Z kredytu Funduszu Pracy w wysokości zł 400 tys. wykonano drobne roboty wodne w pobliżu Warszawy, Krakowa i Wilna, aby zmniejszyć w tych ośrodkach liczbę bezrobotnych, a jednocześnie wykonać potrzebną inwestycję.

Program robót wodno-komunikacyjnych na rok 1938, opracowany przez Biuro Dróg Wodnych Min. Komunikacji, przewiduje:

I. W dziale wodno-energetycznym preeliminowane są wydatki na sumę zł 12 250 tys. Suma ta powstała z normalnych dotacji budżetowych w wysokości zł 3 850 tys. i z kredytów inwestycyjnych w wysokości zł 8 400 tys. Z funduszu tego wykonywane będą następujące roboty:

A) Kontynuowana budowa zapory i zbiornika w Rożnowie (kosztem zł 0.8 miln.), który posiadać będzie zadania: retencyjne, energetyczne i żeglugowe:

1) Działalność retencyjna. — Zbiornik rożnowski posiadać będzie pojemność 228 miln. m<sup>3</sup>, co stawia go w rzędzie największych zbiorników Europy. Wykorzystanie objętości górnej warstwy tegoż zbiornika dla celów wyłącznie przeciwpowodziowych do objętości nieszkodliwej, mieszczącej się w brzegach dolnego Dunajca. Nawet powódź katastrofalna — o rozmiarach z 1934 r. — określona przez hydrografów jako fala powodziowa z prawdopodobieństwem pojawienia się raz na 200 lat — zostałaby zredukowana o 40%.

2) Działalność energetyczna. — Zakład wodno-elektryczny w Rożnowie posiadać będzie instalację 4 turbo-generatorów na łączną moc 50 000 kW przy spadzie 31 m, a jego zdolność produkcyjna w przeciętnym roku wyniesie 140 miln. kWh. Zakład ten, posiadający olbrzymi zbiornik, pozwalający na akumulowanie ogromnej ilości energii, zdolny jest do spełnienia szczytowej roli w elektryfikacji Okręgu Centralnego. W tym też celu połączony on będzie liniami wysokiego napięcia z Mościcami, z C. O. P. i z Warszawą.

3) Działalność żeglugowa. — Zbiornik rożnowski pozwoli na znaczne zmniejszenie amplitudy wahań przepływów w Dunajcu, podnosząc jego niskie stany kosztem zamagazynowanych fal powodziowych. Działalność ta specjalnie się uwydatni po wybudowaniu zbiornika wyrównawczego w Czchowie.

B) Rozpoczęto roboty kosztem zł 1 miln. przy budowie trzeciego z kolei zbiornika i zakładu wodno-elektrycznego w Czchowie na Dunajcu. Usytuowany jest on o 13 km poniżej Rożnowa i stanowić będzie integralną jego składową dla współpracy w gospodarce wodnej i energetycznej. Zadaniem bowiem zbiornika w Czchowie jest wyrównanie odpływów ze zbiornika w Rożnowie, a zadaniem zakładu — produkcja podstawowej energii elektrycznej. Chcąc bowiem spełnić warunek dostarczenia możliwie stałego przepływu w ciągu całej doby dla celów żeglugi — przy pozostawieniu jednocześnie zupełnej swobody energetycznej zakładowi w Rożnowie, którego charakter jest szczytowy — należy posiadać dolny zbiornik wyrównawczy dla powtórnego wyrównania przepływów w ciągu doby. Tę to rolę spełniać będzie zbiornik w Czchowie.

Produkcja roczna zakładu w Czchowie wyniesie przeciętnie 47 miln. kWh, co pozwoli na użytkowanie zainstalowanej mocy 10 000 kW przez 4 700 godz. rocznie. Zakład wodno-elektryczny w Czchowie stanowić będzie dalsze źródło energii i włączony będzie do sieci wysokiego napięcia 30 kV, zasilających państwową karpacką szynę zbiorczą 150 kV, będącą podstawą systemu elektryfikacji Polski aż po Warszawę. Przewidywany koszt budowy i instalacji wyniesie ok. zł 10 miln.

C) Opracowuje się projekt budowy zbiornika i zakładu wodno-elektrycznego na Sanie w Solinie-Zabrodziu, na co przeznaczona jest suma zł 100 tys. z Funduszu Inwestycyjnego. Zbiornik w Solinie na Sanie posiadać będzie pojemność 218 miln. m<sup>3</sup>, a więc niewiele mniej niż zbiornik w Rożnowie. Spad wynosić będzie brutto 45 m, co pozwoli na zainstalowanie 30 tys. kW, a jego zdolność produkcyj-

na wyniesie ok. 70 miln. kWh. Wyposażając ten zakład o charakterze szczytowym, analogicznie jak Rożnow, w dolny zbiornik wyrównawczy, o kilkanaście kilometrów poniżej, w Myczkowcach (częściowo już wykonany z inicjatywy prywatnej) — uzyska się dodatkowo 4 tys. kW mocy i 22 miln. kWh energii rocznej.

D) W bieżącym roku przewiduje się ukończenie uporządkowania terenu zbiornika w Porąbce, regulację Soły poniżej zapory oraz przygotowanie prac dla budowy zakładu wodno-elektrycznego kosztem zł 500 tys. Poza tym przewidziana jest spłata zaciągniętych zobowiązań przy budowie w kwocie zł 850 tys.

Oprócz wyżej wymienionych robót (punkty A, B, C, D) — przystąpiono również do budowy zakładu wodno-elektrycznego na Wilii pod Wilnem. Fundusz Pracy przyznał na ten cel w 1938 r. sumę zł 1 miln., co pozwoli na wykonanie robót przygotowawczych.

Warunki przyrodzone Wileńszczyzny stwarzają bardzo korzystne możliwości do wyzyskania sił wodnych, ponieważ: 1) najsilniejsze spady znajdują się tam, gdzie rzeki posiadają dużą powierzchnię dorzecza, a więc i największą obfitość wody; jest to zjawisko odwrotne do tego, jakie spotykamy na rzekach karpackich; 2) rzeki posiadają wyrównane przepływy wskutek istnienia wielkiej ilości jezior — tych, naturalnych, bezpłatnych, zbiorników retencyjnych, których ilość sięga ponad tysiąc, a łączna ich powierzchnia oceniana jest na 70 tys. ha; 3) głębokie jary ułatwiają spiętrzenie wody.

Możliwość budowy stosunkowo dużych zakładów wodnych o charakterze przepływowym, bez potrzeby sztucznego magazynowania wody, jak to ma miejsce w Karpatach — czynią wyzyskanie energii wody nie tylko łatwym, ale i tanim przedsięwzięciem, które odegra bardzo poważną rolę w rozwoju gospodarczym ziemi wileńskiej.

Rozpoczęta budowa hydroelektrowni na Wilii pod Wilnem pozwoli uzyskać moc instalowaną 14 tys. kW w 2 agregatach po 7 tys. kW przy spiętrzeniu wody o 12 m i możliwości przeciętnej produkcji rocznej ok. 82 miln. kWh. Co się tyczy mocy, to podana moc instalowana 14 tys. kW stanowi maksimum, jakie zakład osiągnąć będzie mógł w pewnych porach roku przez całą niemal dobę, w innych zaś — tylko przez parę godzin, przy tym — korzystając wówczas z retencji zbiornika, którego górna 1-metrowa warstwa posiadać będzie znaczną możliwość akumulowania energii, pozwalającą na dostosowanie się produkcji energii w zakładzie do konsumpcji.

Zakład ten składać się będzie z zapory o długości 360 m i wysokości łącznie z fundamentami 18 m. Zapora wykonana będzie w przyczółkach jako zapora ziemna z rdzeniem betonowym, a w środkowej swej części będzie właściwą zaporą betonową, w której umieszczone będą przelewy dla odprowadzenia nadmiaru wód oraz służa płuczająca dla ewentualnego oczyszczenia zbiornika lub napraw w zaporze. W tej części zapory znajdować się będzie zakład z turbogeneratorami i kanałem odprowadzającym. Dla utrzymania żeglugi i spławu zainstalowana będzie służa komorowa, a dla umożliwienia wędrówki rybnom zainstalowana będzie przepławka dla ryb.

Opracowaniem projektu i budową kieruje Biuro Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji, jako na-

czelny urząd gospodarki wodnej, posiadający możliwość uwzględnienia całości potrzeb żeglugi, energetyki i obrony Państwa oraz połączenia interesu publicznego z prywatnym.

Eksploatacja zakładu po jego wykonaniu należeć będzie do miasta Wilna, które po zaspokojeniu własnych potrzeb i po uzyskaniu odpowiednich uprawnień elektryfikacyjnych od Ministerstwa Przemysłu i Handlu będzie mogło nadmiar energii rozprowadzić po okolicy dla rozwinięcia przemysłu, a przede wszystkim przemysłu, opartego na surowcu drzewnym.

II. W dziale komunikacyjnym preliniowane są wydatki na sumę zł 21 245 tys. (z budżetu Państwa — zł 7 890 tys., z kredytów inwestycyjnych — zł 9 110 tys. i z Funduszu Pracy — zł 5 275 tys.). Z kwoty tej wykonane będą następujące roboty:

A) Rozpoczęcie budowy drogi wodnej Zagłębie Węglowe — Centralny Okrąg Przemysłowy. — Wobec niemożliwości uzyskania dużych sum, potrzebnych na budowę drogi wodnej wielkiego typu, dla tonażu 600 t, przystąpiono na podstawie opracowanych projektów przez Biuro Dróg Wodnych i aprobowanych przez Państwową Radę Techniczną przy Ministerstwie Komunikacji do prac najbardziej pilnych, a więc regulacji Wisły poniżej Krakowa i Przemysłu oraz dokończenia budowy kanału Spytkowice — Kraków, aby w przeciagu kilku lat dać C. O. P. choć mniejszą, ale dogodną drogę wodną dla tonażu 200 t. Kanał Zagłębie — C. O. P. stanowić będzie jedno z ogniw przyszłej sieci dróg wodnych. Na powyższe roboty przyznano z Funduszu Pracy zł 2 miln., z czego zł 1 250 tys. — na wzniesienie roboty na kanale Spytkowice — Kraków i zł 750 tys. — na regulację górnej Wisły i Przemysłu — niezależnie od zł 425 tys. z budżetu Państwa.

B) Rozpoczęcie budowy kanału Gopło — Warta. — Na roboty powyższe przyznana jest dotacja z Funduszu Pracy w wysokości zł 1,5 miln. Kanał Gopło — Warta będzie przedłużeniem kanału, wykonanego w 1878 r., tzw. Górnoteckiego, który kończył się na jeziorze Gopło i nie mógł być doprowadzony do swego naturalnego końca, tj. do Warty pod Koninem, z tego tylko powodu, że Gopło było przecięte granicą państwową. Kanał będzie się rozpoczynał pod Morzysławiem w odległości ok. 4 km od Konina, gdzie powstanie port przeładunkowy i węzeł komunikacyjny kolejowo-drogowo-wodny. Port ten będzie końcowym punktem żeglugi towarowej lokalnej z Warty i z Wisły. Kanał posiadać będzie 4 śluzy (w Morzysławiu, przy jeziorze Pontnowskim, we wsi Gawrony i — czwarta — niedaleko wsi Gawrony) i połączy jeziora: Pontnowskie, Mikorzyńskie, Slesińskie z jeziorem Gopło oraz Wartą. Wymiary kanału będą następujące: szerokość w zwierciadle wody 32,20 m, szerokość w dnie 19 m, głębokość kanału 2,20 m. Wymiary te pozwolą na kursowanie barek z ładunkiem do 600 t. Śluzy mają wymiary; pozwalające na śluzowanie 1 barki 600-tonowej lub jednocześnie 2 barek typu wąskiego „Ginowskiego” 200-tonowych.

Na szlaku Konin — kanał Górnotecki preliniuje się po ukończeniu budowy kanału Gopło — Warta ilość przewozów na ok. 200 tys. t, który to ruch w przyszłości znacznie się jeszcze zwiększy, gdyż kanał ten leży nad bogatymi okolicami, eksportującymi zboże do Gdańska i cukier z pobliskich cukrowni, a budowa jego wywoła:

a) potaniecie i udogodnienie dla eksportu i importu transportów masowych,

b) wzmożenie eksportu standaryzowanych ziemio-płodów z Wielkopolski, znanych na rynkach zagranicznych,

c) powstanie nowych przedsiębiorstw przewozowych i pomocniczych warsztatów, związanych z żegluga, d) sprawniejsze wykorzystanie warsztatów pracy przedsiębiorstw rolnych i przemysłowych o produkcji masowej,

e) uprzystępnienie rejonów, położonych nad Wartą i kanałem, dla celów turystyki,

f) umożliwienie dogodnego transportu węgla przy uwzględnieniu przeładunku w okolicy m. Koła.

Koszt budowy kanału wyniesie ok. zł 6 750 tys., a czas jej trwania obliczono na okres 3 ÷ 4 lat.

C) Kontynuowanie prac przy budowie wschodnich dróg wodnych, rozpoczętych w latach poprzednich. — Drogi te odznaczają się małymi spadkami i dzięki temu na znacznej długości są zdatne do żeglugi w naturalnym stanie i wymagają stosunkowo niewielkich wkładów dla stworzenia sieci dróg wodnych.

Program tegoroczny przewiduje dalszą przebudowę kanału Królewskiego, będącego jednym z ogniw szlaku Wisła — Dniepr, budowę śluz, sprostowanie kanału na pewnych odcinkach i jego pogłębienie do 1,5 m.

Roboty te pozwolą na kursowanie statków 500-tonowych na drodze Pińsk — Brześć, łącząc środkową sieć dróg wodnych (Wisłę) ze wschodnią (Prypec), co łącznie z innymi kanałami ułatwi transport drzewa, produktów rolnych i przemysłowych. Roboty te umożliwiają odwodnienie 350 tys. ha zabagnionej ziemi.

Poza tym prowadzone są roboty przy budowie kanału Kamiennego. Droga ta — to korzystne uzupełnienie wschodniej sieci dróg wodnych i rozciągnięcie ich zasięgu na północno-wschodni Wołyń. Projekt kanału Kamiennego przewiduje budowę 43 km kanału z 5 śluzami dla statków 500-tonowych, budowę 22 km kanału zasilającego ze Słuczy, skanalizowanie 8 km Horynia, budowę kanału Horyń — Stubla o długości 26 km, pogłębienie Stubli aż do Styru. Ogólna długość kanału Kamiennego wyniesie 130 km (Klesów — Pińsk), w tym 90 km sztucznej drogi wodnej.

W bież. roku dokonane również będą prace inwestycyjne na terenie kanału Ogińskiego (Niemiern — Prypec). Kanał ten posiada znaczenie lokalne i wymaga stosunkowo nieznacznych inwestycji dla podtrzymania ruchu żeglugowego, jak np.: pogłębienie koryta, przebudowa obiektów, funkcjonujących dziesiątki lat, itd.

Na prace, wykonywane w 1938 r. na terenie wschodnich dróg wodnych, preliniowano zł 8 330 tys.

D) Jednocześnie prowadzone będą roboty regulacyjno-konserwacyjne wraz z rozbudową portów na:

a) W i ś l e ś r o d k o w e j — dla skoncentrowania koryta rzeki na odcinkach zdziczałych i przygotowanie jej do przyszłej regulacji;

b) W i ś l e d o l n e j — by nie nastąpiło pogorszenie istniejących warunków w komunikacji wodnej;

c) W a r c i e — dla ochrony brzegów i umożliwienia budowy wałów oraz stopniowego przystosowania tego odcinka, zwłaszcza od ujścia Prosną do Konina, do żeglugi i umożliwienia przejścia ładunków towarowych po wybudowaniu kanału Gopło — Warta;

d) na dolnym Sanie — dla usprawnienia żeglugi w związku z budową C. O. P., a ściślej z budową elektrowni na gazie i węgla w Nisku;

e) na innych szlakach wodnych, na których preliniowane roboty regulacyjne, aczkolwiek posiadają charakter lokalny, zmierzający do ochrony brzegów i obiektów komunikacyjnych, jak mosty, drogi kołowe itp. — są programowymi pracami przygotowawczymi do przyszłych robót regulacyjnych na większą skalę.

III. W dziale zabudowy potoków górskich w Karpatach przewiduje się w 1938 r. wydatki w kwocie zł 1 220 tys. Kwestia zabudowy potoków górskich łączy się ściśle z kwestią budowy zbiorników. Poza tym zabudowa potoków górskich małymi zaporami w celu powstrzymania ruchu rumo-

wiska poprzedza planowe uregulowanie samej Wisły. Powstrzymanie bowiem tego ruchu rumowiska, które wędruje do Wisły w postaci ławic piaszczystych, oraz wyrównanie odpływów przez zbiorniki ułatwi zadanie regulacyjne na Wiśle, mające na celu utrzymanie nurtu na dostatecznej i względnie stałej głębokości. Następnie, zabudowanie potoków i rzek górskich stanowi uzupełnienie akcji przeciwpowodziowej, przynosząc lokalne korzyści w rodzaju ochrony środków komunikacyjnych, gruntów i osiedli.

Program robót wodno-komunikacyjnych w roku 1938 kosztem zł 34 745 tys. związany jest planowo z programem 4-letnim, zmierzającym do dalszego ożywienia życia gospodarczego oraz do podniesienia walorów obronnych kraju.

Inż. H. Herbich

## SYTUACJA KREDYTOWA ROLNICTWA W ROKU 1937

NA KSZTAŁTOWANIE się sytuacji kredytowej w danej gałęzi życia gospodarczego wpływa przede wszystkim nasilenie czynnej zdolności kredytowej aparatu finansującego, z drugiej zaś strony bierna zdolność kredytowa ubiegających się o pożyczkę. W interesującej nas przeto dziedzinie kredytu rolnego zagadnienie streszcza się do tego, jak kształtowały się w 1937 r. po stronie rolników: zadłużenie, rentowność gospodarstw i gospodarczo uzasadnione potrzeby kredytowe, po stronie zaś źródeł kredytowych — ogólna płynność rynku kredytowego i nasilenie akcji kredytowej, przeznaczonej na potrzeby rolnictwa.

Jeśli chodzi o bierną zdolność kredytową rolnictwa, wpływ decydujący na jej kształtowanie się w 1937 r. miało, oczywiście, ogólne położenie gospodarce rolnictwa w tym okresie.

Otóż, rok 1937 był dla całego rolnictwa, jakkolwiek w mniejszym stopniu niż dla innych gałęzi naszego życia gospodarczego, rokiem wzrastającego ożywienia gospodarczego, które wyraźnie zaznaczyło się dla rolnictwa dopiero w 1936 r. Pod wpływem ogólnego wzrostu produkcji, obrotów i zarobków w kraju, a zwłaszcza zakrojonego na szeroką skalę ruchu inwestycyjnego, wzrosła konsumpcja artykułów rolnych, a przede wszystkim podniosły się ich ceny. Korzyści płynące dla rolników z pomyślnego kształtowania się cen artykułów rolnych, w 1937 r. niwelował w pewnym stopniu nieurodzaj zbóż oraz pasz objętościowych. Wywołany suszą nieurodzaj pasz przyczynił się nawet w znacznym stopniu do zahamowania zwyżki cen produktów hodowlanych, wywołując silną podaż materiału rzeźnego na rynek. Nieurodzaj wywołany był kłeską mrozów wiosennych, a następnie gradu i suszy i dotknął dość znaczny obszar kraju, a przede wszystkim teren Pomorza i województw północno-wschodnich oraz częściowo woj. krakowskiego i kieleckiego. W wyniku zbiory w 1937 r. w porównaniu ze słabymi na ogół urodzajami w 1936 r. spadły — wg obliczeń Gł. Urz. Stat. — w sposób następujący: pszenica o 10% — dając zbiór 19,2 miln. q, żyto o 12% — zbiór 56,3 miln. q, owies o 11% — zbiór 23,4 miln. q, jęczmień o 3% — zbiór 13,6 miln. q. Natomiast zbiór ziemniaków był w 1937 r. prawie o 7% wyższy niż w 1936 r., wynosząc 402,2 miln. q. Dobry zbiór ziemniaków oraz import pasz zagranicznych polepszył sytuację na rynku paszowym, lecz nie

zapobiegł w dostatecznym stopniu jesiennej likwidacji pogłowia zwierząt gospodarskich, którego stan liczebny wykazywał jeszcze w połowie roku w porównaniu z rokiem poprzedzającym tendencję do wzrostu.

Wewnętrzna sytuacja na rynku produktów rolnych znalazła swój odpowiednik w kształtowaniu się naszego eksportu rolnego, którego udział w ogólnej wartości wywozu wyniósł w 1937 r. 56%. Wzrost wywozu rolniczego pod względem wartości wyniósł w 1937 r. — w porównaniu z rokiem poprzedzającym — 7%. Na tak stosunkowo niewielki wzrost wywozu rolnego wpłynął spadek o niecałe 30% wartości wywozu artykułów roślinnych (poza drzewem). Wartość wywiezionych produktów zwierzęcych, głównie przetworów mięsnych i jaj, wzrosła w tym samym czasie o ok. 15%, artykułów zaś drzewnych o 22%, co zrównoważyło z nadwyżką spadek wywozu zbóż. W liczbach bezwzględnych wywóz rolny był w 1937 r. o zł 3 miln. wyższy od zesłorocznego, gdyż wywóz zbóż, mąki, strączkowych, nasion i innych produktów roślinnych obniżył się z zł 160 miln. w 1936 r. do niecałych zł 100 miln. w 1937 r., a wywóz zwierząt, mięsa i wyrobów mięsnych, masła, jaj i innych produktów zwierzęcych wzrósł z zł 203 miln. w 1936 r. do ok. zł 267 miln. w 1937 r.

Na rynku wewnętrznym wzrost koniunktury zaznaczył się dalszym podniesieniem się spożycia ogólnego, które — wg danych Instytutu Badań Koniunktur Gospodarczych i Cen — osiągnęło w I półroczu 1937 r. 87% spożycia w 1929 r. (gdzie w 1936 r. — 85%), przy czym wzrosło głównie wiejskie spożycie rynkowe, osiągając 59% stanu z 1929 r. (w 1936 r. — 49%), gdy spożycie miejskie spadło do 91% (w 1936 r. — 92%). Z liczb tych wyraźnie widać, że rolnik kupuje coraz więcej, a że jednocześnie zaczyna stopniowo racjonalizować również podważoną kryzysem produkcję swęgo gospodarstwa — świadczy o tym wzrost wskaźnika ruchu inwestycyjnego w dziale maszyn rolniczych oraz wzrost zbytu nawozów sztucznych.

Do dalszej poprawy położenia rolnictwa przyczyniło się w znacznym stopniu postępujące zwieranie się tzw. „nożyc cen”, czyli rozpiętości między cenami artykułów nabywanych i sprzedawanych przez rolnika. Obliczony w stosunku do 1928 r. wskaźnik cen artykułów przemysłowych, nabywanych przez rolni-