

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Kollis Władysław: Kanał Warta - Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk - Gdynia

Źródło:

Gospodarka Zachodnia Rok 3 1938 zeszyt 19, strony 153-156

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

Inż. Władysław Kollis

Kanał Warta - Gopło na tle dalszych projektów wielkiej drogi wodnej Śląsk - Gdynia

W roku bieżącym na wiosnę zostanie rozpoczęta budowa kanału Warta—Gopło, który połączy dorzecze Warty z Wisłą. Nie jest bynajmniej przypadkiem, że rozbudowę zaniedbanej naogół naszej sieci dróg wodnych rozpoczynamy od realizacji właśnie tego kanału. Jeżeli kolejność inwestycji wodnych ma być ustalana nie tylko pod kątem widzenia największej aktualności gospodarczej, lecz także rozwoju gospodarczego Państwa w dalszej perspektywie, wtedy niewątpliwie na pierwsze miejsce należy wysunąć realizację tych projektów, które mogą dać szybki efekt gospodarczy, nie wymagając wielkiego wysiłku finansowego. W ten sposób angażując w inwestycje wodno-komunikacyjne początkowo niewielkie środki finansowe, usprawniamy sieć dróg wodnych i stopniowo zyskujemy coraz szersze podstawy jej rozwoju. Coraz łatwiej też będzie przeprowadzać w przyszłości większe inwestycje. Budowa kanału Warta-Gopło jest właśnie tą mało kosztowną inwestycją, której skutki już po kilku latach dadzą się odczuć życiu gospodarczemu.

Niżej pokrótce omówię rolę kanału Warta—Gopło, jako samodzielnej inwestycji oraz inwestycji stanowiącej jedno z ogniw wielkiego, dalszego planu.

Skoro głównym zadaniem kanału Warta—Gopło jest połączenie dwóch wielkich naszych rzek, nasunąć się może pytanie, czy rzeki te po połączeniu mogą stworzyć dogodną sieć komunikacyjną oraz w jakim stopniu ich obecna sprawność zostanie powiększona? Najlepszą odpowiedzią na te pytania będą następujące dane statystyczne.

Ruch towarowy w naszych portach rzecznych w r. 1932 — przeciętnym dla żegluga — przedstawiał się jak następuje („Wiadomości Statystyczne“, 1934, zeszyt 14):

Naladowano w portach	tys. tonn	% całości naladunku
1. Poznań, Międzybóże (Warta)	108	26
2. Kruszwica, Lisiogon (Gopło — kanał Górno-noteci)	59	13
3. Bydgoszcz, Nakło, Czarnków (kanał Bydgoski, skanalizowana dolna Noteć)	49	12
4. Toruń, Chełmno, Grudziądz, Tezew, Brdy-ujście (dolna Wisła)	76	18
5. Puławy, Warszawa, Płock, Włocławek (Wisła środkowa)	85	20,5
6. Oświęcim, Kraków, Ujście Jezuićkie, Sandomierz (Wisła górna)	35	8,5
7. Na rz. Prypeci i na kanale Królewskim	5	1,2
8. Na pozostałych szlakach		0,8

Z zestawienia powyższego widzimy, że zachodnie drogi wodne (poz. 1+2+3) wykonały około 51% całego obrotu towarowego żegluga wewnętrznego polskiej. Na specjalne podkreślenie zasługuje przy tym okoliczność, że właśnie te drogi wodne stanowią zaledwie 20% ogól-

nej długości naszych dróg żeglownych. A więc już w obecnym stanie zachodnie drogi wodne wykazują u nas największą aktywność. Na przeszkodzie do dalszego rozwoju tych dróg stoi dotychczasowe ich niepowiązanie w całość, mimo iż warunki naturalne wyznaczyły tym rzekom wyraźną rolę dróg dojazdowych do naszych portów morskich. Kategorię równorzędną pod względem przewozów i warunków żeglugowych stanowi Wisła dolna, na której pierwsze stadium prac regulacyjnych jest już zakończone, a żegluga już dziś odbywać się może barkami dużego tonnażu. Z powyższego zestawienia widzimy, że łącznie z dolną Wisłą przewozy wodne osiągnęły 69% ogólnego tonnażu ładunków przewiezionych wszystkimi naszymi drogami wodnymi. Zatem właśnie drogi wyszczególnione pod poz. 1, 2, 3, 4, przodujące u nas pod względem zdolności przewozowej i aktywności, wymagają wykonania takich inwestycji, które jeszcze bardziej podniosły by ich sprawność i pozwoliły w pełni wyzyskać gospodarczy efekt. Zachodzi pytanie czy podniesienie tej sprawności jest możliwe, względnie w jakim stopniu. Odpowiedź może najbardziej jaskrawą podamy, ilustrując stosunki panujące obecnie na rzece Warcie. Ruch towarowy na Warcie w ostatnich latach kształtował się jak następuje:

Przewieziono rzeką Wartą w tysiącach tonn			
Rok	do Polski	do Niemiec (Szczecin)	Razem
1925	18	179	197
1926	2	304	306
1927	27	248	275
1928	44	198	242
1929	—	220	220
1930	1	208	209
1931	2	113	115
1932	3	107	110
1933	1	61	62
1934	brak danych		
1935	—	24	24
1936	—	50	50
1937	—	48	48

Widzimy więc, że ruch towarowy na Warcie sięgał bardzo poważnych, jak na nasze stosunki, liczb. Charakterystyczną cechą tego ruchu jest jego kierunek. Powyższe dane statystyczne dobitnie wskazują, że żegluga na Warcie ciąży przede wszystkim do portu niemieckiego w Szczecinie, co jest zresztą zupełnie zrozumiałym, jeśli zważymy, że kierunek przewozów wgląd kraju wobec izolowania rzeki od naszych portów morskich, pozbawiony jest rynków zbytu, a więc bez połączenia z Wisłą nie posiada widoków rozwoju. Niewątpliwie interes gospodarczy Polski wymagał zahamowania eksportu Wartą przez Szczecin przy pomocy specjalnych ulgowych taryf kolejowych oraz reglamentacji wjazdu i wyjazdu barek przez granicę Państwa,

jednak zarządzenia te nie są pozbawione szkodliwych wpływów na nasze wewnętrzne procesy gospodarcze. Z powyższego zestawienia widzimy, że ruch towarowy od r. 1933 zmalał prawie 6-krotnie, co musiało się odbić na naszym przemyśle żeglarskim. Poprawiając więc w jednym miejscu, szkodzimy w innym, zabijamy własne placówki żeglarskie, a ze szlaku wodnego przystosowanego do wielkiej żeglugi czynimy martwą rzekę. Najbardziej nie-pomyślnym objawem jest odbywanie się upadku przemysłu żeglarskiego na Warcie kosztem polskich placówek. Stan ten ilustrują następujące przykłady.

Jedna z największych firm żeglugowych w Poznaniu posiadała w roku 1935 tabor o łącznym tonnażu 4715 t. (16 barek), w roku 1936 tabor zmalał do 1271 t. (5 barek), w roku 1937 firma ta nie posiadała już żadnego taboru na Warcie! Inna firma posiada obecnie tabor o tonnażu 2400 t. (4 barki), jednak 50% tego taboru dotąd zarejestrowane jest w Nilemczech. Pozostałe firmy żeglugowe poznańskie korzystają z wynajętego taboru niemieckiego, nie mając bowiem dotąd widoków na stałe utrzymanie

ruchu towarowego wodnego nie mogły angażować się we własny tabor. Większą część przewozów na Warcie w tych warunkach wykonywały barki niemieckie, o czym świadczą następujące liczby.

Na Wartę z Niemiec przyjechało statków:

W roku 1934	holowników — 5,	barek — 118
„ 1935	„ 1,	„ 89
„ 1936	„ 2,	„ 166

Z powyższych danych wynika, że najwyższy procent polskiego taboru od ogólnej ilości kursujących barek w ostatnich latach na Warcie wynosił ok. 13%, obecnie spadł do 3%. Jest to niewątpliwie stan dla naszego żeglarskiego przemysłu zatrważający! Warta, jak widzieliśmy, posiada zupełnie niewyżytkowaną możliwość jako droga wodna eksportowa, właśnie dlatego włączenie jej przy pomocy projektowanego kanału Warta-Gopło w orbitę wpływów naszych portów morskich jest zagadnieniem tak ważnym nie tylko z punktu widzenia interesów gospodarczych Poznańskiego, ale i dla gospodarki całej Polski.

Kanał górnonotecki

Skoro mówi się o połączeniu Warty kanałem przez jezioro Gopło z Wisłą, po scharakteryzowaniu jednego elementu tej drogi należy omówić rolę istniejącego kanału górnonoteckiego (Gopło — Kanał Bydgoski) jako elementu następnego. Kanał górnonotecki, mimo iż stanowi obecnie ślepą drogę wodną o wybitnie lokalnym znaczeniu, wykazał poważny ruch towarowy.

Przewieziono w tonnach	w kierunku od Gopła do Wisły	z Wisły lub dolnej Noteci do Gopła
1934 r.	85 288	4 917
1935	104 525	2 317
1936	89 414	3 838

Liczby powyższe, jak i w przykładzie Warty, stwierdzają, że droga wodna górnonotecka posiada wybitnie eksportowy charakter z tą różnicą, że na Warcie odbywać się może eksport na razie tylko do obcych portów, zaś na kanale górnonoteckim wprowadzie eksport idzie przez dolną Wisłę i Gdańsk, obsługuje jednak wskutek zakończenia drogi przy Goplu bardzo ograniczony obszar. Z chwilą połączenia tych dwóch szlaków wodnych niewątpliwie ich znaczenie zwiększy się.

Uaktywnienie zachodnich dróg wodnych przez połączenie ich we wspólną sieć zasługuje na tym większą

uwagę, że da się przeprowadzić nakładem nieznacznych środków finansowych. Budowa kanału Warta-Gopło ma kosztować zaledwie ok. 7 milionów zł, zatem mniej więcej tyle co jeden monumentalny gmach miejski, lub co jeden solidny most kolejowy przez Wisłę, dając niepomniernie większy efekt gospodarczy. Te właśnie przyczyny zadecydowały, że Dyrektor Biura Dróg Wodnych Min. Komunikacji inż. E. Romański przed dwoma laty zlecił autorowi niniejszego artykułu opracowanie szczegółowego projektu technicznego kanału Gopło-Warta. Projekt ten pod moim kierownictwem przy współpracy 7 inżynierów i 20 techników został wykonany i po rozpatrzeniu przez Radę Techniczną Min. Kom. ostatecznie zatwierdzony. Dzięki stanowisku vice-premiera inż. Kwiatkowskiego i zabiegom wojewody poznańskiego płk. Maruszeńskiego od dawna już dyskutowana idea połączenia Warty z Wisłą zostanie wreszcie zrealizowana, kładąc kres naszej długotrwałej bezczynności w dziedzinie budowy dróg wodnych.

Techniczne rozwiązanie zagadnienia budowy kanału

W kilku słowach scharakteryzuję zasadnicze założenia techniczne projektu. Kanał rozpoczynać się będzie około miejscowości Morzysław w odległości ok. 4 km od Konina. W Morzysławiu zbudowany będzie port przeładunkowy, tu powstanie węzeł komunikacyjny kolejowo-drogowo-wodny, stąd bowiem wychodzić będą droga kołowa do miasta Konina oraz odnoga

kolejowa do stacji kolejowej Konin. Założenie portu w Morzysławiu poza względami natury ściśle technicznej posiada także pewną głębszą myśl gospodarczą. Port morzysławski w obecnym stanie drogi wodnej będzie końcowym punktem żeglugi towarowej lokalnej z Warty i z Wisły, z czasem Morzysław, jako osada położona przy porcie, stanie się ośrodkiem szkuciarzy

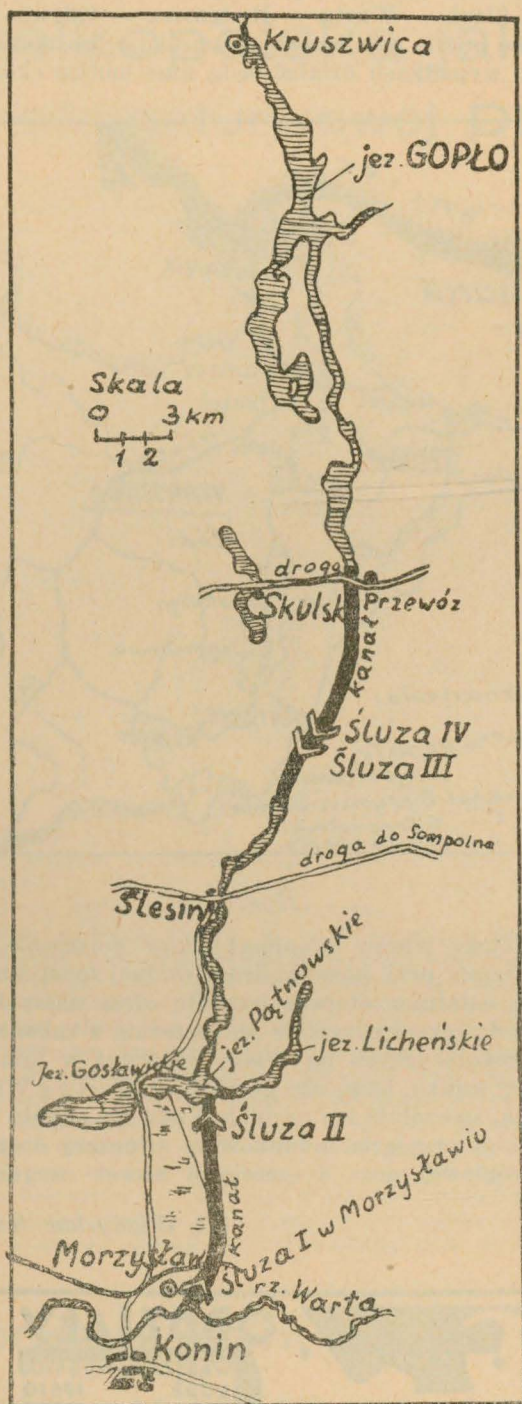
polskich, którzy będą obsługiwać nową drogę wodną. Tu mógłby znaleźć schronienie tabor prywatny żeglarzy.

Kanał zaczyna się śluzą, która poza obsługiwaniem żeglugi będzie śluzą ochronną przed zalewem doliny morzysławskiej wodą powodziową Warty. Dolina ta

gdzie stanie 3-cia i w odległości ok. 400 m ostatnia, 4-ta śluza. W dalszym ciągu kanał idzie doliną rzeki Noteci aż do jeziora Gopło. Poza portem w Morzysławiu przewidziane są przeładownie w Rudnicy, w Slesinie i w Przewozie nad Gopłem.

Wymiary kanału: szerokość w zwierciadle wody 32,20 m, szerokość w dnie 19,00 m, głębokość kanału — 2,20 m, pozwala więc na kursowanie barek z ładunkiem do 600 tonn. Śluzy posiadają wymiary odpowiadające barkom typu wrocławskiego, dlatego też szerokość głowy i komory wynosi 9,60 m, długość 56 m. Śluzy te umożliwiają śluzowanie jednej barki 600-tonnowej, względnie jednocześnie 2-ch barek typu „finowskiego“, wąskich kanałówek 230 tonnowych.

Kanał Warta—Gopło—Wisła poza właściwą swoją rolą połączenia dwóch wielkich dorzeczy kraju jest jednym z ogniw dalszego planu rozbudowy naszej sieci wodno-komunikacyjnej. Jest to pierwszy krok w kierunku realizacji wielkiego szlaku węglowego Śląsk—Gdynia z ominięciem terytorium Wolnego miasta Gdańska (Rys. 2). Przedłużając od Konina drogę wodną na południe Wartę, przez częściowe jej skanalizowanie, poszlibyśmy trasą dawno już projektowanego kanału węglowego (Na rys. 2 oznaczono liczbami 4, 5). Trasa przez Wartę miała by przy tym tę dodatnią stronę, że pozwoliła by jednocześnie wykorzystać znaczne zasoby sił wodnych. Na północ od kanału bydgoskiego, od Bydgoszczy można było by uzupełnić kanał Warta—Gopło—Wisła trasą zaprojektowanego przeze mnie kanału Bydgoszcz—Gdynia (Rys. 2, liczba 1). Nie będę tutaj bliżej omawiał obu tych uzupełnień, bowiem opisy projektu kanału węglowego znaleźć można w pracach inż. Tillingera, zaś szczegóły mego projektu kanału Bydgoszcz—Gdynia omówione zostały przeze mnie w czasopiśmie „Gospodarka Wodna“ z r. 1937 oraz „Czasopismo Techniczne“ (Lwów) z r. 1937. Niewątpliwie oba te projekty należą jeszcze do dalszej przyszłości, z chwilą jednak wybudowania kanału Warta—Gopło należałoby już rozpocząć studia i badania zarówno techniczne, jak i ekonomiczne, licząc się z tym, że zagadnienie wymaga wszechstronnego przeanalizowania. Nie należy zapominać, że wielkie projekty techniczne zazwyczaj mają za sobą długą historię studiów, zanim wejdą w stadium realizacji. Laicy często podobne, rzekomo „przedwczesne“ projekty nazywają fantazją, jest to jednak stanowisko, jak każda negacja, szkodliwe dla postępu gospodarczego kraju. Obiektywne kalkulacje wskazują, że idea drogi Śląsk—Gdynia bynajmniej nie jest utopią finansową, zwłaszcza jeśli porównamy z potrzebami drugiej drogi wodnej eksportowej — Wisły. Zgadza się wszyscy, że zagadnienie użeglowania Wisły jest ważnym i bardzo pilnym, wiemy przy tym, że koszt tego użeglowania, najskrupulatniej liczone, wyniosą 460 milionów zł. Gdy suma ta zostanie wydatkowana, Wisła zaś stanie się drogą wodną w wielkim stylu, zapewne procesy gospodarcze doznają intensyfikacji. Trudno przypuszczać, by wtedy w państwie o znacznie większym majątku narodowym wystarczyła jedna tylko droga wodna wielkiego tonnażu. Zresztą wtedy nastąpiła by pomiędzy drogami wodnymi pewna specjalizacja. Sztuczna droga wodna, jako wygodniejsza dla transportów masowych terminowych, miałaby wszelkie szanse stać się przede wszystkim drogą eksportową, Wisła zaś raczej drogą wewnętrznego użytku, względnie, gdy przewozy prze-



Rys. 1

obecnie przez szereg miesięcy wiosennych zalana, będzie mogła być użytkowana pod ochroną wałów.

Druga śluza stanie przy jeziorze Patnowskim. Dalej przez jeziora Patnowskie, Wasowskie, Mikorzyńskie i Slesieńskie, przez krótki parów, małe jeziorko Czarne kanał idzie w jednym poziomie aż do wsi Gawrony,

wyższą zdolność przewozową Wisły, kanał był by „drugim torem”. Porównując koszty budowy obu szlaków wodnych, dojdziemy do wniosku, że pod względem finansowym droga wodna z zagłębia do morza z ominięciem Gdańska jest całkowicie realną. Zestawienie poniższe podaje porównanie kosztów wykonania obu szlaków wodnych.

Droga wodna	Długość w km		Koszt wykonania w milionach zł
	rzeczywista	taryfowa	
Kanał Mysłówice — Katowice — Działoszyn (Warta)	118	158	110
Kanalizacja i regulacja Warty na odcinku Działoszyn — Konin	185	225	55
Kanał Warta — Gopło	32	48	7
Przebudowa kanału Górnnoteckiego	115	135	7
Kanał Bydgoszcz — Gdynia	206	338	150
Razem droga wodna Śląsk — Gdynia	656	904	329
Wisła od u. Przemszy do granicy (kanalizacja i regulacja)	914	966	460

Najprawdopodobniej obie wielkie drogi wodne: Wisła i Śląsk — Warta — Bydgoszcz — Gdynia realizowane będą stopniowo w szeregu długich lat ze względu trudność zaangażowania od razu wysokich kwot pieniężnych. Realizując poszczególne niezależne odcinki szlaku wodnego Śląsk — Gdynia, pracujemy właściwie nad wykonaniem całości. Obecnie przystępujemy do budowy kanału Warta — Gopło. Niewątpliwie zaraz po jego ukończeniu aktualną stanie się kwestia modernizacji istniejącego kanału Górnnoteckiego. (Rys. 2, liczba 2). Dalszym etapem będzie użegłownienie Warty od Konina do Działoszyna. Zresztą pewne przygotowania w tym kierunku już obecnie zostały rozpoczęte. Ten etap znacznie powiększy zaplecze naszych portów morskich, włączając ośrodki przemysłu (Łódź, Częstochowa).

Jeśli przewozy wodne w międzyczasie wykażą taki wzrost, że jeden wylot dróg wodnych do naszego morza przez Wisłę nie wystarczy, wtedy kanał Bydgoszcz — Gdynia stanie się zagadnieniem palącym. Nie będzie wtedy czasu na badania i studia zasadnicze, potrzebnym będzie posiadanie zupełnie wyraźnej, skrytykowanej opinii techników i ekonomistów, dobrze przemyślanej i przedyskutowanej. Do tego właśnie celu powinniśmy użyć czas, którym jeszcze dysponujemy, zanim przystąpimy do budowy.

W tej myśli opublikowałem moją koncepcję techniczną kanału Bydgoszcz — Gdynia, którą niewłaściwie wykorzystano jako sensację prasową, obniżając dyskusję z płaszczyzny technicznej i ekonomicznej do poziomu enuncjacji propagandowych.

Powstawanie każdej z powyższych dróg wodnych: naturalnego szlaku żeglownego Wisły oraz sztucznej drogi Śląsk — Warta — Bydgoszcz — Gdynia warunkowane będzie odmiennymi czynnikami gospodarczymi, w obu wypadkach działać będą inne bodźce ekonomiczne.



Rys. 2

ne, dlatego wbrew zdaniom laików połączenie Gdyni z zapleczem przy pomocy drogi wodnej bynajmniej nie będzie ostatnim etapem rozwoju sieci naszych dróg wodnych, raczej przyjdzie jednocześnie z zakończeniem prac regulacyjnych na Wiśle, ponieważ w miarę rozbudowy szlaku, łączącego górny bieg Warty z Wisłą pomorską, specjalnie ten odcinek Wisły nie poddał nowym zadaniom przyjęcia ładunków ze sztucznej drogi wodnej węglowej oraz z częściowo nawet uregulowanej Wisły.

inż. Władysław Kollis

**BANK ZWIĄZKU
SPÓŁEK
ZAROBKOWYCH**
CENTRALA: POZNAŃ
TEL. 4231-4301-4034

ODDZIAŁY

WARSZAWA	TEL 54700
ŁÓDŹ	19610
KRAKÓW	11530
LWÓW	360
WILNO	285
KATOWICE	33987
BYDGOSZCZ	1230
TORUŃ	1654
GRUDZIĄDZ	1175
LUBLIN	2370
SOSNOWIEC	225
PIOTRKÓW	1008
KIELCE	1593
GDĄŃSK	26735