

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Maciejewski Franciszek: Kanał Warta - Gopło i życie gospodarcze

Źródło:

Gospodarka Zachodnia Rok 2 1937 zeszyt 8, strony 206-207

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)

PRZEKROJE GOSPODARCZE

Franciszek Maciejewski

Kanał Warta – Gopło
i życie gospodarcze

Geograficzne położenie ziem zachodnich Rzpltej, a szczególnie Wielkopolski, odbija się ujemnie na kosztach produkcji przemysłowej i rolniczej z powodu oddalenia tych części kraju od zagłębi węglowych i naftowych, od morskich portów polskich i także od województw centralnych.

Obciążenia kalkulacji przewozowej odczuwa się poważnie przy kosztach surowców masowych i środków pędnych, co często uniemożliwia współzawodnictwo z przemysłem i handlem innych dzielnic Polski, przy wykonaniu rządowych i samorządowych dostaw, a także w prywatnym obrocie handlowym.

To też od pierwszej chwili oswobodzenia naszych ziem było dążeniem i troską Min. b. dziel. pruskiej, aby usprawnić i potanieć komunikację. Żądano szybkiego połączenia kolejowego Wielkopolski z Śląskiem przez linię Kępno — Kalety, aby wyzbyć się bardzo drogich przewozów przez korytarz niemiecki, projektowano połączenie kanałowe Warty z Notecią i domagano się przyznania Polsce strefy wolnocelnej w Szczecinie na mocy warunków traktatu wersalskiego, chociażby ze względów prestiżowych wobec Gdańska.

Ostatnio przytoczone dwa postulaty zostały zaniechane ze szkodą dla wielkopolskiej, a także dla ogólnopolskiej gospodarki, a jedynie połączenie kolejowe ze Śląskiem przez terytorium Polski przyniosło dla ziem zachodnich poważne korzyści przez potaniecie przewozów towarowych i osobowych.

Nie więc dziwnego, że w obecnym okresie walki o potaniecie produkcji i osiągnięcie rentowności warsztatów, domaga się Wielkopolska dogodnej i taniej komunikacji wodnej śródlądowej przez połączenie Warty z polskim morzem, a szczególnie przez przyspieszenie budowy kanału Warta — Gopło, który połączy Poznań — z Gdańskiem i Gdynią via Gopło — Noteć — Wisła.

Korzyści, związane z uruchomieniem tej magistrali wodnej dla Wielkopolski i częściowo dla Woj. Łódzkiego są poważne. Wykorzystanie Warty dla żeglugi śródlądowej umożliwi:

1. potaniecie transportów masowych surowca, półfabrykatów a także pewnych gotowych wyrobów;
2. udogodnienie dla czynności eksportowych i importowych;
3. sprawniejsze i racjonalniejsze wykorzystanie warsztatów pracy przedsiębiorstw rolnych i przemysłu o masowej produkcji, położonych w pobliżu Warty i proponowanego Kanału.

Najlepszym dowodem, jak życie gospodarcze dąży do wykorzystania tańszego i dogodniejszego trans-

portu wodnego, jest posługiwanie się przez przemysł i handel wodną magistralą Warta — Odra, przy eksporcie ziemiopłodów z Wielkopolski via Szczecin.

I tak wywieziono Wartą do Szczecina w latach:

1933	60 589 ton zboża
1934	25 512 „ „
1935	18 448 „ „
1936	27 118 „ „

O ile bowiem za przewóz 1 tony zboża z Poznania do Szczecina płacono zł 8,50, to transport kolejowy do Gdyni wynosił zł 16,50. Z punktu widzenia polskiej polityki gospodarczej należy sobie uprzytomnić, że transport drogą wodną via Szczecin pociąga za sobą niejedne ujemne skutki, jak: a) zmniejszenie zatrudnienia polskich portów, b) posługiwanie się przeważnie pośrednictwem niemieckim przy eksporcie i imporcie, c) naruszanie zasady bezpośredniości naszego eksportu i zaciemnianie statystyki wywozowej ze szkodą dla handlu polskiego.

Nie ulega wątpliwości, że przez budowę kanału Warta — Gopło skorzystają obszary, ciężące do Warty w wojew. poznańskim i łódzkim, a mianowicie przy przewozach masowych, jak ziemiopłodów, towarów eksportowych, przemysłu ziemniaczanego (krochmal, dekstryna, płatki, syrop), mąki, makuchów, cukru, wyrobów drzewnych (parkiety, dykty, forniery, klepki, meble), wyrobów metalowych i ceramicznych.

Jednocześnie przewozić się będzie masowo surowce z polskich portów, jak łom, kauczuk, tłuszcze techniczne, piryty, szmaty, wełnę i bawełnę (3 ostatnio nazywane artykuły dla potrzeb przemysłu łódzkiego).

Rolnictwo, ceramiczne fabryki, młyny położone nad Wartą, będą mogły korzystać z dogodnych już istniejących i mogących jeszcze powstać portów i przeladowni rzecznych, jak portów Poznań — Tama Garbarska, Poznań — Staroleka, Wronki, Sieraków, Zatom, Międzychód i Orzechowo.

Przyczyny stosunkowo nikłego zapotrzebowania cegły wielkopolskich zakładów ceramicznych przy rozbudowie Gdyni należy szukać w drogiej przewozach kolejowych na te towary.

Uregulowanie Warty od ujścia Prosnicy do Sieradza wpłynie na ożywienie żeglugi towarów pod wieloma względami. Korzystać będą z przewozu wszystkie ośrodki, położone w pobliżu Warty. Ponieważ Poznań stanowi centrum zbytu płodów rolniczych, tak dla własnej konsumpcji, jak i ze względu na jego rolę han-

dlową w pośredniczeniu zbytu ziemiopłodów, oczekiwać należy ożywionego ruchu przewozowego na tym odcinku Warty.

Ważność projektowanego kanału Warta — Gopło odnosi się także dla przemysłu łódzkiego, który przewiduje urządzenie składu wolnocelnego nad tą magistralą wodną dla magazynowania wełny i bawełny. Wprawdzie taki skład znajduje się obecnie w Gdyni, lecz przedstawia on dla przemysłu łódzkiego wiele niedogodności.

Przy rozpatrzeniu zagadnienia komunikacji Warta — Wisła — Gdańsk — Gdynia pragnę przytoczyć cyfry, które dają nam pogląd na przewozy do Gdyni i z Gdyni z zapleczem polskiego Bałtyku na drogach wodnych śródlądowych.

Obrót Gdyni z zapleczem na drogach wodnych wewnątrz kraju wynosił w 1936 r. 100 tys. ton, z czego przypada na ruch do Gdyni 46 000 ton, a w kierunku odwrotnym 56 tys. ton. Transport w głąb kraju idzie obecnie głównie do Warszawy i portów nad Wisłą środkową.

Aczkolwiek Gdynia leży 25 km. od ujścia Wisły, nie posiada jednak bezpośredniej komunikacji wodnej śródlądowej, konkurując w tym ruchu coraz skuteczniej z Gdańskiem, pomimo, że holowanie na morzu statków, przeznaczonych dla żeglugi śródlądowej, jest niebezpieczne i drogie.

Ruch towarów na śródlądowych drogach wodnych w komunikacji z portem gdańskim w r. 1936 wynosił 500 614 ton, z czego przypada na żeglugę: z okręgiem kanału Bydgoskiego, Noteci i Warty 287 504 ton z Tezewem 32 914 ton z okr. kanału Bydgoskiego, Noteci i Warty 287 504 „ na komunikację z Warszawą 75 199 „

Niewątpliwie obrót transportów wodnych na planowanej magistrali Warta — Wisła — Bałtyk prze-

kroczy cyfrę 75 199 ton, którą osiągnęła Warszawa w żegludze rzecznej.

W zasadzie wielkopolskie życie gospodarcze w przewozach drogą wodną uzyska korzyści, o ile zostanie racjonalnie przeprowadzona koordynacja przewozów śródlądowych wodnych z kolejami.

Żegludze wewnętrznej należy pozostawić przewozy dla tanich masowych towarów, których transport nie jest pilny, lub gdy chodzi o towary, pochodzące przeważnie z obszarów położonych przy rzekach. Rzekami powinien odbywać się eksport do portów polskich masowych produktów, wytwarzanych w pobliżu rzek lub ich kanałów.

Ze względu na sezonowość przewozu rzeczniczego i na udogodnienie szybkiego transportu należy kolejom pozostawić swobodę zastosowania odpowiednich taryf konkurencyjnych, by tylko opłaty nie były tańsze od taryf żeglugi rzecznej (ca 20%). Nadto należałoby udogodnić połączenie transportowe kolei z żeglugą śródlądową, przez budowę bocznice i portów przeładunkowych.

Jak z powyższego wynika, jest pilną potrzebą chwili dążyć w interesie wielkopolskiego życia gospodarczego szybkim tempem do przyspieszenia prac około budowy planowanego kanału Warta — Gopło (20 km.), którego koszty budowy preliminowano na 6 milionów złotych. Pilną potrzebę tego połączenia wodnego stwierdziły zresztą liczne memoriały i zjazdy z współudziałem przedstawicieli samorządów i urzędów wojewódzkich.

Mimo zatwierdzenia projektu budowy wspomnianego kanału przez czynniki ustawodawcze, nie przystępuje się niestety z należytych tempem do dzieła, co opóźnia budowę kanału Warta — Gopło — Wisła, tak ważnego dla Wielkopolski środka komunikacyjnego ze szkoda dla osłabionego życia gospodarczego województwa poznańskiego, a pośrednio także dla rozwoju stosunków ekonomicznych całej Rzeczypospolitej.

Rolnictwo a giełdy zbożowo-towarowe

Ze sfer prywatnego handlu zbożowego otrzymujemy poniższe uwagi.

W jednym z pism pomorskich ukazał się artykuł p. J. Głębowicza p. t. „Rolnictwo a giełdy zbożowo-towarowe“, poruszający następujące sprawy:

1. konieczność uzyskania przez rolnictwo większego niż dotychczas wpływu na giełdy;
2. wykształcenia się typu kupca pracującego bezpośrednio z rolnikiem, przy jednoczesnym wyeliminowaniu z procesu wymiany pośrednika pracującego łańcuchowo z dalszymi pośrednikami;
3. nadanie maklerowi giełdowemu charakteru członka giełdy z pełnymi uprawnieniami kupca, pracującego tylko za kurtaż, a nie kupującego na własny rachunek.

Celem omawianego artykułu jest wykazanie konieczności zbliżenia producenta rolnego do odbiorcy i nakłonienie rolnictwa do czynnego udziału w giełdach, co wywołuje według p. Głębowicza, reakcję kupiectwa, które pragnęłoby wyeliminować z giełd rolnictwo.

Nie odpowiada to faktycznemu stanowi rzeczy, gdyż kupiectwo dążąc do jak najściślejszej współpracy z rolnictwem, nie stawia mu najmniejszych przeszkód w udziale prac giełdowych. Postanowienia statutowe dają rolnictwu we władzach giełdy nieproporcjonalnie wysoki udział w stosunku do ilości jej członków. Stąd też rolnictwo posiada szeroką możność korzystania z giełd i udziału w jej pracach. W tym stanie rzeczy, wszelkie przeciwstawianie się przez kupiectwo udziałowi rolnictwa w giełdach byłoby bezprzedmiotowe.

Ze giełdy nie tylko nie utrudniają, lecz nawet ułatwiają rolnictwu korzystanie z ich urządzeń, świadczy fakt ustanowienia przez większość giełd, ulgowych składek dla rolników, w celu umożliwienia im leźniejszego udziału w giełdach. Niestety, jak dotychczas, rolnictwo nie garnie się do nich w takim stopniu, jak tego oczekiwano. Lecz za to nie można czynić odpowiedzialnym handlu. Wobec powyższego, twierdzenie p. Głę-