

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Maciejewski Franciszek: O powiązanie sieci dróg wodnych

Źródło:

Gospodarka Zachodnia 1938 Rok 3 zeszyt 18, strony 137-140

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)

Miasto Kalisz dało chwalebny przykład sięgając po upraw- wspólnę eksploatacji znacznie posunęło by sprawę naprzód. I dla tego wybór organizacji przyszłej, jako placówki przemysłowo - handlowej dla Okręgów II i III może zdecydować o szybkiej realizacji programu elektryfikacji. Lecz cukrownie będą skłonne rozmawiać poważnie tylko z kontrahentem jako tako zasobnym w silną gotówkę. Dlatego wydawałoby się rzeczą konieczną, by „doskoczyły” tu kapitały banków publicznych a przede wszystkim Banku Gospodarstwa Krajowego i by udzieliły kredytu długoterminowego miastom Poznaniowi, Bydgoszczy i Kaliszowi, jako właścicielom dużych elektrowni specjalnie i wyłącznie na elektryfikację nie miast własnych, a okręgów elektryfikacyjnych.

Gdyby Poznań posiadał do dyspozycji choć 2.000.000 zł mógłby już zacząć mówić z cukrowniami, by wytworzyć z nimi wspólną, a o właściwej formie organizację. Organizacja zaś ta mogła by starać się o uprawnienie okręgowe i przystąpić do elektryfikacji Okręgu na wielką skalę. Wtedy przyszedł by i kapitały prywatne. Bydgoszczy wystarczyło by 1 milion na ten sam cel, jako, że Okręg II jest mniejszy, że znajduje się w nim duża elektrownia w Niezychowie i wiele cukrowni.

W najgorszym stosunkowo położeniu znajdzie się Kalisz i z tego względu należałoby zarezerwować dlań ze środków publicznych pewne kwoty, na razie choćby 500.000 zł, by ruszył z pracami.

Aleksander Trzeciński.

Franciszek Maciejewski

O powiązanie sieci dróg wodnych

Tania i dogodna komunikacja odgrywa w życiu gospodarczym bardzo ważną rolę. Z tego względu stosowano przy transporcie ładunków masowych po wszystkie czasy, a szczególnie w okresie światowego kryzysu gospodarczego przewóz drogami wodnymi.

Polska mimo korzystnych przyrodzonych warunków nie wykorzystuje należycie dróg wodnych, z ujemnym skutkiem dla życia gospodarczego. Jako dowód tych twierdzeń niechaj służy następująca statystyka:

Na głowę ludności wypadło przewozów w T. kl.

	Kolejami	drogami wodnymi	razem
w Stanach Zjednoczonych	4 070	900	4 970
w Holandii (1929)	296	1 550	1 856
w Niemczech (1929)	1 040	360	1 400
w Belgii 1932	555	308	836
w Rosji 1910	448	348	796
w Czechosłowacji (1931)	556	137	693
we Francji 1910	555	131	656
w Anglii 1931	643	6	649

Geograficzne położenie zachodnich ziem Rzeczypospolitej a szczególnie Wielkopolski, odbija się ujemnie na kosztach produkcji rolniczej i przemysłowej z powodu oddalenia tych polaci kraju od źródeł surowcowo-przemysłowych i od centrum kraju. To też od pierwszych chwil oswobodzenia naszych ziem było troską i dążeniem społeczeństwa b. dzielnicy pruskiej, aby usprawnić komunikację, nie wykluczając żeglugi śródlądowej. Dla wykorzystania istniejących w Województwie Poznańskim dróg wodnych na Warcie i Noteci, domagano się stworzenia wolnocelowej strefy w porcie szczecińskim na mocy przysługującego Polsce prawa, wypływającego z traktatu wersalskiego. Niestety, miarodajne czynniki nie wykorzystwały tej sposobności, co uznać należy za błąd, chociażby ze względów prestiżowych wobec W. M. Gdańska, a także ze względu na okoliczność, iż postradaliśmy możliwość posługiwania się w Szczecinie polskimi spedytorami, magazynami, statkami itp. W chwili obecnej polityka komunikacyjna Państwa powinna zatroskać się o wykorzystanie rozległych możliwości wodno-komunikacyjnych na terenie woj. zachodnich. Eksploatacja tych możliwości na obszarze woj. poznańskiego wymaga poczynienia następujących inwestycji:

ZAKRES INWESTYCYJ WODNO-KOMUNIKACYJNYCH

Program inwestycji wodno-komunikacyjnych w latach od 1937 do 1940 na terenie administracji dróg wodnych w obrębie woj. poznańskiego i łódzkiego, przedstawia się jak następuje:

ad 1) — Regulacja i obwałowanie odcinka Warty od ujścia Prosnę do Koła, które to prace wstępne umożliwią prawidłową żeglugę na całej rzecze Warcie od Międzyzdrojów do Koła wymagać będzie ogółem zł 13 980 000,—

ad 2) — Regulacja Prosnę, niezbędna do uszlusowania tego dopływu Warty w interesie rozwoju gospodarczego powiatów ciągnących do rzeki Prosnę, kosztować będzie zł 5 500 000,—

ad 3) — Rozbudowa około 1500 ostróg i wykonanie kilkunastu okopów nad Wartą na strefie od ujścia Prosnę do Obornik oraz umocnienie brzegów kanału bydgoskiego (młyńskiej Brdy) — wymaga nakładu zł 3 000 000,—

ad 4) — Zakup taboru objazdowego i holowniczego dla Zarządu Wodnego w Koninie i innych zarządów wodnych preliminaruje się na zł 575 000,—

razem zł 23 055 000,—

b 1) — Opracowanie projektów wyżej określonych inwestycji z uwzględnieniem projektu Kanału Warta — Gopło i kanału lateralnego nad Wartą od Czeszewa do Lubonia, który to ostatni przez skró-

S. KAŁAMAJSKI
POZNAŃ - TORUŃ



Towary krótkie

i galanterijne

Modne artykuły damskie

cenie rzeki i piętrzenie wody na 18 m umożliwi uzyskanie siły napędowej około 6 000 km (węgiel zielony) ustala się na „ 150 000,—

b 2) — Budowa zagród dla nadzorców rzek wynosić będzie „ 95 000,—

b 3) — Budowa kanału Warta — Gopło wymaga nakładu „ 9 800 000,—

b 4) — Budowa kanałów bocznych w powiatach żnińskim, mogileńskim, inowrocławskim oceniona jest na „ 2 000 000,—

razem 4 b) zł 12 045 000,—

Zatem preliminuje się ogółem na okres od 1937 do 1940 r. na inwestycje wymienione pod 4a i b) 23 105 000,— zł na koszty regulacji Warty, Noteci i Brdy a 12 045 000,— „ na budowę ka-

razem 35 150 000,— zł

nału Warta — Gopło, z czego przypada przeciętnie na 1 rok (uwzględniając 1937 rok gospodarczy za ubiegły).

= 35 150 000,— zł : 3 = 11 716 666,— zł

UZASADNIENIE

Chcąc należycie rozpatrzyć zagadnienie inwestycji wodno-komunikacyjnych, poniżej omówi się:

1. Obecny stan dróg wodnych w Wielkopolsce, z uwzględnieniem a) ich maksymalnych zdolności przewozowych, b) ich obecnego wykorzystania dla potrzeb życia gospodarczego,

2. Ujemne skutki dla życia gospodarczego Wielkopolski, wywołane przez zaniedbanie żeglugi śródlądowej,

3. Korzyści, jakie przyniesie połączenie Warty z Notecią via projektowany kanał Warta — Gopło,

4. Program prac inwestycyjnych dla ulepszenia żeglugi: a) przez regulację Warty, b) budowę kanału Warta — Gopło, c) uruchomienie statków dla żeglugi.

STAN DRÓG WODNYCH W WIELKOPOLSCE

Ad 1. Możliwości korzystania z żeglugi śródlądowej na terenie wojew. poznańskiego ograniczają się:

a) do odcinka Warty od Pyzdr do Międzychodu na odległości Pyzdr — Poznań	109,00 km	
Poznań — Międzychód	115,00 „	224,00 km
b) do Gopla i górn. Kanału Noteckiego	39,39 km	
c) do skanalizowanej Noteci na terenie Państwa Polskiego	106,00 „	
d) do Noteci na granicy polsko - niem.	72,90 „	
e) do Bydgoskiego Kanału Bydg. Nakło	27,70 „	
f) do skanalizowanej Brdy	14,40 „	269,39 km

razem dróg wodnych 484,39 km

Długość drogi wodnej, łączącej Wisłę z Odrą, wynosi 179 km.

Dogodne połączenie tych ważnych arterii wodnych zostało dokonane za panowania Fryderyka Wielkiego przez budowę Kanału Bydgoskiego. Ze względu na ograniczony rozmiar służby kanałowych Bydgoskiego Kanału kursować mogą na szlaku Wisła — Odra tylko barki, czyli kanałówki małego typu „Finorman“, t. zw. „Uniwersalne“, o maksymalnym obciążeniu 150 do 180 ton, zależnie od stanu wody. Wykluczony jest przejazd statków o tonażu większym, np. statków odrzańskich o 400 — 500 tonach pojemności.

Korzystniej przedstawia się żegluga na Warcie, na której kursować mogą w normalnych warunkach spławu również większe statki. Należy tu podkreślić, że wobec niskiej frekwencji żeglugi na terenie Wielkopolski, ilość statków jest ograniczona, a przewozy dokonywują przeważnie właściciele niemieckich berlinek. Fakt ten ujemnie wpływa na możliwości zatrudnienia polskiego pracownika, tak fizycznego jak umysłowego.

1 a). Jakie zdolności przewozu istnieją na drogach wodnych województwa poznańskiego?

Według danych zaczerpniętych z urzędowych statystyk, żegluga na Warcie (przewóz roczny) dochodziła do 300 000 t. W poszczegól-

nych latach wykorzystano żeglugę na Warcie na terenie woj. Poznańskiego, jak następuje:

Przewieziono na Warcie w tonach	w kierunku do Odry	w kierunku od Odry do Poznania	Ogółem
rok	ton	ton	ton
1913	179 795	34 582	214 377
w czasie od 1919 — 1925 żegluga była prawie nieczynna	—	—	—
1925	127 198	18 177	145 375
1926	255 613	1 316	256 929
1927	237 057	25 656	262 713
1928	190 726	43 254	233 980
1929	215 809	369	216 278
1930	212 772	636	213 408
1931	118 635	1 863	120 498
1932	109 839	2 665	112 504
1933	61 202	746	61 948
1934	25 562	416	25 978
1935	24 768	131	24 899
1936	49 525	—	49 525

1937 wobec niskiego stanu wody na Warcie żegluga jest ograniczona

1 b). Należy tu zaznaczyć, że mimo uzyskania aprobaty przez władze nadzorcze P. Z. P. Z. na wywóz drogą wodną z Poznania do Szczecina 30 000 t zboża, transport ten napotyka na przeszkodę z powodu niskiego stanu wody w Warcie i zaniedbania regulacji koryta. Niekorzystny ten fakt zasługuje na krytykę, jeżeli się zważy, że Niemcy przed wojną światową transportowali Wartą kaolin nawet do Koła, a stamtąd wywozili ziemniaki.

Poważny ruch na Warcie, jaki stwierdzono w 1926 i 1927 należy tłumaczyć wzmocnionym eksportem węgla (57 000 t. rocznie) do Szczecina w czasie angielskiego strajku oraz masowym transportem kopalin (w 1925 — 100 998 ton, a 1927 — 90 000 ton). Normalnie wywożono w latach ostatnich Wartą do Niemiec następujące towary: cukier, mąkę zbożową i ziemniaczaną, zboże, drzewo, pasze wszelkiego rodzaju, węgiel.

Przewóz dokonany na Warcie z Niemiec do Poznania obejmował następujące towary: siemie lniane, maszyny rolnicze, kukurydzę, konopie, tłuszcze, wirówki, kaolin.

A jak przedstawia się ruch żeglugowy na Górnej Noteci i jej przedłużeniu?

W 1914 r. przewieziono 42 322 ton, w górę — 6 567 t., a 35 755 t. w dół. W 1936 r. wynosił ruch żeglugowy na Noteci łącznie Gopla: 137 688 t. Z tych transportów przypada na przywóz z Gdańska drogą wodną do Bydgoszczy 6 674 ton, z Kruszwicy, Bydgoszczy i innych miast do Gdańska 65 760 ton, z Kruszwicy, Bydgoszczy Wisły (materiały budowlane, węgiel) 36 063 ton, w kierunku Odry (celuloza — drzewo) 29 191 ton. Towary przewożone drogą wodną, obejmują: cukier, zboże, produkty rolne, papier, śledzie, towary kolonialne.

ZANIEDBANIA W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

Ad 2. Na skutek planowej polityki rządu, a szczególnie na skutek działania taryf, zmierzających w kierunku popierania portu gdyńskiego, ruch towarowy na Warcie stale się zmniejsza i tracąca od roku 1928 swoje znaczenie w zakresie masowych transportów żegluga śródlądowa. W przeciwstawieniu do roku 1927, w którym rejestrowano 263 000 ton przewozów na Warcie, spadły transporty wodne na tej magistrali wodnej do 24 499 ton w 1935 r.

Przyczyny tego objawu szukać należy w dążeniu czynników rządowych do skoncentrowania przewozów masowych w Gdyni, co się też osiąga przez stosowanie specjalnych taryf przewozowych oraz innych środków, jakie administracji państwowej stoją do dyspozycji.

Mimo, że przewóz 1 tony zboża z Poznania do Szczecina na Warcie i Odrze kalkuluje się na 8,50 zł, skierowały PPZ w latach ubiegłych swoje transporty, przeznaczone na eksport zamorski z Poznania do Gdyni i Gdańska drogą kolejową, który to przewóz kosztuje zł 16,50 za tonę. Polityka, dążąca do popierania interesów Gdyni, uniemożliwia posługiwanie się przewozem wodnym na Warcie

do Szczecina, co przedstawia dla życia gospodarczego Wielkopolski, a szczególnie powiatów ciężających do Warty, poważne straty. Pod pewnym względem utrudnia taki stan współzawodnictwo z centralnymi województwami, posługującymi się tanią żegluga na Wiśle.

O ile przewóz 1 tony tłuszczów z Gdyni do Warszawy na Wiśle płaci się 15 zł, wynosi przewóz kolejowy tego towaru z Poznania do Gdyni 62,50 zł. Przewóz drogą wodną z Warszawy do Gdyni wynosi za 1 tonę krochmalu 18,— zł, wobec kosztów przewozu kolejowego tego fabrykatu z Poznania do Gdyni w kwocie 26,30 zł. Odległość drogą kolejową wynosi z Poznania do Gdyni 327 km, z Warszawy do Gdyni 408 km. Podobny stosunek kosztów transportu zauważa się przy przewozach innych towarów.

Jeżeli zważy się, że w 1935 r. wywieziono z powiatów ciężających do Warty kolejną żelazną ziemiopłodów 117 087 ton a gotowych towarów, jak cukier, mąka makuchy, krochmal, melas, drzewa 70 062 ton

razem 187 149 ton

a którą to ilość możnaby eksportować Wartą do Szczecina, to strata dla eksporterów wynosiła na różnicy frachtu do 1 miliona złotych w jednym tylko roku.

Taki stan rzeczy wymaga rewizji w interesie rozwoju życia gospodarczego województwa Poznańskiego, nie mówiąc już o znaczeniu strategicznym ze względu na możliwość utrzymania w czasie działań wojennych bezpośredniego ruchu żeglugowego na Wiśle i Warcie.

KANAŁ WARTA — GOPŁO.

Ad 3. Może to nastąpić jedynie przez budowę kanału Warta — Gopło, co jest zaprojektowane i czeka na zrealizowanie. Trasa tej magistrali wodnej przeprowadzoną będzie od Morzysławia pod Koninem do Gosławic, skąd pobudowane zostanie połączenie kanałowe przez jezioro Gosławickie i Ślesińskie do Gopla. Przez Gopło istnieje połączenie z Wisłą via Górna Noteć, Brda.

Ta projektowana arteria tworzy bezpośrednią komunikację wodną Poznania i zaplecza z Polskim Bałtykiem. Długość tej drogi wyniesie około 495 km. Dzieli się ona na następujące odcinki: Poznań — Konin — 155 km; Konin — Brdy Ujście — 160 km; Brdy Ujście — Gdańsk — 160 km; Gdańsk — Gdynia — 20 km.

Dla porównania możliwości transportowych na drodze wodnej po wybudowaniu kanału Warta — Gopło w przeciwstawieniu z przewozem kolejowym niechaj posłuży następujące zestawienie odległości:

Na trasie Poznań — Gdańsk 327 km kolejną a 487 km drogą wodną; na trasie Ślesień — Gdańsk 343 km kolejną a 444 km drogą wodną; na trasie Konin — Gdańsk 302 km kolejną a 339 km drogą wodną. Wynika z tego zestawienia, że w kierunku Poznania — Gdańsk droga kolejowa jest o 160 km krótsza od drogi wodnej, na trasie Konin — Gdańsk różnica ta spada już do 37 km, co powoduje zdolność konkurencyjną transportu żeglugowego z przewozem kolejowym.

A jednak możliwości zdrowej eksploatacji Warty i projektowanego kanału przedstawiać będą wówczas korzyści dla życia gospodarczego, jeżeli kolej zmieni swoją politykę taryfową, stosowaną w interesie popierania Gdyni przy transporcie masowych towarów, odciaży ruch kolejowy dla przewozów zbiorowych na rzecz żeglugi. Kolej ma możliwość wprowadzenia takich taryf, jeżeli konieczność interesów państwowych tego wymaga. Należy sobie uprzytomnić, że nie należy tylko uwzględniać przewozu na trasie Poznań — Gdynia, a przede wszystkim z południowych powiatów woj. Poznańskiego, szczególnie z rejonu Konina oraz części rejonu Łódzkiego.

Według obliczeń fachowców, na szlaku Konin — Kanał Górno-Notecki preliminaruje się po ukończeniu budowy Kanału Warta — Gopło ilość przewozów na około 200 000 ton. Ruch ten wzmocni się poważnie po uruchomieniu drogi wodnej Konin — Gdańsk, jeżeli usprawni się żegluga na dolnej części Warty i w kierunku Łodzi doliną Neru. Połączenie rejonu Łódzkiego z Bałtykiem drogą wodną od Ozorkowa, stanie się koniecznością. A gdy skanalizowanie Warty aż po Działoszyn zostanie dokonane (90 km od Zagłębia Dąbrowskiego), to wówczas kanał Warta — Gopło stanie się jedną z najważniejszych arterii Polski. Przez uruchomienie kanału Gopło — Warta przy racjonalnej zmianie taryfy kolejowej, powstaną dla województwa Poznańskiego, a także pośrednio dla części województwa Łódzkiego, poważne korzyści, a mianowicie nastąpi

- a) potanie transportów masowych, surowców, półfabrykatów, a także pewnych wyrobów gotowych,
- b) udogodnienie dla eksportu i importu,

c) sprawniejsze i racjonalniejsze wykorzystanie warsztatów pracy przedsiębiorstw rolnych i przemysłu o produkcji masowej, położonych w pobliżu Warty i proponowanego kanału,

d) uprzystępnienie rejonów położonych nad Wartą i projektowaną nową drogą wodną dla celów turystycznych,

e) wzmocnienie eksportu standardyzowanych ziemiopłodów z Wielkopolski, znanych na rynkach zagranicznych, aby w miejsce wyeksportowanych z kraju artykułów rolnych, dowieść tanią i dogodną drogą wodną na cele uzupełnienia zapasów konsumpcyjnych poznańskie ziemiopłody z powiatów, położonych przy projektowanym kanale Warta — Gopło,

f) wykorzystanie istniejących i mających powstać portów i przystani rzecznych nad Wartą. (Międzychód, Sieraków, Wronki, Poznań, Staroleka, Śrem, Orzechów, Pyzdry) dla celów transportowych dla rolnictwa, przemysłu i handlu fabryki ceramiczne, superfosfatów, krochmalu, młyny, tartaki,

g) powstanie nowych przedsiębiorstw przewozowych i pomości-czych warsztatów przemysłowych, związanych z żegluga, co się korzystnie odbije na położeniu świata pracy woj. Poznańskiego,

h) podniesienie gospodarki rolnej na terenach mniej użytecznych, położonych na szlaku projektowanego kanału Warta — Gopło i związana z tą regulacją poprawa socjalnych stosunków miejscowej ludności,

i) możliwości dogodnego transportu węgla na Warcie przy uwzględnieniu przeładunku w okolicy Koła na statki rzeczne oraz taniego przewozu torfu, eksploatowanego w pobliżu projektowanego kanału.

POTRZEBY UZUPEŁNIEN WODNO - KOMUNIKACYJNYCH.

Ad 4. Jakie potrzeby inwestycyjne w charakterze wodno - komunikacyjnym należałoby w najbliższym okresie na terenie woj. Poznańskiego zaspokoić przy uwzględnieniu wyżej określonych braków?

a) Przede wszystkim należy niezwłocznie przystąpić do regulacji Warty, aby zapewnić prawidłową żegluga na szlaku Międzychód — Poznań — Konin. Należy zatem spotęgować prace regulacyjne przy pomocy posiadanych taboru dla pogłębienia koryta Warty oraz obwałowania brzegów od ujścia Prosną aż do Koła, budowy i naprawy ostróg. Niezbędne jest uzupełnienie taboru statków objazdowych i holowniczych o płytkim zanurzeniu i zaopatrzenie istniejących w zapęd motorowy. Tak samo należy czuwać nad prawidłowym utrzymaniem drogi wodnej na Noteci poprzez Kanał Notecki, Brdę aż do Wisły, z uwzględnieniem gruntownej naprawy, a nawet rozbudowy śluz w celu umożliwienia przetaczania większych statków.

Tak pomyślana konserwacja istniejących dróg wodnych przyczyni się do lepszego wykorzystania istniejących dróg śródlądowych w interesie życia gospodarczego na terenie Wielkopolski.

b) Palącą kwestią pozostaje budowa kanału Warta — Gopło wedle wszechstronnie opracowanego projektu inż. Tillinger. Prace wstępne są wprawdzie przygotowane, wymiary wykończone, a wniośki o wydzielenie terenów potrzebnych dla budowy kanału przesłano do woj. Łódzkiego, któremu przypada urzędowo obowiązek przeprowadzenia wykupu, wzgl. wywłaszczenia wyznaczonych nieruchomości. Przyspieszenia tych czynności należy się energicznie domagać. Trasa tego kanału przeprowadzona będzie od Morzysławia pod Koninem przez gosławickie, ślesińskie i czarne jezioro do Gopla, skąd istnieje połączenie do systemu wodnego Górnej Noteci, Brdy i Wisły. Wynosi ona przeszło 17 km. Mimo, że wykorzystuje się przy budowie tego kanału kilka jezior, że teren nadaje się do przeprowadzenia prac ziemnych, że projektuje się budowanie 2 śluz, budowa wymagać będzie stosunkowo wysokich środków które preliminaruje się na przeszło 9,8 milj. złotych.

Urządzenie portu rzeczno pod Koninem w Morzysławiu, budowa 2 śluz, przeprowadzenie 10 mostów dla ruchu kołowego, 3 mostów kolejowych (1 dla szerokotorowych a 2 dla wąskotorowych) wymagać będą nakładów, których zapewnienie wymaga wszechstronnego wysiłku.

c) W interesie utrzymania dróg wodnych w należyłym stanie, zdalnych dla regularnej żeglugi na Warcie i Noteci, należy pamiętać o racjonalnej konserwacji potrzebnych statków objazdowych czy holowniczych. Przede wszystkim wymaga normalny ruch administracyjny zakupu dla Urzędu Wodnego w Koninie statku objazdowego i holowniczego oraz usprawnienia zapędu na przestarzałych statkach. Nadto należy pomyśleć o zapewnieniu statków transportowych, jak berlinek, holowników na cele przewozowe, których zakup należy do obowiązku prywatnego życia gospodarczego, aby unie-

leżnić się od niemieckiego taboru. Wobec braku przedsiębiorstw żeglugowych na obszarze woj. Poznańskiego i w interesie wykorzystania istniejących dróg wodnych, należy propagować powstanie prywatnych firm, które (w obliczu obecnie istniejącego braku taboru kolejowego) mogą odciażyć kolej i przyczynić się do usprawnienia komunikacji.

TECHNIKA SFINANSOWANIA

Rozwiązanie tego trudnego zagadnienia finansowego wymaga planowego i konsekwentnego wysiłku. Wobec ciężkiego położenia gospodarczego kraju i ograniczonych środków budżetowych Skarbu, nie można się łudzić, aby do 1940 r. można było tak poważne środki dla podanych inwestycji wodno - komunikacyjnych uruchomić.

a) Proponuje się, aby poważne preliminowane wydatki rozłożyć na lat 5 od 1938 r. począwszy, tj. do 1943, co wyniosłoby przy obniżonych kosztach zł 35 150 000,— przeciętnie, więc rocznie po zł 7 030 000,—.

b) Ponieważ stosunek robocizny do kosztów materiałów (pochożenia wyłącznie krajowego) wynosi 50—75%, na pokrycie robocizny, należałoby przeprowadzić przydzielenie zł 2 500 000,— z Funduszu Pracy

wojew. poznańskiego	zł 2 000 000,—
„ pomorskiego	zł 250 000,—
„ łódzkiego	zł 250 000,—
razem	zł 2 500 000,—

c) Dalsze zł 4 000 000,—
należałoby ustawowo zabezpieczyć w przyszłych budżetach Państwa.

Resztę wydatków (zł 530 000,—) należałoby uzyskać z budżetów samorządów terytorialnych, a więc z obszaru obecnego woj. Poznańskiego i przyszłych powiatów przydzielonych z Wojew. Łódzkiego do Wielkopolskiego ze względu na korzyści gospodarcze, jakie powstaną dla ludności z okolic ciężających do planowanych dróg wodnych.

d) O ile takie rozwiązanie okazałoby się niemożliwym, należałoby pomyśleć o zainteresowaniu zagranicznego przedsiębiorstwa budowy dróg wodnych, w celu sfinansowania tych robót.

Byłoby to w ten sposób pomyślane, że przedsiębiorca zagraniczny otrzymałby równowartość w postaci skryptów dłużnych, wystawionych przez Skarb Państwa lub za pomocą zobowiązań ze strony samorządu terytorialnego.

e) Propozycja zmierzająca do rozbudowy kanałów przy pomocy taniej pracy więźniów, wedle szczegółowo opracowanych planów dr Jana K. Czyreka w jego książce o „Budowie nowych dróg wodnych w Polsce“, zdaniem piszącego te słowa nie może być wcześniej zrealizowana, dopóki nie zostanie w Polsce zlikwidowana kwestia bezrobocia. Można by jedynie powierzyć częściowo prace Junakom.

Jak z powyższego opracowania wynika, inicjatywa do wykozystania dróg wodnych na terenie woj. Poznańskiego zaczyna się zamieniać w czyn, czego objawem chociażby tylko przygotowany projekt. Zależy będzie od konsekwentnego wysiłku wszystkich czynników zainteresowanych, aby jak najwcześniej rozwiązać zagadnienie stworzenia jednej z najważniejszych arterii komunikacyjnych w Polsce¹.

¹ Jak wiadomo budowa kanału Warta — Gopło będzie rozpoczęta już z wiosną br.

— KONIEC —

J. GREGOROWICZ

DAWN. ED. KARGE

SZLIFIERNIA

POZNAŃ

ULICA NOWA 78

TELEFON 50-18

poleca:

wyroby nożownicze,
scyzoryki,
nożyczki,
brzytwy,
aparaty do golenia,
przybory fryzjerskie

nakrycia stołowe,
sprzęty kuchenne,
domowe i osobistego
użytku
sprzęty restauracyjne,
szciotki wszelkiego
rodzaju

narzędzia i przybory dla
hodowli zwierzęcej oraz
ogrodnicze,
wszelkie części zapaso-
we do maszyn

Hauptnera

OSTATNIE NOWOŚCI!