

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

T. L.: Wartość gospodarcza połączenia Warty z Wisłą

Źródło:

Gospodarka Zachodnia 1936 Rok 1 numer 1, strona 30

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)

WARTOŚĆ GOSPODARCZA POŁĄCZENIA WARTY Z WISŁĄ

Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu zajęła się w ostatnim czasie opracowaniem przewidywań oraz postulatów ekonomicznych i komunikacyjnych w związku z budową kanału Warta—Gopło—Wisła.

Koła gospodarcze Wielkopolski coraz bardziej zdają sobie sprawę z doniosłej roli, jaką w naszym życiu gospodarczym odegra nowa trasa wodna, wiążąca Poznańskie i innymi województwami, a przede wszystkim łącząca bezpośrednio Poznań z naszym portem morskim. W chwili obecnej z istniejącego częściowego połączenia wodnego przyszłego kanału — a mianowicie na odcinku Gopło—Kanał Górnonotecki — korzysta przede wszystkim powiat mogileński, dostarczający do przewozu zboże i ziemniaki a otrzymujący węgiel, koks i śledzie. Od czasu jednakże dokonania bezpośredniego połączenia wodnego Warty z Wisłą sądzić należy, że pod względem gospodarczym do nowej drogi wodnej po uregulowaniu Warty do Sieradza w górę rzeki, będzie ciążyła przeważająca część naszego województwa. Przewidywania te są opierane na tym, że nowa trasa wodna stworzy dogodny połączenie z Wisłą, która już dziś spełnia usługi transportowe na całej prawie długości od Zagłębia Węglowego po Gdańsk.

Przy rozpatrywaniu postulatów ekonomicznych projektowanego kanału należy uwzględnić, że oddalenie jakiegokolwiek miejscowości w województwie poznańskim od najbliższej drogi wodnej (Warta, Prośna, Noteć, Kanał Górnonotecki, Gopło) nie przekracza 75 km. Wobec tego poważna część towarów transportowanych obecnie drogami żelaznymi lub bitymi przejdzie na drogę wodną, o ile będą przeznaczone do miejscowości leżących w pobliżu sieci dróg wodnych, względnie, o ile z takich miejscowości będą wysyłane do Poznańskiego.

Na drogę wodną przejdą nie tylko tanie towary, obecnie przewożone szlakami lądowymi i z wysiłkiem znosząc te koszty transportu, — lecz również wszelkie ilości ładunków masowych — dziś unieruchomionych — znajdują się na drodze wodnej po wybudowaniu kanału i uregulowaniu Warty od Sieradza do ujścia Prośny. Do takich ładunków masowych m.in. należą: płody rolne, nawozy sztuczne, maszyny rolnicze, wyroby ceramiczne, drzewo, kamienie, torf.

Specjalnego ożywienia ruchu żeglugowego po wybudowaniu kanału spodziewać się należy w kierunku do Wisły, użytkowanego do wywozu nie tylko płodów rolnych do portów, lecz także wytworów przemysłu wielkopolskiego do innych dzielnic. Nie mniej wzmoże się również ruch żeglugowy w dolnym biegu Warty od Międzychodu. Należy przewidywać, iż na drogę wodną przejdą wszelkie transporty w relacjach osiągalnych drogą wodną z wyjątkiem towarów, przy przewozie których zależy na pośpiechu w dostawie.

Nie ulega żadnej wątpliwości, że budowa nowego kanału wpłynie korzystnie także i na rozwój ruchu lokalnego we wszystkich trzech możliwych kierunkach, a mianowicie do Międzychodu, do Sieradza i do Bydgoszczy. Stopień nasilenia tego ruchu trudno jeszcze w chwili obecnej określić, gdyż będzie zależał od udogodnień i rodzaju portów, urządzeń ładowniczych, do-

jazdowych dróg bitych i żelaznych, — od taboru żeglugowego, a także — rzecz oczywista — od koniunktury gospodarczej.

Najważniejszym postulatem zracjonalizowania żeglugi na nowym szlaku wodnym — to poprawa warunków nawigacyjnych. Dużą rolę odegra tutaj również odpowiednie dostosowanie taboru rzeczno. Nowy przekop winien być dość szeroki, by mógł przyjmować większe jednostki przewozowe jako bardziej ekonomiczne. Jeżeli pierwotny przekop nie będzie przeprowadzony — ze względów finansowych — w odpowiedniej szerokości, to jego planowanie winno umożliwić rozbudowę do koniecznej szerokości i głębokości. Jest to bardzo ważny postulat, gdyż nowy kanał ma z czasem stać się główną arterią komunikacyjną w połączeniu Zagłębia Węglowego z portami.

Budowa nowego kanału przyniesie poważne zmiany w stosunkach gospodarczych terenów, ciążących ku nowej drodze wodnej. Mianowicie podniesie się wartość gruntów w tych okolicach, i to zarówno przeznaczonych na kulturę rolną z uwagi na ułatwiony zbyt produktów, jak i w ośrodkach miejskich na skutek stworzenia dobrych warunków uprzemysłowienia. Pod względem turystycznym okolice znajdujące się w pobliżu: Warty, projektowanego kanału oraz kompleksu jezior, wchodzących w skład projektowanego połączenia wodnego, — posiadają wielkie walory z uwagi na piękne okolice, zabytki historyczne i wysoki poziom gospodarczy. (T. L.)

* * *

Na temat budowy Kanału Warta—Gopło—Wisła już od pół roku mówi się wiele. Niestety dyskutują w tej sprawie tylko sfery gospodarcze snując piękne plany na przyszłość. Dotychczas jednak brak miarodajnego oświadczenia ze strony czynników ministerialnych, stwierdzającego, iż budowę kanału postanowiono już definitywnie i w terminie określonym.

Mamy wrażenie, że w okresie, w którym samorząd gospodarczy wraz z czynnikami administracyjnymi zastanawiają się nad wynalezieniem rodzaju zatrudnienia dla bezrobotnych, budowa kanału sprawę tę rozwiązałaby należycie; przy tych bowiem robotach znalazłyby zatrudnienie tysiące rąk, którym dziś — w licznych wypadkach — kaze się wykonywać prace mało produktywne, byle tylko nazywało się, że bezrobotny nie otrzymuje zasiłku za darmo.

Jeżeli istotnie Ministerstwo zdecydowało o budowie kanału, można już dziś przeprowadzać prace przygotowawcze, by z wiosną rozpocząć roboty kapitalne. Przynajmniej zasiłki dla bezrobotnych będą udzielane w postaci pracy, dającej efekt produktywny i dla gospodarstwa społecznego rentowny.

Ponieważ ostatnio rozeszły się pogłoski, że budowa kanału Warta—Gopło—Wisła jeszcze nie jest przesądzona, byłoby przeto wskazane wydanie oficjalnego w tej sprawie komunikatu.

Jeżeli zaś istotnie Rząd ma zamiar kanał budować — to na co czekać z rozpoczęciem robót, jeżeli wypłacane zasiłki bezrobotnym idą w miliony złotych? Za te same pieniądze można uruchomić roboty publiczne przy budowie kanału.