

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Rozdział:

Maciejewski Franciszek: Inwestycje wodno-komunikacyjne

Źródło:

Program inwestycji w Wielkopolsce. Wielkopolska Rada Gospodarcza
Poznań, [wydawca nieznany], 1937, strony 184-198

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

Inwestycje wodno-komunikacyjne.

I. Wstęp.

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 wypadało przewozów w T. kl.

	<u>Kolejami</u>	<u>drogami</u> <u>wodnymi</u>	<u>razem</u>
w Stanach Zjednoczonych	4070	900	4970
w Holandii /1929/	296	1,560	1856
w Niemczech "	1040	360	1400
w Belgii 1932	555	308	836
w Rosji 1910	448	348	796
w Czechosłowacji /1931/	556	137	693
we Francji 1910	555	131	686
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 połaci kraju od zagłębi 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 wolnocłowej 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:

II. Zakres inwestycji 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:

ad¹/ - Regulacja i obwałowanie odcinka Warty od ujścia Prosny do Koła, które to prace wstępne umożliwią prawidłową żeglugę na całej rzece Warcie od Międzychodu do Koła, wymagać będzie ogółem zł 13,980.000.

ad²/ - Regulacja Prosny, niezbędna do uszlusowania tego dopływu Warty w interesie rozwoju gospodarczego powiatów ciążących do rzeki

Prosny, kosztować będzie 5,500.000

do przeniesienia 19480.00

z przeniesienia 19,480.000.-

ad 3/ - Rozbudowa około 1500 ostróg i wykonanie
kilkunastu okopów nad Wartą na strefie od
ujścia Prosny do Obornik oraz umocnienie brze-
gów kanału bydgoskiego /młyńskiej Brdy/ -wyma-
ga nakładu 3,000.000.-

ad 4/ - Zakup taboru objazdowego i holowniczego dla
Zarządu Wodnego w Koninie i innych zarządów
wodnych preliminaruje się na 575.000.-
razem 23,105.000.-

b¹/ -Opracowanie projektów wyżej określonych inwesty-
cyj z uwzględnieniem projektu Kanału Warta-Gop-
ło i kanału lateralnego nad Wartą od Czeszewa
do Lubonia, który to ostatni przez skrócenie rze-
ki i piętrzenie wody na 18 m umożliwi uzyskanie
siły napędowej około 6,000 km/węgiel zielony/
ustala się na zł 150.000.-

b²/ Budowa zagród dla nadzorców rzek wynosić bę-
dzie " 95.000.-

b³/ Budowa kanału Warta- Gopło wymaga nakładu . . " 9,800.000.-

b⁴/ Budowa kanałów bocznych w powiatach żnińskim,
mogileńskim, inowrocławskim oceniona jest na " 2,000.000.-

razem 4b/ 12,045,000.-

Zatem preliminaruje się ogółem na okres od 1937 do 1940 r.

na inwestycje wymienione pod 4a i b/ 23,105.000 zł na koszty regu-
lacji Warty, Noteci i Brdy a 12,045,000 " na budowę kanału
razem 35,150.000 zł

Warta-Gopło, z czego przypada przeciętnie na 1 rok /uważając 1937

rok gospodarczy za ubiegły/.

= 35.150.000 zł : 3 = 11,716.666 zł

III. 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;

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

a/ do odcinka Warty od Pyzdr do Międzychodu na

odległości	Pyzdry - Poznań	- 109 km	
	Poznań - Międzychód	- 115 "	224 km

b/ do Gopła i górn. Kanału Noteckiego 39,39km

c/ do skanalizowanej Noteci na terenie Państwa Folskiego 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 " 260,39 km

razem dróg wodnych 484,39 km

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

Dogodne połączenie tych ważnych arteryj wodnych zostało dokonane za panowania Fryderyka Wielkiego przez budowę Kanału Bydgoskiego.

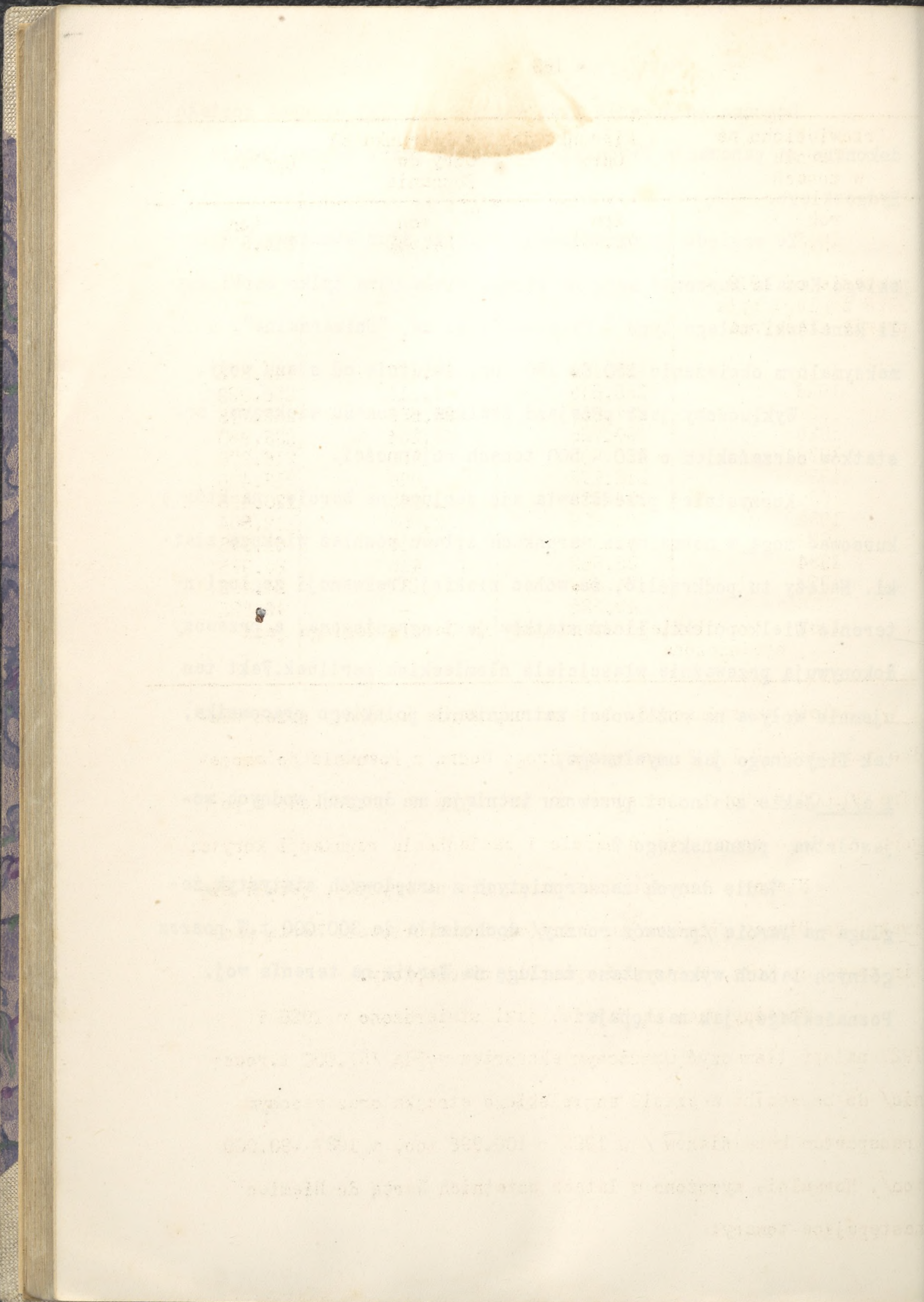
Ze względu na ograniczony rozmiar śluz kanałowych Bydgoskiego Kanału kursować mogą na szlaku Wisła-Odra tylko barki, czyli kanałówki małego typu "Finorman", t. zw. "Uniwersalne", o maksymalnym obciążeniu 150 do 180 ton, zależnie od stanu wody.

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 ?

Wedle danych zaczerpniętych z urzędowych statystyk, żegluga na Warcie /przewóz roczny/ dochodziła do 300.000 t. W poszczególnych 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 1913	ton 179.795	ton 34.582	ton 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	24.368	131	24.499
1936	49.525	-	49.525
1937 wobec niskiego stanu wody ograniczona	na Warcie żegluga jest		

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 ziemiopłody.

Poważny ruch na Warcie, jaki stwierdzono w 1926 i 1927 należy tłumaczyć wzmożonym eksportem węgla /57.000 t.roczenie/ do Szczecina w czasie angielskiego strajku oraz masowym transportem kopalniaków / 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 Gopła: 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 "
na tranzyt w kierunku Wisły /materiały budowlane, węgiel/ 36,063 "
w kierunku Odry /celuloza-drzewo/ 29,191 "

Towary przewożone drogą wodną, obejmują: cukier, zboże, produkty rolne, papier, śledzie, towary kolonialne.

Ad 2. Na skutek planowej polityki rządu, a szczególnie na skutek działania taryf, zmierzających w kierunku popierania portu gdynskiego, ruch towarowy na Warcie stale się zmniejsza i za-traca od roku 1928 swoje znaczenie w zakresie masowych transportów żegluga śródlądową. 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 tonnę.

Polityka, dążąca do popierania interesów Gdyni, uniemożliwia posługiwanie się przewozem wodnym na Warcie do Szczecina, co przedstawia dla życia gospodarczego Wielkopolski, a szczególnie powiatów ciążących do Warty, poważne straty. Pod pewnym względem utrudnia taki stan współzawodnictwo z centralnymi województwami, posługującymi się tanią żeglugą na Wiśle.

O ile za 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 toną 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 " Gdyni 408 "

Podobny stosunek kosztów transportu zauważa się przy przewozach innych towarów.

Jeżeli się zważy, że w 1935 r. wywieziono z powiatów ciążących do Warty koleją żelazną ziemiopłodów - 117.087 ton a gotowych towarów, jak cukier, mąka, makuchy, krochmal, melas, drzewa - 70.062 "

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.

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 Slesińskie do Gopła. Przez Gopło istnieje połączenie z Wisłą via Górna Noteć, Brda.

Projektowana ta 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 "
Brdyujście - Gdańsk	- 160 "
Gdańsk - Gdynia	- 20 "

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 koleją a 487 km drogą wodną

na trasie Slesin - Gdansk 343 km koleją a 444 km drogą wodną
" " Konin - Gdansk 302 " " " 339 " " "

Wynika z tego zestawienia, że w kierunku Poznań- 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, odciąży 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.

Wedle 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 wzmoży się poważnie po uruchomieniu drogi wodnej Konin-Gdansk, jeżeli usprawni się żeglugę na dolnej części Warty i w kierunku Łódzkiej doliny 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 arterij Polski. Przez uruchomienie

kanalu 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/ wzmożenie eksportu standaryzowanych 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, Starołęka, Śrem, Orzechów, Pyzdry /dla celów transportowych dla rolnictwa, przemysłu i handlu /fabryki ceramiczne, superfosfatów, krochmalu, młyny, tartaki,
- g/ powstanie nowych przedsiębiorstw przewozowych i pomocniczych warsztatów przemysłowych, związanych z żeglugą, co się 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 takiego przewozu torfu, eksploatowanego w pobliżu projektowanego kanału.

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 żeglugę na szlaku Międzychód- Poznań i Poznań-Konin.

Należy zatem spotęgować prace regulacyjne przy pomocy posiadanego taboru dla pogłębienia koryta Warty oraz obwałowania brzegów od ujścia Prosny 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. Tillingera. Prace wstępne są wprawdzie przygotowane, wymiary wykończone, a wnioski 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, ślesiańskie i czarne jezioro do Gopła, 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 sluz, budowa wymagać będzie stosunkowo wysokich środków, które się preliminuje na przeszło 9,8 milj. złotych.

Urządzenie portu rzecznoego pod Koninem w Morzysławiu, budowa 2 sluz, 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 należytych stanie, zdolnych dla regularnej żeglugi na Warcie i Noteci, należy pamiętać o racjonalnej konserwacji potrzebnych statków, czy 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 uniezależnić 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 odciążyć kolej i przyczynić się do usprawnienia komunikacji.

IV. Technika sfinansowania inwestycji wodno-komunikacyjnych.

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 by wynosiło przy obniżonych kosztach zł 35,150.000 - przeciętnie więc rocznie po zł 7,030.000.

b/Ponieważ stosunek robocizny do kosztów materiałów /pochodzenia 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	" 250.000
" łódzkiego	" 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

W polskim sądzie...
...i przysięgł, że nie otrzymał...

IV. Technika... i metody...

Wskazując na to, że...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...

Wskazując na to, że...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...

Wskazując na to, że...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...

Wskazując na to, że...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...
...i konieczność...

względu na korzyści gospodarcze, jakie powstaną dla ludności z okolic ciążących 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.

Możnaby jedynie powierzyć częściowe prace Junakom.

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