

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Pietkiewicz Zenon: Drogi wodne, jako czynnik rozwoju
gospodarczego Polski

Źródło:

Przemysł i Handel R. 5 (1924) nr 35, strony 929-933

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)

równocześnie specjalnej deklaracji. Deklaracje podpisuje właściciel zastawu, przyczem nadmienia się, że w razie niespłacenia pożyczki w terminie P. K. O. może zastawy sprzedać bez odwołania się do sądu i bez stawiania dłużnika w zwłoce. Jako dowód przyjęcia zastawu wydaje P. K. O. dłużnikowi kwit zastawowy, w którym są podane warunki pożyczki, oraz wymienione zastawione walory.

W razie niezapłacenia pożyczki P. K. O. wysyła pod adresem dłużnika zawiadomienie o 7-dniowym terminie zwłoki, w ciągu którego zamiast procentu może być pobierana kara. Dopiero po upływie 7-dniowego terminu zastaw ulega sprzedaży.

Zastawione walory nie mogą podlegać żadnemu aresztowi ani sekwestrowi (nawet skarbowemu), dopóki nie będzie zapłacona pożyczka wraz z należnymi procentami.

Należności z tytułu niespłaconych pożyczek egzekwuje się tak samo, jak bezsporne należności skarbowe.

Powyższe rozporządzenie Prezydenta stwarza znacznie szerszą platformę pracy dla P. K. O., niż dotychczasowa ustawa. Pozwala to na rozwinięcie tych koniecznych prac P. K. O., które uprzednio, jedynie ze względów formalnych, nie mogły być przez P. K. O. prowadzone. W dziedzinie obrotu pieniężnego P. K. O. będzie mogła jeszcze intensywniej, niż dotychczas, uzupełniać pracę Banku Polskiego, jako instytucji emisyjnej.

L. D.

Drogi wodne, jako czynnik rozwoju gospodarczego Polski.

Poniższy artykuł pióra znanego ekonomisty, p. Z. Pietkiewicza, jest właściwie krótką monografią poruszonego przedmiotu. Zamieszczamy go w nadziei, że przyczyni się do spopularyzowania akcji regulacji dróg wodnych — która to sprawa ma dla naszego życia gospodarczego — naczenie pierwszorzędne.

REDAKCJA.

Już od bardzo dawna do komunikacji wodnej, jako do ważnych dróg handlowych, przywiązywano w Polsce wielką wagę. Od niepamiętnych czasów Wisła i Warta były pierwszorzędnymi drogami wodnymi. Wschodnie drogi Polski wywoziły swoje płody do miast nadmorskich Wisłą i rzekami pobocznymi. Dla dzielnic zachodnich takie same znaczenie miała Warta.

Jak wielką wagę przywiązywano do komunikacji wodnej, jako głównego czynnika pomyślności ekonomicznej, świadczą zabiegi Rządu Ks. Warszaw. i Kr. Kongr. około połączenia Warty z Wisłą. Nie szczędzono żadnych ofiar na dopięcie tak ważnego zamiaru.

Po kilku latach otworzono szczęśliwie żeglugę od ujścia Warty do Poznania, a później nieco aż do Konina.

Na całej tej przestrzeni obwarowane brzegi, sprostowane koryto, wyczyszczone dno, pozrywane młyny, groble, jazy nie tylko ułatwiły spław obciążonym statkom, ale nadto osuszyły rozległe zatopy i uwolniły nadrzecznych właścicieli od niezmiernych szkód, na jakie przy częstych powodziach byli od wieku wystawieni. Obszerne łąki i niedostępne błota,

które leżały bez użytku, wkrótce potem zamieniły się albo w urodzajne zagony, albo w najpiękniejsze łąki. Między innymi Gołęcin, Gogolew i wiele włości od Poznania do Pызdr zubożyło się o znaczną część najlepszych gruntów. Potężne statki, obciążone zbożem, drzewem lub innymi płodami, płynęły bezpiecznie do Poznania, Berlina, Elby, Szczecina i Bałtyku tedy, gdzie przedtem zaledwie przesunąć się mogły tratwy i łodzie rybackie.

„Wpływ, jaki ta nowa droga odbytu i dowozu zrobiła nagle na ceny płodów wewnętrznych i ze wewnętrznych, był niezmierny. Zboże, które w Brandenburgji często od 15 do 25 na stu wyżej płacono, aniżeli nad Wartą, towary, które o 10 i więcej procentu niżej stały w Szczecinie, aniżeli w Poznaniu, za ułatwionym przepływem zbliżyły się do równowagi, zapewniły z obu stron znaczne zyski. Przemysł mieszkańców o tyle się nagle pomknął do wyższego stopnia, ile widział przyczynionego odbytu na swoje płody. Zaniedbane lasy, zakrzewione odłogi, kępami zarosłe strugi stały się wkrótce kapitałem, z którego właściciele podwoili swoje dochody“*).

Wojna i zmiany polityczne przerwały prace około tego wielkiego dzieła w stadjum najwyższym. Po oczyszczeniu Warty aż do Koła i Chełmna rząd miał zamiar w dalszym ciągu czyścić ją do Sieradza, a z drugiej strony przez ujście Neru, przez uprzedmiotowany kanał łączący i przez Bzurę udostępnić żeglugę aż do Wisły.

„Tym sposobem — pisze Surowiecki — byłby się utworzył bezpośredni związek pomiędzy wszystkimi prowincjami, jakie mu się dostały z podziału Polski. Zmiana polityczna kraju nie tylko nie zmniejszyła użyteczności tego ważnego zamiaru, ale go jeszcze uczyniła potrzebniejszym. W naszym położeniu Wisła jest średnim punktem, do którego zbiegają się teraz obowiązki i interesy wszystkich zarazem mieszkańców; ułatwienie do niej przystępu ułatwia ten związek, na którym polega dobro i bezpieczeństwo powszechne“.

Wielką wagę przywiązywano do regulacji Pilicy i połączenia jej z Wartą, przez co Wisła, jako główna droga handlowa, pozyskałaby ogromne ożywienie i nabrałaby jeszcze większej wagi. W r. 1775 architekt Nax otrzymał zlecenie zbadania koryta Pilicy oraz miejsc odpowiednich do połączenia jej z Wartą.

Specjalista ten przez umiarkowaną rachubę wykazał ówczesnej Radzie nieustającej, że po uregulowaniu Pilicy przyległe okolice na pięć mil. wszczepiałyby nią co rok do Wisły na 900 galarach 270.000 korcy samego zboża. Nadto liczył najmniej 200 łodzi, spławianych tedy z żelastwem od kuźnic końskich, drzewickich, suchedniowskich, samsonowskich i innych. Dalej do 200 statków, przewożących z różnych miejsc marmury, kamienie szosowe od Drzewicy, młyńskie żarnowe, oselkowe i toczydłowe z okolic Przedborza około 600 statków, obciążonych wapnem z pod Inowłodza i innych brzegów tej rzeki; około 100 łodzi, wywożących potaże, wejdasze, popioły, smołę, pakówkę, konopie i t. d., najmniej 200 pasów trafet z balami, klepkami, wręgami, krzywulcami i różnymi materiałami dębowymi; około 200 trafet z belkami, masztami, budulcem i t. d.; 100 pasów trafet z olszyną i ścięgami różnego drobniejszego drzewa; do 100 trafet z sianem, węglami,

*) Wawrzyniec Surowiecki: *O rzekach i spławach Krajów Księstwa Warszawskiego.*

tarcicami i t. d.; do 100 trafet z drzewem opałowym, czyli z browarką.

Do tego rachunku dochodzą jeszcze inne kategorie towarów, z uwagi na spław przez Pilicę do Warty za pomocą kanału.

Widzimy tedy, jak poważnie traktowano komunikację wodną pod względem ekonomicznym, jak doniosłe znaczenie nadawano głównemu traktowi handlowemu: Wisła — Warta przez Pilicę.

Podkreślając znaczenie ekonomiczne Wisły i jej dorzecza, zaznaczyć należy, że w czasach bardzo odległych główny ruch handlowy skupiał się na Wiśle, Bugu i Narwi. Od czasów zamierzchłych Wisła była drogą z południa ku morzu Bałtyckiemu. Bug łączył Europę Zachodnią z dorzeczem Dniepru, Narew łączył Litwę z Zachodem. Rzeki te, przepływając przez ziemie żyzne, były drogami dla wywozu przeważnie: zboża, materiałów leśnych i innych budulcowych, żelaza, miodu, soli, wosku, skór, sierści, lnu, konopi i t. d. W górę zaś z portów Bałtyku szły: ołów, cyna, ryby, kawa, kamienie, wyroby żelazne i t. d. Najważniejszymi ogniskami handlowymi były: Korczyn, Sandomierz, Kazimierz, Puławy, Warszawa, Nowy Dwór, Wyszogród, Płock, Dobrzyń, Włocławek, Nieszawa, Toruń, Gdańsk. Wywóz zboża z tych przystani w wieku XVI osiągał według wagi dzisiejszej 230.400.000 kilogramów. W końcu zaś tego wieku wywóz zboża urósł do 576.000.000 kilogramów. Inne przedmioty pod względem wartości dorównywały na ogół wywozowi zboża. Następnie ciągłe wojny i zmiany polityczne wpłynęły na znaczne zmniejszenie produkcji rolnej, a więc i na zmniejszenie ruchu handlowego. Skutkiem tego w końcu XVIII wieku znacznie się zmniejszył przewóz rzeczny. Kiedy zaś po traktacie wiedeńskim w r. 1815 ustaliły się stosunki na drogach wodnych Królestwa Polskiego, żegluga i ruch handlowy zaczęły się znowu ożywiać, czemu znacznie dopomagał Bank Polski, budując szereg spichrzów nad rzeką.

Zasadniczym wszakże warunkiem rozwoju sieci wodnej a więc i jej zdolności przewozowej, jest regulacja rzek polskich. Sprawa ta, zwłaszcza regulacji Wisły, datuje się od bardzo dawna. Przeważnie jednak polegała ona tylko na zabezpieczeniu ludności pobrzeżnej od powodzi. Sypanie wałów ochronnych zaczyna się już w wieku XIV, a w wieku XV rząd polski ogłasza prawa specjalne, dotyczące uszlusowania rzek. W latach 1496 i 1511 wydano prawa specjalne, ułatwiające korzystanie z dróg wodnych. W r. 1768 przyznano wydatek roczny 200.000 zł. p. na ulepszenie dróg wodnych. W r. 1787 Departament Policji poczynił „uwagi z powodu noty J. O. X. Prymasa o zaradzeniu wylewom i najazdowi hultajów”.

Po r. 1807 rząd Księstwa Warszawskiego powierza znanemu ekonomistcie, Wawrzyńcowi Surowieckiemu, opracowanie projektu regulacji Wisły. W r. 1813 praca nad regulacją i uszlusowaniem Wisły i jej dopływów rozpadła się na trzy państwa zaboreze. Charakter stosunków wzajemnych co do korzystania z rzeki określono w artykułach 22, 23 i 24 traktatu wiedeńskiego, zawartego w r. 1815. Artykuły te głoszą, że żegluga na wszystkich rzekach i kanałach na terytorjach poprzedniego Królestwa Polskiego jest wolna i nie może być wzbroniona nikomu z mieszkańców ziem polskich. Na zasadzie traktatu rządy: rosyjski, austriacki i pruski zawarły pomiędzy sobą konwencję, w której przy zapewnieniu swobodnej że-

glugi i handlu, główną uwagę zwrócono na konieczność zabezpieczenia gruntów pobrzeżnych od powodzi, na wzmocnienie brzegów, oczyszczenie koryta i wogóle dokonanie zupełnej regulacji na terytorjach wszystkich trzech państw.

Za czasów Królestwa Kongresowego (przed r. 1831) pojawiło się kilka uchwał i propozycji, których część wypełniono.

W końcu r. 1818 (29 grudnia) wyszło rozporządzenie generała Zajączka, aby oczyszczono koryto rzeki Wisły na przestrzeni od Warszawy do Torunia. Polecenie to miało być wykonane kosztem rządu, robotników zaś mieli dostarczyć właściciele gruntów nadbrzeżnych.

W epoce po wojnie rosyjsko — polskiej (1830 — 1831) wszystkie projekty regulacji Wisły i jej dopływów poszły na długo w zapomnienie. Dopiero w r. 1858 Rada Administracyjna Królestwa Polskiego wyznaczyła 12.000 rb. na koszty sporządzenia planów rzeki Wisły, a w r. 1861 utworzył się w Warszawie Komitet z udziałem przedstawicieli miasta, który miał zbadać stan komunikacji lądowych i wodnych.

Niezależnie od wszystkich konwencji Prusy i Austria na swoich własnych terytorjach w r. 1832 wzięły się do stopniowej regulacji Wisły, a roboty owe dały świetne wyniki. Najpierw (w r. 1832) wzięły się do pracy Prusy, które na całej przestrzeni w obrębie swoich granic uregulowały Wisłę i utrwaliły koryto. Rząd austriacki przystąpił do regulacji Wisły i jej dopływów o kilka lat później. Rozpoczął roboty na długości 103 kilometrów od ujścia Przemszy do wsi Morgi na granicy Galicji i Królestwa Polskiego. Regulacja części górnej do Krakowa nie była przed wojną dokonana. Na przestrzeni zaś od Krakowa do granicy rosyjskiej roboty ukończono.

Dopływy Wisły pod względem regulacji rząd austriacki rozdzielił na trzy kategorie. Do pierwszej zaliczono rzeki pograniczne i spławne. Tam wszystkie roboty prowadzone były na rachunek Skarbu Państwa. Do tej kategorii należały: Wisła, Przemsza, Dunajec, Wisłoka i San. Do kategorii drugiej należały te rzeki, które na mocy ustawy z dn. 30 czerwca 1884 r. były regulowane przez ludzi zainteresowanych najbliższej przy pomocy państwa: Soła, Skawa, Górny Dunajec, Raba, Biała, Górna Wisłoka.

Do kategorii trzeciej należały dopływy powyższych rzek, które powinny być regulowane w tych wypadkach, jeżeli pominięcie ich grozić będzie klęską mieszkańcom okolicznym. Ustawa z r. 1901 o regulacji rzek głosi, iż roboty regulacyjne powinny być wykonane w ciągu 20 lat, zaczynając od r. 1904, na ogólny rachunek państwa i kraju.

W ciągu powyższego okresu postanowiono jeszcze dokonać regulacji rzek następujących: Dunajca, Sanu, Raby, Popradu, Wisłoki, Tanewu.

Austria przystąpiła do uregulowania wszystkich bez wyjątku mniejszych i większych dopływów Wisły za pomocą utrwalenia koryta i wałów ochronnych, nie podlegających zalewom. Regulację części Wisły na pograniczu Królestwa Polskiego Austria zaczęła w r. 1870, do roku zaś 1907 wykonano 70% ogólnej ilości robót zamierzonych. Prócz robót regulacyjnych rząd austriacki na całej długości swego brzegu Wisły zbudował wały ochronne i prowadził roboty meljoracyjne w najszerszym zakresie.

Najbardziej po macoszemu Wisła była traktowana i w największym zaniedbaniu pozostawała pod

rzędem rosyjskim w granicach b. Królestwa Polskiego, pomimo że zarówno bardzo ważne względy ekonomiczne, jak i stosunki polityczne z państwami sąsiednimi wymagały tej regulacji, gdyż zaniedbanie tej ważnej arterji komunikacyjnej i handlowej stosunkowo na największej przestrzeni udaremniło w znacznej mierze tą wielką pracę, jakiej dokonano ogromnym kosztem i wysiłkiem w państwach sąsiednich.

Według konwencji, zawartej pomiędzy Rosją a Austrią 20 sierpnia 1864 r., Rosja przyjęła na siebie obowiązek regulowania pogranicznej części rzeki na przestrzeni 175 wiorst. Według art. 2 owej konwencji, regulacja miała na celu naprawę i uzdolnienie do żeglugi Wisły i Sanu do takiego stopnia, ażeby nawet przy niskim poziomie wód, na stopę niżej zera, według wodomiaru krakowskiego koryto rzeki posiadało niezbędną dla żeglugi głębokość. Nadto warunkiem koniecznym było zapobieganie tym szkodom, jakie wyrządzają powodzie i częste zatory lodowe.

Austria wykonała wszelkie roboty regulacyjne bardzo skrupulatnie, gdy tymczasem Rosja, pomimo konwencji, zrobiła bardzo mało a robiąc niedołężnie utopiła na marne znaczne sumy. Pomimo, że Komisja Międzynarodowa w r. 1902 jednogłośnie zaliczyła regulację Wisły od Nieszawy do granicy pruskiej do robót bardzo pilnych i niezmiernie ważnych, były one dokonywane nadzwyczaj opieszale, gdy właściwie należałoby je prowadzić bardzo energicznie.

Podstawą regulacji Wisły w obrębie b. Królestwa Polskiego był projekt inż. Kostenieckiego, opracowany z polecenia Ministerstwa Komunikacji w r. 1878 a w r. 1880 zatwierdzony przez Komisję międzynarodową. Według tego projektu koszt robót był obliczony na 31.500.000 rb., następnie zaś, z powodu wzrostu cen, obliczono te koszty przed wojną na 42.000.000 rb. Projekt inż. Kostenieckiego nie był wszakże nowym. Archiwum b. Królestwa Polskiego posiadało mnóstwo projektów dawniejszych, dotyczących regulacji Wisły. Atoli przewroty polityczne a w ich następstwie zmiany i systemy, stosowane do b. Królestwa, nie pozwoliły na wprowadzenie w czyn żadnego z tych projektów. Wszakże projekt inż. Kostenieckiego, oparty na gruntownym zbadaniu rzeki, był ostatnim; po nim okręg warszawski prowadził tylko dorywcze, częściowe studia. Roboty, które przed wojną wykonywano i które pochłonęły miliony, były prowadzone prawie na oślep, gdyż na podstawie badań przestarzałych. Oczywiście w takich warunkach nietylko cała robota poszła na marne, ale nawet, prowadzona wadliwie, błędnie, przyniosła nieobliczone szkody.

Wybitny specjalista niemiecki dyrektor Towarzystwa Bromberger Schleppschiff fahrt—Actiengesellschaft, wypowiedział następującą opinię o znaczeniu naszej głównej arterji wodnej:

„Wisła, rzeka wielka, obfitująca w wodę, po odpowiedniej regulacji mogłaby się stać jedną z najważniejszych dróg wodnych w Europie, zarówno ze względu na swe położenie geograficzne, jak i przez połączenie z innymi drogami wodnymi za pośrednictwem kanału Augustowskiego z Niemnem, nadto za pomocą kanału Dniepr—Bug — z Rosją południową i Czarnem morzem. Na południu, za pośrednictwem Sanu Wisła otrzymała połączenie z siecią austriacką dróg wodnych, która na wschodzie łączy się z Prutem, a na Zachodzie z Odrą, Dunajem i Elbą.

Wisła, płynąca pomiędzy morzem Bałtyckim a Karpatami, mogłaby się stać ogniwem, łączącym największe rzeki Europy: Ren, Dunaj, Elbę, Dniestr, Dniepr, Niemen i sama mogłaby osiągnąć równego im znaczenia“.

Inny specjalista, p. Resz, członek Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie, oraz członek Komisji w sprawie budowy kanałów, wypowiedział następujące zdanie:

„Rozległa sieć dróg wodnych Galicji i Królestwa Polskiego, przy swoim pomyślnem położeniu geograficznem, wprost wskazuje konieczność wyzyskania tych dróg dla pośrednictwa w handlu całych prowincji, położonych pomiędzy morzem Czarnem a Bałtykiem. Nie ulega wątpliwości, że naprawa warunków żeglugi na Wiśle jest zasadniczym warunkiem możliwości całkowitego korzystania z tego naturalnego bogactwa kraju, jak niemniej otrzymania tych wszystkich korzyści, które wynikają z połączenia jej z innymi drogami wodnymi“.

Trzeba jeszcze zaznaczyć, że Wisła i jej dopływy wymagają, niewykonanych dotąd jeszcze, połączeń pomocniczych za pośrednictwem kanałów.

Już przed wojną zwracano uwagę na konieczność wybudowania kanału na linii pomiędzy Włocławkiem a Koninem na Warcie. Niezbędny także jest drugi kanał, łączący Narwę z Bugiem pomiędzy Zegrzem a Warszawą.

Jak dalece kwestja ulepszenia żeglugi na Wiśle stała się już od dawna żywotną, świadczyły między innymi natarczywe domagania się rządów austriackiego i niemieckiego, ażeby Rosja wypełniła swoje zobowiązania, co do regulacji Wisły w obrębie byłego Królestwa Polskiego.

Następnie komitety okręgowe: warszawski, kijowski i charkowski, w referatach, rozstrząsających sprawę uregulowania przewozu towarów, przysły zgodnie do przekonania, że w tym względzie warunkiem niezbędnym jest należyte uregulowanie Wisły oraz wód, łączących ją z Dnieprem.

Dziś już stanowczo upadło to przekonanie, panujące w stuleciu ubiegłym, że rozwój sieci kolejowych doprowadzi do minimum znaczenie dróg wodnych. Przekonanie to upadło najprędzej tam, gdzie właśnie najbardziej się rozwinęły sieci kolejowe: w Austrii i Niemczech. Powstały tam przed wojną kolosalne projekty: zbudowania kanału środkowo-niemieckiego (Mittellands kanal), który będzie ku wschodowi przedłużeniem już istniejącego kanału Dortmund—Ems i posłuży do połączenia Renu z Elbą, a za pomocą kanału Plaueńskiego zapewni za Berlinem połączenie z bogatą przemysłową południową częścią Niemiec. W Czechach, na Morawach i w Galicji przed wojną przystąpiono do budowy całej sieci kanałów celem połączenia Dunaju z Elbą, Dunaju z Odrą i Odry z Wisłą *).

*) Dzięki usilnym staraniom Kół reprezentacji Galicji w parlamencie austriackim, w r. 1909 udało się uzyskać rozpoczęcie budowy Małopolskiego kanału żeglugi, mającego łączyć dorzecze Wisły z Odrą, a następnie Dunajem z jednej a dorzeczem Dniestru z drugiej strony. Budowę tę rozpoczęto w r. 1909 prawie na całej przestrzeni i prowadzono usilnie, aż do wybuchu wojny w r. 1914. W czasie wojny wstrzymano roboty z początku prawie zupełnie i dopiero po oddaleniu się bezpośrednich operacji wojennych dalej na wschód podjęto je na nowo, lecz w ograniczonym zakresie. Po odzyskaniu niepodległości Rząd polski podjął w prawdzie prowadzenie tych prac z początku nieco intensywniej, lecz już poczynszy od r. 1919 malały na ten cel wyznaczone kredyty tak dalece, że wogóle budowę tę można uważać za faktycznie wstrzymaną.

Polityka gospodarcza, popierająca komunikację wodną, ma usprawiedliwienie między innymi w taniości transportów wodnych. Można byłoby wogóle powołać się na ogrom faktów, dowodzących, jak dalece, pomimo rozwoju kolei żelaznych, masowe transporty ładunków wodą były zawsze tańsze od przewozu kolejowego. Według danych statycznych, zebranych (przed wojną) przez rząd pruski, przeciętna płaça za przewóz kanałami była przeszło o 50 proc. niższa od taryfy kolejowej, a nawet o 35%, niższa od tych kosztów, jakie koleje same ponosiły na przewóz ładunków. Z chwilą należytego uszlachetnienia Wisły i przysposobienia odpowiedniego innych połączonych z nią dróg wodnych, oszczędności na przewozie towarów będą olbrzymie, wielomilionowe.

Jakież towary nadają się do masowego przewozu Wisłą i jej dopływami? — Przedewszystkiem węgiel kamienny.

Lewy dopływ Wisły, Czarna Przemsza, płynąca pobrażem okręgu dąbrowsko-sosnowickiego, zaczynając od dawnej granicy rosyjsko-prusko-austriackiej, jest całkowicie uregulowana i już przed wojną była tam zorganizowana stała żegluga głównie dla przewozu węgla kamiennego. Pozostaje część rzeki na terytorjum b. Królestwa Polskiego, wymagająca należytego uregulowania i przystosowania do tego przewozu.

Drugą grupą towarów, nadających się do przewozu drogami wodnymi, są rudy wszelkiego rodzaju, głównie zaś ruda żelazna. Dalej idą materiały leśne i wyroby drzewne, które należą do najważniejszych towarów masowych, przewożonych Wisłą. Jeszcze w okresie przedwojennym drzewo szło przeważnie z góry Wisły do Torunia i Gdańska na przestrzeni przeszło 60 klm. Znaczna część tego towaru szła w tym samym kierunku z ziemi Lubelskiej, Łomżyńskiej, z Litwy i Polesia kanałem Augustowskim, Narwią i jej dopływami, w dalszym zaś ciągu Wisłą na przestrzeni przeszło 200—400 kilometrów.

Bawełna rysyjska i zagraniczna stanowiła także przed wojną jedną z bardzo poważnych grup idących do Polski.

Była jeszcze długa i jednolita droga wodna dla bawełny Rosyjskiej: od morza Kaspijskiego Wołgą, kanałem Maryjskim przez Petersburg do Gdańska, a z tamtąd prawie na całej długości Wisły przeszło 900 kilometrów.

Cukier jest także bardzo ważnym produktem dla przewozu rzeczno. W dorzeczu Wisły leżą liczne cukrownie, z tych wiele w pobliżu rzek. Od wzmożenia przewozu cukru drogą wodną zależy zaopatrywanie cukrowni w buraki, węgiel kamienny i inne produkty. W różnych miejscowościach w pobliżu brzegów Wisły istnieje 15 cukrowni: Opole, Szreniawa, Lubno, Rytwiany, Zagłoba, Czersk, Sanniki, Mała Wieś, Borowiczki, Chełmica, Brzezine, Dobro i inne. Prawie całkowita, poważna ilość buraków, spożywanych przez te cukrownie, nadaje się do przewozu drogą wodną.

Zboże należy również do towarów masowych, nadających się do przewozu rzeczno. Wreszcie pozostają jeszcze inne produkty rolne a z kopalnych pokazną grupę stanowią może nafta i jej produkty.

Ponieważ w najgorszym stanie była i jest dotąd jeszcze komunikacja wodna w obrębie b. Królestwa Polskiego, więc na nią należy główną uwagę zwrócić i od niej zacząć w przyszłości — oby najbliższej — prace techniczne. Przed tem jednak — i to już dzi-

siaj — niezbędne jest jaknajdokładniejsze obeznanie się czynników właściwych z temi drogami i ich ewentualnem znaczeniem dla naszego życia gospodarczego.

Podług statystyki rosyjskiej, ogólna ilość wód bieżących, które mogą mieć znaczenie dla komunikacji, wynosi na obszarach b. Kongresówki 6.503,5 km., z czego w stanie obecnym jest:

niespławnych	1.190,9 km.
ze spławem dzikim	474,0 „
ze spławem tratwami	1.332,4 „
żeglowych	2.662,2 „
czyli właściwie spławnych	3.994,6 „

co wynosi 3 km. na 10.000 mieszkańców, lub też 3,15 km. na 100² km. powierzchni.

We Francji na 40 milionów mieszkańców jest 12.150 km. dróg wodnych, co stanowi również 3 km. na 10.000 mieszkańców, a w Niemczech na 65 mil. mieszkańców (licząc także tereny obecnie już oderwane od Niemiec) jest 11.748,6 km, co daje 2.11 km. na taką ilość mieszkańców. W stosunku zaś do powierzchni, Francja liczy 2,26 km., Niemcy 2,20 km. na 100² km. powierzchni.

Z porównania cyfr powyższych widzimy, że pod względem ilości dróg wodnych b. Kongresówka najhojniej jest uposażona. O ileżby ta znaczna połać Polski pod względem uposażenia w komunikację wodną stała wyżej od Francji i Niemiec po dokonaniu odpowiedniej regulacji i wybudowaniu niezbędnych kanałów.

Największe znaczenie dla ruchu wewnętrznego i tranzytowego ma Wisła. Obszar dorzecza Wisły obejmuje 198.510 km.², z których przypada na Małopolskę, Śląsk i Czechosłowację 43.012 km.², czyli 21,7%, na b. Królestwo Polskie i Wołyń 123.041 km.², czyli 62%, na b. zabor pruski 32.457 km.², czyli 16,3%.

Pomimo fatalnych warunków żeglugi na Wiśle w obrębie b. zaboru rosyjskiego, ruch podług statystyki rosyjskiego Ministerstwa Komunikacji w dziesięcioleciu 1894—1903 był następujący: pod Zawichostem powyżej miasta 1.788 statków, z tego parowych 513, poniżej—1.897 z tego parowych 560, pod Warszawą powyżej Solca 1602, z tego parowych 676 poniżej—253, z tego parowych 4, powyżej Rybaków 190, z tego parowych 3, poniżej 4.585, z tego parowych 2.556, pod Włocławkiem 2.145, z tego parowych 420, pod Nieszawą 2.276, z tego parowych 450. Do tego należy dodać ruch tratw, który w dziesięcioleciu 1896—1905 wyniósł przeciętnie 1818 tratw z wagą 781.499 ton, które przeszły przez b. granicę koło Nieszawy.

Przez granicę w Zawichostie w okresie 1894—1903 przywieziono do b. Kongresówki przeciętnie 2.998.432 pudy towaru wartości 2.029.739 rb. i wywieziono za 78.158 rb. Przez granicę w Nieszawie przywieziono z zagranicy 2.822.966 pud. towarów wartości 3.536.495 rb. i wywieziono 3.653.209 pud. wartości 9 724.018 rb. Podług wiadomości konsularnych wywieziono w r. 1903 materiałów drzewnych Wisłą i Niemnem 1.666.473 ton, wartości 66.784.000 marek. Późniejsze dane, z okresu przedwojennego, których ze względu na pewne braki nie podajemy, niewiele odbiegają od powyższych, tak że cyfry, powyżej podane dają mniej więcej przybliżone pojęcie o ruchu towarowym na głównej arterji polskiej, a więc i o jej znaczeniu ekonomicznem.

Po Wiśle jedną z najważniejszych arterji komunikacyjnych w obrębie b. Kongresówki jest Czarna Przemsza, ze względu na położenie w Zagłębiu Dą-

browskiem, ujście do Wisły i bliskość jej źródeł ze źródłami Warty i Pilicy. Długość jej wynosi 84 km. Czarna Przemsza od Modrzejowa na byłym pograniczu pomiędzy Austrią i Niemcami do ujścia jest uregulowana od r. 1886. Regulację tą jednak, wobec oporu Rosji, uskuteczniły Austria i Niemcy, ale niedostatecznie, gdyż rzeka na tej przestrzeni jest zamulana przez ogromne ilości piasku i ziemi z nieuregulowanej części. Głównym produktem przewozu na Czarnej Przemszy jest węgiel, którego przewóz przed wojną wynosił przeciętnie 50.700 ton rocznie.

Dużo do życzenia pozostawia jeszcze stan spławności rzek: Kamiennej, Wieprza, Pilicy, Narwi, Biebrzy, Pissy, Bugu, Bzury i Warty.

Na Wiśle w granicach b. Kongresówki cały tabor składał się zaledwie z 45 statków osobowych i holowniczych i około 400 kryp, berlinek i t. p. Ładunek ściśle zależał od stanu wody.

Na innych rzekach tabor przed wojną był jeszcze mniejszy i nawet w drobnej części nie odpowiadał wymaganiom rolnictwa i przemysłu. To samo powiedzieć można i o szybkości statków. Przedsiębiorcy nigdy nie mogli gwarantować terminowej dostawy, gdyż statek, który powinien normalnie robić około 4 kilometrów na godzinę w górę rzeki i około 10 km. w dół, trafiający na przemiał musiał nieraz czekać parę dni na utorowanie drogi. Taki stan rzeczy wpływał na wysokość opłat przewozowych, które skutkiem tego nieraz bywały droższe od kolejowych.

Z tych powodów, pomimo obfitości dróg wodnych, rolnictwo i przemysł mało korzystały z komunikacji wodnej, z olbrzymią szkodą dla kraju, tem bardziej, że rozmieszczenie dróg wodnych na wielkich terytorjach pozwalałoby prawie każdemu zakątkowi kraju i 70—75% ludności z nich korzystać.

Na terenie b. Kongresówki z dróg tych może korzystać: w ziemi Kaliskiej 32%, ludności, Kieleckiej 82%, Lubelskiej 55%, Łomżyńskiej 70%, Piotrkowskiej 37%, Płockiej 50%, Siedleckiej 78% i Warszawskiej 93% ludności.

Rozgałęzienie dróg wodnych na tych terenach szczególne ma znaczenie dla przemysłu rolnego, zwłaszcza wobec niedostatecznie rozwiniętej sieci kolejowej. Przytem nawet pomimo dostatecznego rozgałęzienia kolei, drogi wodne miałyby zawsze olbrzymie znaczenie dla rolnictwa i wszelkich gałęzi przemysłu fabrycznego, pośrednio lub bezpośrednio związanych z rolnictwem.

Drogi wodne ze względu na taniość kosztów przewozu mogłyby oddawać znaczne usługi między innymi przy przewozie takich produktów jak zboże, okopowe, nawozy sztuczne, torf, węgiel i t. d. Transport tych artykułów z powodu znacznej wagi a stosunkowo niskiej ceny, może się odbywać tylko przy

niskich opłatach przewozowych, które często nie mogą pokryć nawet własnych kosztów przewozu koleją żelazną. Z tych względów kierowanie powyższych produktów drogami wodnymi byłoby ważnym czynnikiem regulacyjnym w życiu gospodarczym kraju.

Stosunek kosztów przewozu, podług obliczenia prof. Kadena w czasach kiedy komunikacja wodna nie stała jeszcze na wysokości dzisiejszego rozwoju pod względem technicznym a przez to była droższa, przedstawiał się jako 1:2:5. To znaczy, że koszt przewozu wodą był dwa razy tańszy niż kolejami, a pięć razy tańszy od trakcji końskiej.

Dzięki późniejszym ulepszeniom w komunikacji wodnej, koszt transportów na rzekach w Europie Zachodniej zmniejszył się jeszcze bardziej w porównaniu do innych środków przewozowych. Frachty w komunikacji wodnej obniżono na Zachodzie w ostatnich 30—50 latach przed wojną od 30 do 50% (Ren 40—60%), na kolejach zaś tylko o 16%. Na zboże koleje podniosły fracht.

Przy odpowiednim przystosowaniu dróg wodnych i nadaniu im zdolności przewozowej, oraz zastosowaniu odpowiedniej polityki taryfowej, drogi wodne odegrać mogą olbrzymią rolę w rozwoju życia gospodarczego Polski, oraz w stosunkach handlowych nie tylko wewnętrznych, ale i zewnętrznych.

Ala przed nami leży jeszcze olbrzymie zadanie: należyta regulacja i uszluszenie tych dróg, odpowiadające w całej rozciągłości potrzebom gospodarczym Państwa. Zadanie to można uskutecznić przy akcji Rządu wspólnie z czynnikami społecznymi.

Należałoby przede wszystkim zbadać i porównać metody regulacji rzek w obrębie Polski, prowadzonej przez państwa zaborecze, oraz skorzystać z doświadczenia przeszłości w przystosowywaniu tej wielkiej akcji do warunków obecnych. Należałoby przytem, wzorując się na prawach wodnych innych państw, należycie opracować i przystosować prawo wodne w Polsce. We Francji za Ludwika XIV, w Brandenburgii zaś współcześnie za Wielkiego Elektora powstały pierwsze regulaminy wodne. Za przykładem Francji poszły inne państwa, szczególnie niemieckie, i przystąpiły w ciągu XIX wieku do wydania ustaw wodnych, z których za wzorowe są uważane: pruska, austriacka, bawarska i badeńska. Na zasadzie tych praw działające związki wałowe odegrały wielką rolę w życiu praktycznym. To wszystko należy mieć na uwadze przy rozwinięciu na szeroką skalę prac nad rozwojem i utrwaleniem dróg wodnych. Praca ta olbrzymia, niezmiernie doniosła i pilna, związana ściśle ze sprawami utrwalenia stanowiska wszechświatowego Polski.

Zenon Pietkiewicz.

KRONIKA KRAJOWA.

Z Min. Przemysłu i Handlu.

Powrót P. Ministra. — P. Minister Przemysłu i Handlu, Inż. J. Kiedroń, powrócił z wypoczynku letniego i objął urządowanie.

Kronika węglowa.

Obrót węgla w kopalniach węgla kamiennego w Państwie Polskim w maju r. b. przedstawia się następująco: