

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Olszewicz Wacław: Znaczenie dróg wodnych i kanałów dla Polski

Źródło:

Ekonomista Rok 27 1927 Tom 2 i 3, strony 115-121

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

WACŁAW OLSZEWICZ.

Znaczenie dróg wodnych i kanałów dla Polski.

„Usposobienie rzek w kraju naszym do spławów i żeglugi na chwilę nie powinno być odwlekane, albowiem wszystko nam dowodzi, że terażniejsze położenie lądu jest przypadkową chorobą, która się koniecznie i wkrótce skończyć musi; a skoro ta minie, wszystko na nowo razem ożywione, w samym handlu spieszenie goić będzie dotąd ponoszone rany. Przez długi czas wygłodzone kraje, z chciwością cisnąć się będą po obfite nasze płody, i prędko nam potrafią nagrodzić dawne straty, byleśmy tylko mieli sposobność dostawiać ich z łatwością pod rękę. Zatem największe ofiary, jakiebyśmy teraz na otworzenie dróg spławnych wyłożyć mogli, nie tylko nam powrócą z zyskiem, ale nadto z bogacą kraj na wszystkie porówny strony“.

Tak przed wiekiem pisał Wojciech Surowiecki, a słowa te polskiego ekonomisty, autora pięknej pracy „O rzekach y spławach Kraiów Xięstwa Warszawskiego“ (1811), wydają się pisane dla czasów obecnych. Dziś, jak wtedy, stoi przed nami zadanie uregulowania rzek i dopełnienia ich biegu kanałami. Jeżeli dzieło to wówczas nie zostało dokonane, wina to nie pokolenia, tak wymownie do pracy wzywanego przez Surowieckiego, ale politycznych okoliczności, które spowodowały w r. 1815 rozbięcie terytorjów polskich pomiędzy trzy państwa i wciągnięcie ziem polskich w orbity trzech polityk gospodarczych i komunikacyjnych. Nie naturalne gospodarcze, ale czysto polityczne przesłanki są odtąd podstawą dla zamierzeń i wykonan. Takimi

właśnie przesłankami tłumaczy się budowa w latach 1824 — 1839 kanału Augustowskiego, łączącego Wisłę z Niemnem, którego dalsze, nigdy nie kończące połączenie prze Dubisę z portem w Windawie miało stworzyć poza granicą niemiecką i równoległe do niej połączenie doliny średniej Wisły z Bałtykiem. Tymczasem połączenie takie może i powinno być tylko jedno, bezpośrednio ku północy, do ujścia Wisły i do tegoż wylotu, skracając sobie przekątnią drogę, zamiarem jest skierować w przyszłości transporty węglowe. Przekątnię utworzyłby kanał, któryby połączył Królewską Hutę na Górnym Śląsku z Toruniem, dwiema odnogami obsługiwałby ku wschodowi — Warszawę, ku zachodowi — Poznań, a zaraz w swych początkach sięgałby odnogą po Kraków. Dopiero tani transport kanałami pozwoli na należyte krajowe zużycie węgla, któremu dziś odległości kolejowe nie tylko nie pozwalają dochodzić na Kresy Wschodnie, ale utrudniają spożycie w wielu gałęziach przemysłu Zachodniej Polski. Przetwórcze przemysły rolne z cukrownictwem na czele, będące chlubą Wielkopolski i Pomorza, żywo poczują potanie węgla, podobnie jak przemysł włókienniczy Częstochowy czy Łodzi, które mają być portowymi miastami projektowanego kanału.

Kanał ten w ogłoszonym przez inż. Tillingera projekcie różni się od sztucznych dróg wodnych Zachodniej Europy możliwością wykorzystania wyjątkowych warunków naturalnych. Podczas gdy we Francji np. kanał Zachodni na 272 km. długości liczy 158 szluz, a kanał Burgundzki na 242 klm. aż 189 szluz, polski kanał węglowy z odgałęzieniami obejść się ma 40 szluzami, a nie zapominajmy o jego całkowitej długości około 700 km. Pozwala to na przyjęcie w planie finansowym innej zupełnie niż na Zachodzie ceny jednostkowej za kilometr budowy, — nawet pomimo przewidywanej wielkiej wysokości szluz, — a z drugiej strony właśnie ta wielka długość kanału, choć przysparza roboty i kosztów, umożliwia uprawianie na wielką skalę polityki terenowej. Wzdłuż obu brzegów powstać powinny osiedla ludzkie i mniejsze gospodarstwa warzywno-ogrodowe, a ze względu na taki cel, zgodny z podstawową ideologią naszego ustawodawstwa agrarnego, niewątpliwie bez trudności będzie się można na niem oprzeć bez zasadniczych zmian. To też nie byłoby kompletnym studjum finansowe nad budową kanałów w Polsce, któreby nie opierało się równocześnie na rozważeniu materialnych korzyści

osadnictwa, samo przez się tworzące interesujące i rentowne zadanie.

Olbrzymie koszty budowy kanałów nasuwają zawsze pytanie, czy wytwórczość lub potrzeby kraju zapewniają dostateczną ilość przewozów. Jak nazwa kanału wskazuje, głównie ma on transportować węgiel, odciążając przez to koleje, które w braku drogi wodnej zmuszone były do ciągłych kosztownych inwestycji w budowie stacji rozdzielczych i nowych torów równoległych oraz nabyciu węglarek. Dla samych potrzeb wewnętrznych obsłużonych przek kanał części kraju niezawiele będzie liczyć pół miliona ton węgla miesięcznie, a dodać należy poważne ilości dla Gdańska i eksportu. Zagłębie węglowe jest równocześnie wielkim producentem z zakresie żelaza, cynku, ołowiu, cementu, superfosfatów, sprowadza z za morza ogromne transporty rud szwedzkich czy hiszpańskich, żelaznych cynkowych i ołowianych, fosfatów z Florydy lub z Półn. Afryki i t. d.

Dla takich masowych transportów droga wodna zdawałaby się najbardziej wskazana. Wspomniane wyżej względy polityczne, celne granice i rozbieżne dążenia trzech państw zaborczych uniemożliwiały wykonanie kanału węglowego. Ale jeszcze w czasie wielkiej wojny, zanim rozstrzygnięte zostały kwestje terytorjalne, pojawia się projekt Gdańszczanina prof. Ehlersa, który go przedstawił na inauguracyjnym posiedzeniu Wodnego Związku Wiślanego w Gdańsku w dn. 30 lipca 1917 r. Ze streszczenia dokonanego przez jednego z rzeczoznawców polskich, inż Aleksandra Sadkowskiego („Nasze przyszłe drogi wodne, Warszawa 1918 str. 63 i nast.”) wynika, że był to projekt poważny lecz jednostronny, mający mianowicie na celu nie obsługę pewnych ośrodków przemysłowych, lecz stworzenie hinterlandu dla portu gdańskiego. Tak, czy inaczej, projekt ten notujemy jako objaw skwapliwości, z jaką znawcy dróg wodnych, — a niewątpliwie są nimi Niemcy, — zainicjowali połączenie kanałowe Śląska i Zagłębia węglowego z Bałtykiem, ku naszemu naturalnemu na morze wylotowi.

Niestety, nietylko olbrzymie koszty, połączone z budową kanału węglowego, ale i pośrednio z nim związane roboty np. zaopatrzenie w wodę, niewątpliwie odciągną wykonanie kanału na długie lata. Tymczasem zaś konieczność utrzymania zamorskich rynków zbytu dla węgla, na których walczyć musimy

z korzystającym z tanich przewozów węglem angielskim, powoduje u Rządu i w społeczeństwie dążenie do znalezienia drogi, któraby w stosunkowo krótkim czasie mogła służyć pomocą w eksporcie. Została już zdecydowana budowa między Śląskiem i Gdynią bezpośredniej linii kolejowej, która znakomicie skróci drogę, ułatwi obrót wagonami i spowoduje potanie przewozu i umożliwi wywóz tych ilości węgla, dla których niema zapotrzebowania w granicach sfery działania transportu kolejowego. Linja ta poza istniejącymi już odcinkami Kalety — Wieluń i Inowrocław — Bydgoszcz obejmie nowe odcinki Wieluń — Inowrocław i Bydgoszcz — Gdynia. Znaczne koszty budowy tej kolei wprost uniemożliwiają równoczesny nakład na budowę kanału węglowego, nad którym ma bezsprzecznie przewagę w szybkiej realizacji. Toteż z decyzją o jej budowie należałoby połączyć [niemożliwość budowy kanału węglowego przynajmniej do czasu zamortyzowania choć części kosztów budowy kolei.

Niezależnie od przyszłej budowy kanału węglowego powinna być już obecnie prowadzona systematyczna praca nad regulacją Wisły. Techniczne sposoby wykonania tej regulacji nie są między specjalistami polskimi ustalone, ale wszyscy są zgodni, że wielka ta rzeka, o dorzeczu, sięgającym 198.510 klm., bogata w dopływy z obu stron, przecinająca środek kraju, łącząca lesiste Podkarpacie, zagłębia naftowe i żyzne ziemie dawnej Kongresówki i Kujaw z morzem, — uregulowana być musi. Od rozbiorów do wielkiej wojny Wisła przebiegała trzy państwa, z których jedno tylko — Prusy — spełniło swój obowiązek i dokonało szeregu robót regulacyjnych; nawet one jednak wymagają poważnych uzupełnień zarówno przez pogłębienie dna, jak przez budowę kanałów — odnóg. W granicach b. Austrii bardzo niewiele wykonano z ogromnego planu robót, objętego ustawą o budowie dróg wodnych z r. 1901; tu zaś czeka nas uregulowanie szeregu dopływów, spływających z Karpat. Wreszcie w granicach b. Kongresówki lwia część pozostaje do zrobienia, gdyż Rosjanie żadnych poważniejszych robót nie przedsiębrali. Przed specjalistami stoi tu wdzięczne zadanie: regulacja według jednolitego planu rzeki spławnej na długości 929 km, i szeregu jej górskich i nizinnych dopływów.

Trzecie i najważniejsze, najpilniejsze z wielkich zamierzeń

polskich w dziedzinie dróg wodnych, wymagające niezwłocznego przystąpienia do pracy, pogłębienie i zmodernizowanie już istniejącego połączenia Wisły z Dnieprem, ma doniosłe znaczenie i dla wewnętrznej gospodarki Polski i dla jej handlu tranzytowego. Ukończony w r. 1783 kanał Królewski, łączący dopływ Wisły, Narew przez Bug i Muchawiec z Piną, dopływem Prypeci, nie jest do dzisiejszych potrzeb żeglugi dostosowany. Zaniedbany w czasie wojny, wymaga on zupełnej rekonstrukcji. Ją właśnie ma na celu projekt „drogi poleskiej” inż. Turczynowicza i Tillingera, a jest on tem ciekawszy, że z przebudową kanału łączy zamierzenia olbrzymich prac meljoracyjnych. Jeszcze za rosyjskich czasów dokonana została w latach 1874 — 1897 olbrzymia, imponująca praca osuszania. Oczyściwszy bieg rzek i potoków na długości 135 km., zbudowawszy 4630 km. kanałów, specjalna ekspedycja, pozostająca pod kierownictwem Polaka w rosyjskiej służbie, gen. Żylińskiego, potrafiła zyskać dla rolnictwa ok. 3,000,000 ha, które uprzednio nie były zdadne do uprawy, oraz przygotować podatny teren dla hodowli.

Pomimo ogromnej już dokonanej pracy, pozostaje na Polesiu bardzo wiele do zrobienia, pole tu jest olbrzymie dla rozwoju chowu bydła i mleczarstwa. W fachowem ręku może się zamierzone dzieło rozwinąć w nowoczesny ośrodek produkcji rolnej aprowizujący nie tylko wielkomiejskie ośrodki polskie, ale i zagranicę w mleko, masło, sery i tworzący zarazem wielkie ułatwienie w rozwiązaniu kwestji rolnej na kresach przez umiejętną akcję parcelacyjno-osadniczą. Ostatnio na łamach „Rolnika — Ekonomisty” tak wybitny specjalista jak p. minister Ludkiewicz wyraził nawet wiarę w możliwość pozyskania na osuszonym Polesiu do miliona hektarów na robotę parcelacyjną.

Roboty meljoracyjne na Polesiu mają pozostawać w ścisłym związku z robotami nad połączeniem morza Czarnego z Bałtykiem. Tu bardziej jeszcze niż przy kanale węglowym, sprzyjają warunki naturalne. Odra z Wisłą, Wisła z Bugiem, Prypeć tworzą szereg dolin, powiązanych niewysokimi i nietrudnymi do przebycia wododziałami. Podczas gdy kanał Ren-Men-Dunaj liczyć się musi z wododziałami wysokości 310 m. n. p. m., a kanał Ren-Nekkar-Dunaj nawet z 500 m., pomiędzy Muchawcem a Prypecią dział wód przechodzi na wysokości zaledwo 141 m.

Słusznie, pisząc o przedrozbiorowej Polsce, podaje p. mi-

nister Rybczyński, że Kanał Królewski „wykonano, wyzyskując naturalne obniżenie europejskiego działu wód w miejscu może wogóle najkorzystniejszym, co bardzo dodatnio świadczy o stanie techniki w Polsce“¹⁾. Badania geologów i geografów stwierdzają trafność wyboru drogi polskiej dla połączenia dwóch mórz. Geologowie wykryli, że wielkie doliny niżu polsko-niemieckiego tworzyły kiedyś koryto wód lodowcowych, t. zw. dolinę Warszawsko-Berlińską, — geografowie zaś skonstatowali dziś jeszcze wspólną tym dolinom cechę: „Wielkie doliny polodowcowe, mówi minister prof. Antoni Sujkowski w swej „Geografji ziem dawnej Polski“, łączą rzeki omawianego obszaru między sobą i związują z zachodem, ani Dniepru zaś, ani Dźwiny nie łączą z dorzeciami, na wschód leżącemi“. A drugi wybitny nasz geograf, prof. Eugenjusz Romer, podkreśla, że „wszystkie rzeki rosyjskie są ze sobą wzajem połączone kanałami, ale żadna rzeka graniczna dawnej Polski, ani Dźwina ani Dniepr nie są połączone z żadną rzeką sieci rosyjskiej. Jak było dawniej, jest teraz, a wnosząc z rzeźby kraju, tak będzie zawsze“.²⁾

Wyzyskanie dogodnej rzeźby kraju dla stworzenia nowoczesnej drogi wodnej Bałtyk — Morze Czarne nie da rezultatu, dopóki nie zostanie uregulowana żegluga na Dnieprze. Porozumienie między Polską a Rosją co do programu i sposobów jego wykonania w obu częściach dorzecza dniewrowskiego jest niezbędne i leży w interesie obu stron. Jak widzieliśmy, przesłanki geograficzne nakazują połączenie kanałowe przeprowadzić na ziemiach Rzpltej. Przed wojną z transportów, przewożonych kanałami z dorzecza Dniepra do morza Bałtyckiego, mniej więcej $\frac{3}{4}$ przypada na kanał Królewski. W razie dogodnego połączenia doliny średniej Wisły z Odrą i dalej z zachodem śródlądową drogą wodną, Kanał Królewski liczyć może na wielkie ładunki rud, drzewa, zboża z Rosji i wszelkich, nie wymagających szybkiego transportu ładunków przemysłowych do Rosji. Nie sposób obliczyć dziś rozmiarów tranzytu; jest ono zależne od odbudowy

¹⁾ M. Rybczyński „Żegluga śródziemna i regulacja rzek w ustawodawstwie Sejmów Polskich“, Lwów 916, str. 32.

²⁾ A. Sujkowski „Geografja ziem dawnej Polski“, Warszawa 1918, str. 80 oraz

E. Romer „Encyklopedia polska“ Wyd. Akademji Umiejętności, Kraków 1912, Tom I, str. 8.

życia gospodarczego Rosji; z chwilą, gdy ono się zacznie stawać faktem, tranzyt skieruje się na najdogodniejszą drogę, a więc na Kanał Królewski. Niezależnie od korzyści dla rozwoju wewnętrznych komunikacji Polski i dla osuszenia Polesia, należy również i spodziewane z tranzytu rosyjskiego korzyści brać poważnie pod uwagę w rozpatrywaniu planów wielkiej drogi wodnej, którą w kontakcie z zagranicą pragnie uruchomić nauka i technika polska.

Nie wątpimy, że w razie należytego gospodarczego uzasadnienia znajdą się częściowo w kraju, a częściowo zagranicą niezbędne na budowę dróg wodnych kapitały. Obliczyć dziś ich wysokości nie sposób, dopóki nie mamy przed sobą konkretnego planu i samych dróg wodnych i akcji osadniczej na kresach przykanałowych. Pierwsze prace przygotowawcze zostały już wykonane, dalszemi zainteresowała się zagranica, Liga Narodów. Powinniśmy dyskusję nad kwestją tą przeprowadzić, kolejność robót ustalić, formy prawne obrać i od dyskusji przejść do realizacji, tak jak to uczyniła Polska za Stanisława Augusta. Zdaje się jednak, że koniecznym warunkiem powodzenia propagandowej akcji zagranicą na rzecz budowy kanałów w Polsce byłoby skoncentrowanie całego wysiłku na jednym z naszych zamierzeń, mianowicie na kanale, łączącym Wisłę z Dnieprem, gdyż zapewnia on znaczną rentowność, zwłaszcza w razie połączenia przedsiębiorstwa komunikacyjnego z osadnictwem i melioracyjnym, zakreślonym na dużą skalę.

Uchwała Sejmu roku 1775 (Volumina legum VIII p. 650) stwierdza: „otworzenie splawu rzeką [Piną i Muchawcem oraz uprzątnięcie tych rzek od zawał defluitacji szkodliwych, mieć chcemy“. Stwierdźmy, że i dziś równie dobrze rozumiemy i nasze własne i ogólnoeuropejskie znaczenie tego problemu.
