

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Budowa kanału Warta-Gopło

Źródło:

Czasopismo Geograficzne 1938 zeszyt 4, strona 349

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)

Stosunki handlowe polsko-sowieckie przedstawiały się w ostatnich latach w sposób następujący:

Rok	Przywóz do Polski w milionach	Wywóz z Polski złotych	Saldo dla Polski
1931	36	125	+ 89
1932	19	29	+ 10
1933	18	60	+ 42
1934	18	25	+ 7
1935	15	11	— 4
1937	16	5	— 11
1936	16	9	— 7

Jak z tego zestawienia wynika obroty handlowe między Polską a Rosją Sowiecką w roku 1931 niezbyt wielkie osłabły bardzo w ostatnich latach. Przyczyną tego zjawiska był rozwój przemysłu w Z. S. S. R. Wskutek tego zmniejszył się import metali i wyrobów żelaznych, stanowiących gros naszego wywozu do Rosji. Równocześnie, wstrzymano w Z. S. S. R. wywóz rudy żelaznej ze względu na własne potrzeby. Dalszą przyczyną obniżenia się rosyjskiego importu od nas było ndzielenie Rosji kredytu przez szereg państw, jak Niemcy, Czechosłowacja, Stany Zjednoczone i Anglia.

Polska wywoziła do Z. S. S. R.: żelazo, stal walcowaną, rury i blachę. Przywóz nasz obejmował: antracyt, fosforyty i rudy żelazne. Są to surowce niezbędne dla naszego przemysłu. Rosja jest dalej jedynym krajem, eksportującym rudy manganowe. To uniemożliwia Polsce zmniejszenie tego importu i zrównoważenie bilansu handlowego, zamkniętego w r. 1937 z saldem — 11 mil. zł na niekorzyść Polski.

Budowa kanału Warta-Gopło. W roku bieżącym projektowane są roboty ziemne i budowa śluz tego kanału, tudzież nadbrzeży portów w Morzysławiu i Rudnicy i prace przygotowawcze do budowy mostów na kanale. Ma on być oddany do użytku już w r. 1940. Kanał Warta-Gopło będzie pierwszym etapem w realizacji stworzenia komunikacji wodnej między Śląskiem i naszymi portami.

Stocznia Gdyńska. Stocznia gdyńska powstała w r. 1924 i zajmowała się z początku tylko remontem statków. Właściwy rozwój jej zaczyna się dopiero od r. 1937, kiedy przejęła ją „Wspólnota interesów“ i rozpoczęła jej gruntowną przebudowę, odpowiadającą potrzebom naszej żeglugi. Będzie ona posiadać 4 pochylnie, dla równoczesnej budowy 4 okrętów o długości 120 m, a nośności mniej więcej 7500 t. i odpowiednie warsztaty i urządzenia mechaniczne. Budowa stoczni została rozłożona na 3 etapy, ale już w bieżącym roku przystąpiono do wykonania pierwszego dużego statku dla „Żeglugi polskiej“ o nośności 1250 t. Rozszerzenie stoczni zostało umożliwione dzięki podwyższeniu jej kapitału zakładowego z 250 000 zł na 1 milion zł.

Stocznia gdyńska wykonała dotychczas następujące roboty: przebudowała torpedowice „Mazur“, dwie lichtugi, zbudowała statek sanitarny „Samarytanę“, przebudowała okręt hydrograficzny „Pomorzanie“, zbudowała kuter dalekomorski „Hel III“, trawler „Mewa“ i dwa statki pilotowe, „Pilot IV“ i „Pilot V“. Jest to jak na początek i ciągle trwającą budowę samej stoczni, bardzo wiele.