

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Modrzewski Zdzisław: Kanał Warta-Gopło-Wisła i żegluga śródlądowa w Polsce

Źródło:

Gospodarka Zachodnia 1937 Rok 2 zeszyt 12, strony 286-289

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)

Mgr Zdzisław Modrzewski

Kanał Warta — Gopło — Wisła i żegluga śródlądowa w Polsce

W porównaniu do innych krajów Polska znajduje się pod względem długości dróg wodnych na 7 miejscu; wynoszą one 5 900 km. w czym 880 km. dróg sztucznych. Przed nami znajduje się Rosja, Stany Zjednoczone, Niemcy, Francja, Szwecja, i Anglia, za nami zaś: Holandia, Czechosłowacja, Rumunia, Włochy i Belgia. Natomiast jeżeli chodzi o ilość przewozów żeglugowych na drogach śródlądowych, Polska znajduje się na miejscu ostatnim, bo roczny przewóz wynosi 0,5 mil. ton (1931 r.) podczas gdy Niemcy miały 110 mil. ton, a Czechosłowacja na swym małym odcinku dróg wodnych (744 km) 4 mil. ton.

W przeliczeniu na głowę ludności, przewozów żeglugowych i kolejowych otrzymujemy w tono-kilometrach:

Przewozy w żegludze śródlądowej Niemcy . . .	360
„ „ „ Czechosłowacja	137
„ „ „ Polska . . .	6
Przewozy koleją Niemcy	1050
„ „ Czechosłowacja	560
„ „ Polska	700

Liczyby te wskazują, że na ogólną ilość przewozów na drogach wodnych i na kolejach wyrażoną w tono-kilometrach przypada na żeglugę śródlądową:

w Niemczech	36%
w Czechosłowacji	24%
w Polsce	1%

A więc w Polsce bije w oczy zupełny zanik przewozów wodnych, natomiast co do przewozów kolejowych Polska zajmuje poczesne miejsce wśród nszych dwu sąsiadów. Taki stan rzeczy wiąże się z naszą dotychczasową polityką komunikacyjną. Ministerstwo Komunikacji w trosce o rentowność kolei okazywało jak największą ochronę interesów kolei, dlatego też wszystkie inne środki transportu poza koleją, za wyjątkiem

może komunikacji powietrznej, były traktowane po macoszemu. Wprawdzie, w odniesieniu do żeglugi śródlądowej, która z charakteru swych transportów nie mogła być groźną konkurentką dla kolei, nie stosowano chroniących kolej taryf, ale też nie przeprowadzano należytych inwestycji dla konserwowania, względnie usprawniania dróg wodnych. Polska w ciągu 12 lat 1924—1935 wydawała przeciętnie na drogi wodne po 15 900 mil. zł rocznie. W tych ramach przeprowadzane inwestycje są zbyt małe w stosunku do istotnych potrzeb. W wydanej w r. 1935 w Królewcu broszurze pt. „Flussdienst Ost-Preussen Reich“ autor Ross wskazuje na złe utrzymanie koryta Wisły pomorskiej i przytacza nasze asygnowania budżetowe na drogi wodne w ostatnich 12 latach, wyrażając przekonanie, że przy takich asygnowaniach nie może być mowy o należytym utrzymaniu dróg wodnych i że jest nieuniknione cofanie się polskiej żeglugi wewnętrznej. Nadmienię przy tym warto, że Rzesza niemiecka wydaje rocznie przeciętnie ca 200 mil. na drogi wodne.

Śródlądowa żegluga rzeczna w Polsce nie jest nalezycie rozwinięta. Składają się na to: niedostateczna regulacja istniejących arterii wodnych, brak między innymi odpowiednich sztucznych kanałowych połączeń, oraz niedostateczne uświadomienie sfer gospodarczych co do korzyści śródlądowego transportu wodnego.

Stosunkowo pmyślne warunki dla żeglugi śródlądowej istnieją w Wielkopolsce gdzie głównymi arteriami wodnymi są rzeki Warta i Noteć wraz z Kanałem Bydgoskim, oraz połączenie Wisła—Odra.

Swego czasu w transportach towarowych Warta odgrywała poważną rolę. W ostatnich jednakże latach jej znaczenie coraz bardziej maleje. Dne co do ilości i rodzaju, ważniejszych towarów transportowanych na Warcie w latach 1925—1935 przedstawiają się następująco (w tonach):

T o w a r y	R o k										
	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
Cukier	19 900	92 400	1 800	1 360	22 000	10 800	15 300	—	—	—	—
zboże	8 000	28 600	26 000	51 000	84 000	120 000	25 500	92 000	58 000	24 000	19 000
węgiel	0	40 000	43 000	58 000	63 000	51 000	42 000	9 500	750	—	—
drzewo	92 000	104 000	109 000	50 000	5 000	200	600	—	—	—	—

Jak z powyższych cyfr wynika, ruch żeglugowy na Warcie zmalał w latach ostatnich do minimum. Wytłumaczyć to należy barierami celnymi i dewizowymi Niemiec dla polskiej płodów rolnych oraz uprzywilejowaniem transportów eksportowych drogą kolejową do Gdyni celem odejścia tych transportów od portów niemieckich. W ten sposób porty niemieckie przestałyby służyć eksportowi polskiemu, ale i Warta straciła swoje znaczenie jako droga żeglowna.

Drugą arterią wodną Wielkopolski jest droga wodna Wisła—Odra, której długość wynosi 179 km. W latach ostatnich ruch towarowy na drodze tej wzrósł wydatnie, tak, że za lata 1934—1935 przewozy wyniosły (przez Brdyujscie) 166 000 i 222 000 ton oraz tratwami 32 000 i 50 000 ton. Z ważniejszych towarów wymienić tu należy cukier, zboże i mąkę, sodę i cegłę.

Zasięg drogi Wisła—Odra obejmuje teoretycznie wielkie obszary, bo przez Wisłę całą sieć dróg wodnych

w Polsce prócz Warty. Droga ta, a w szczególności kanał Bydgoski nie jest należycie wykorzystana, gdyż nie ma połączenia na ziemiach polskich z tak uregulowanym szlakiem, jakim jest Warta. Celem dołączenia Warty do sieci dróg wodnych w Polsce, a więc do Wisły, opracowano projekt budowy kanału Warta—Gopło!

Sprawa budowy tego kanału była wielokrotnie poruszana w prasie. Podkreśla się duże korzyści gospodarcze tej inwestycji w kierunku ożywienia żeglugi śródlądowej na przestrzeni Poznań—Gdynia. Łącznie z tym warto się zastanowić, jak będzie przedstawiać się kalkulacja transportu ważniejszych towarów w porównaniu z kosztami transportu kolejowego.

Transport wodny racjonalnie zorganizowany jest zwykle tańszy od kolejowego, o ile porównywać wspólnie warunki jak. rodzaj, objętość, ciężar ładunku, odległość, koszty eksploatacji taboru itp.; na rzecz transportu wodnego przypadają towary masowe nie wymagające pospiesznego przewozu. Charakterystyczną cechą taryf przewozowych w żegludze śródlądowej jest ich pewna elastyczność pod wpływem prawa popytu i podaży (rynek frachtowy), jednakże o odchyleniach w pobliżu kosztów własnych, tymczasem taryfy kolejowe ustalane są różnorodnie, często na poziomie deficytowym, lub na poziomie niewspółmiernie wysokim. Dla porównania więc rentowności, że tak powiem, transportowej projektowanej drogi wodnej Warta—Gdynia, należy przekalkulować poszczególne rodzaje towaru przy różnych możliwościach przewozowych.

KALKULACJA

transportów wodnych i możliwości eksploatacyjne projektowanego szlaku wodnego Warta — Gopło — Wisła — Gdynia.

Trasę powyższego połączenia wodnego wynoszącą ca 495 km. podzielić można na 4 odcinki:

- a) Poznań — Konin długości ca 155 km (rzeka Warta)
- b) Konin — Brdy Ujście długości ca 160 km (projektowany kanał Morzyśławski, jeziora Gośławskie i Slesińskie, projektowany kanał do Gopła, górna Noteć, skanalizowana górna Noteć, kanał Bydgoski, Brdy Ujście)
- c) Brdy Ujście — Gdańsk długości ca 160 km (Wisła)
- d) Gdańsk — Gdynia długości ca 20 km (szlak zatoki morskiej Gdańsk — Gdynia)

Na powyższym szlaku kursować mogą barki małego typu „Finovmass” tzw. „Uniwersalne” o następujących wymiarach maksymalnych: długości 40,5 m., szerokości 4,88 m.

Obciążenie barki wynosi przy dobrym stanie wód 180 ton, przy niskich stanach wody 80 ton, średnio 120 ton.

Czas trwania transportu na odcinku a) . . . 4—5 dni
 „ „ „ „ „ b) . . . 4 „
 „ „ „ „ „ c) . . . 3 „
 „ „ „ „ „ d) . . . ca 3 godziny

Załadowanie barki 6 dni
 Wylądowanie barki 4 „
 powrót do Poznania 12 „ = 22 dni

Łączny czas trwania transportu ca 35 dni

Koszty transportu:

Holowanie na trasie Poznań — Gdynia zł 7,60

Oplaty słuzowe i kilometrowe, wynagrodzenie berlinkarza i karty ekspedycyjne zł 12,—

ogółem za tonę ładunku zł 19,60

Koszty holowania próżnej barki z Gdyni do Poznania zł 3,30

zł 22,90

Przewóz 1 tony towaru z Poznania do Gdyni wynosi ca zł 22,90, jeżeli dla braku ładunku powrotnego w Gdyni, berlinkarz wracać musi z próżną barką do Poznania. Przy otrzymaniu ładunku powrotnego odpadają koszty holowania barki próżnej i wówczas koszt przewozu 1 tony kalkuluje się o ca 3,30 taniej, wynosząc za tonę towaru do Gdyni zł 19,60.

MOŻLIWOŚCI TRANSPORTOWE:

W Eksporcie:	rocznie
a) zboża w ziarnie i mąka zboż., przypuszczalny wywóz	80 000 ton
b) mąka ziemniaczana	10 000 „
c) mąka kostna	4 000 „
d) cukier	ca 15 000 „
e) drzewo użytkowe i nieobrobione	„ 10 000 „
f) drzewo tarte nieheblowane	„ 1 500 „
razem eksport	ca 120 500 ton

W Importie:

g) ryż	przypuszczalnie rocznie	2 000 ton
h) śledzie solone	„ „	3 000 „
i) rudy siarkowe (piryty)	„ „	7 000 „
j) fosfory	„ „	12 000 „
k) siemie lniane	„ „	ca 1 000 „
l) inne drobne ładunki	„ „	ca 2 000 „
razem import i eksport	ca	147 500 ton

Kalkulacja transportów za 1000 kg.	Przewóz kolejowy	Rzeczny plus koszty dowozu do portu rzecz. n.	Różnica
ad a) Poznań — Gdynia taryfa specjalna P.A.I.	zł 16,50	23,40	6,90
Srem — Gdynia	„ 17,80	22,80	5,—
Chocieża — Gdynia	„ 17,60	22,80	5,20
Konin — Gdynia	„ 17,60	22,30	4,70
ad b) Luboń — Gdynia taryfa specjalna P.A.I.	zł 26,50	19,60	6,90
ad c) Luboń — Gdynia taryfa specj. G. E. C.	zł 10,80	19,60	8,80
ad d) Gniezno — Gdynia taryfa specj. P. C. 28.	zł 35,50		+ 2,40
Września — Gdynia	„ 35,50		+ 2,40
Kościan — Gdynia	„ 33,20		+ 0,10
Opalenica — Gdynia	„ 24,40		— 8,70
Szamotuły — Gdynia	„ 20,80		— 12,30
Poznań — Gdynia plus koszty dowozu do Poznania i przeładunek		19,60 13,50 zł 33,10	
ad e) Orzechowo — Gdynia taryfa 904 K. T.	zł 12,—	19,60	— 7,60
ad f) Orzechowo — Gdynia taryfa 910 K. T.	zł 12,—	19,60	— 7,60
ad g) Gdynia — Poznań taryfa 21 K. T.	zł 63,—	19,60	+ 43,40

Zapotrzebowanie ryżu dla miasta Poznania i okolicy w promieniu do 100 km może być pokryte transportami drogą wodną z Gdyni do Poznania i stąd koleją do poszczególnych stacyj przeznaczenia.

Kalkulacja transportów za 1000 kg.	Przewóz kolejowy	Rzeczny plus koszty dowozu do portu rzecz. n.	Różnica
ad h) Gdynia — Poznań taryfa poz. 110 K. T.	zł 19,70	19,60	+ 0,10
ad i) Gdynia — Luboń taryfa poz. 241 c.K.T.	zł 6,60	19,60	— 13,—
ad j) Gdynia — Luboń taryfa poz. 643a i b.	zł 6,60	19,60	— 13,—
ad k) Gdynia — Szamotuły taryfa poz. 6a K. T. plus koszty przewozu kolejowego Poznań—Szamotuły	zł 27,30	19,60 7,—	+ 0,70
ad l) Gdynia — Poznań	zł 44,45	19,60	+ 24,85

Z powyższych kalkulacji wynika, że przy obecnych taryfach kolejowych na drodze wodnej Gdynia—Poznań i z powrotem liczyć można na przewóz następujących towarów:

W eksporcie ca 10 000 ton maki ziemniaczanej
 „ 6 000 „ cukru

W imporcie ca 2 000 „ ryżu
 „ 2 000 „ drobnicy

Razem ca 20 000 ton (ca 15% ogólnego obrotu towarowego).

Z przedstawionych wyżej cyfr porównawczych wynika, że przy obecnych taryfach kolejowych transport wodny projektowaną drogą będzie rentował się tylko w małej mierze, o ile oczywiście kolej nie podniesie

taryfy przewozowej do wysokości kryjącej koszty własne transportu.

Na stosunkowo wysoki koszt przewozu wodnego składa się ta okoliczność, że na drodze tej będą mogły kursować narazie mało pojemne barki, a następnie w drodze powrotnej szluby przeważnie bez ładunku, gdyż stosunek eksportu do importu na tym szlaku wynosi 6:1. Nadmienić tu trzeba, że projekt budowy kanału Warta—Gopło przewiduje kursowanie barek o ładowności 250 t., jednakże praktycznie przez większą część sezonu nawigacyjnego będzie to niewykonalne, jeżeli nie zostaną wykonane prace pogłębiarskie na górnej Noteci i nie zostaną przebudowane niektóre śluzy.

Znacznie lepszą pozycję pod względem wykorzystania taboru w obu kierunkach ma kolej na szlaku Śląsk—Gdynia, na którym wozi po deficytowej stawce węgiel (4,20) gdyż tabor wrea z Gdyni na Śląsk z rudą i złomem.

Narzuca się więc pytanie, czy żegluga towarowa na wodach śródlądowych ma rację bytu dla gospodarki ogólnej w dobie obecnej, kiedy kolej, dzięki rozbudowaniu swej sieci i udoskonaleniu technicznemu, osiągnęła wielką sprawność transportową i kiedy samochód ciężarowy pod względem sprawności w dostawie towaru z domu nadawcy do domu odbiorcy dystansuje bezapelacyjnie nawet kolej.

Odpowiedź brzmi pozytywnie. Potwierdzenie tej tezy widać na przykładach innych krajów znajdujących się w podobnych do nas warunkach terenowych. (Niemcy, Czechosłowacja, Belgia) Mianowicie kraje te przechodziły pewną stagnację w budowie dróg wodnych w okresie silnej rozbudowy kolei tj. w drugiej połowie XIX wieku, lecz po tym okresie i obecnie nastąpił nawrót do popierania żeglugi śródlądowej.

NOTATKI

WALKA Z WIATRAKAMI

Jedno z większych miast pomorskich. Na jego czele znajduje się młody, energiczny, pełen zapału i dobrej woli burmistrz. W ciągu półtora roku swego urzędowania wiele już uczynił. Jego punktem ambicji jest pokazanie, że i bez pieniędzy można wiele w mieście zrobić, umiejętnie wyzyskując dobrą wolę miejscowego społeczeństwa i siły do pracy, reprezentowane w rękach bezrobotnych, których jest w mieście wielu. O ileż więcej mógłby jednak zrobić, gdyby nie opory, wynikające z demoralizacji szerzonej wśród bezrobotnych przez niemoralne społecznie nasze ustawodawstwo socjalne, udzielające chojnie wsparć finansowych bezrobotnym bez jakiegokolwiek odpłaty w formie pracy.

Wśród bezrobotnych owego miasta zawrzało. Zwiększyło się nasilenie bezrobocia, jakaś z ubożstwa prowadzona agitacja. Rada w radę, zbiera się tłum bezrobotnych i wysyła do burmistrza delegacje.

— Dobrze — odpowiada delegacji burmistrz — zasłki otrzymacie. Moja w tym głowa, że będą one większe, aniżeli normalne wypłacane przez Fundusz Bezrobocia. Stawiam jednak warunek: każdy musi odpracować uzyskany zasiłek.

Poszły w ruch telefony. Burmistrz dzwoni osobiście. Porozumiewa się z okolicznymi majątkami. Tu po-

Najważniejszymi warunkami sprzyjającymi rozwojowi żeglugi śródlądowej w Polsce są:

1. doprowadzenie i utrzymanie dróg wodnych na poziomie umożliwiającym racjonalną eksploatację,
2. sprzyjanie takiemu podziałowi pracy (ładunków) pomiędzy żeglugą a koleją, który wypływałby ze zdrowej kalkulacji kosztów przewozowych, a więc by towary masowe w rejonie zasięgu drogi wodnej, kolej nie wozila po stawkach deficytowych.

Jako wniosek końcowy odnośnie nasuwającego się zagadnienia czy inwestycja na budowę drogi wodnej Warta—Gopło i uzyskanie przez to połączenia Warta—Wisła jest celowa i uzasadniona, przyjmuje następujący:

Inwestycje wodne, jak regulacje rzek i budowa kanałów nie mogą być traktowane wyłącznie z punktu widzenia zagadnienia komunikacyjnego. Rentowność tych inwestycji nie może opierać się na dochodzie z żeglugi, podobnie jak wydatków na drogi kołowe nie można traktować jako przedsięwzięcia, które ma przynosić dochód bezpośredni.

Inwestycje wodne to — nie tylko zagadnienie komunikacyjne — to ograniczenie szkód powodziowych, to melioracja obszarów rolnych, to czynnik do ogólnego podniesienia dobrobytu kraju, to wreszcie powiększenie obronności kraju.

Na inwestycje wodne nie można patrzeć z perspektywy krótkich okresów czasu. Brak rentowności „transportowej“ wobec niskich taryf kolejowych nie jest argumentem przeciwko budowie połączenia Warty i Wisły. Patrzeć należy na tę inwestycję z perspektywy dłuższego okresu czasu, a wówczas okaże się, że dla gospodarstwa polskiego inwestycja ta jest rentowna i konieczna.

trzeba do robót polnych 50 ludzi, tam 100, jeszcze gdzie indziej 30, ówdzie 60.

Majątki zobowiązują się zapłacić za wykonaną pracę. Z kolei następuje mobilizacja wśród firm przemysłowych samochodów ciężarowych. Trzeba ich wiele, bowiem jutro z rana należy odstawić do pracy w majątkach 300 ludzi.

— A więc zrobione! Jutro rano o 5-tej proszę stawić się przed magistratem, będą czekały platformy, które zawiozą wszystkich na miejsce pracy, miejsce pracy płatnej.

Na drugi dzień, wczesnym rankiem zajeżdżają przed magistrat bezpłatnie dostarczone przez miejscowe firmy przemysłowe ciężarówky. Ciężarówky są, niema jednak bezrobotnych. Zamiast 300 ludzi, stawiło się zaledwie 5.

— Dlaczego niema bezrobotnych?

— Bo oni wolą otrzymywać zasiłki darmo, bez pracy! — pada odpowiedź z ust przybyłych.

W tych warunkach, walka z bezrobociem, to zaiste, przysłowiowa walka z wiatrakami.

W jakim mieście pomorskim działo się to, i jaki to burmistrz, kto ciekaw, niechaj zwróci się z zapytaniem do nas. Chętnie służymy bliższymi informacjami,