

ogłoszonej w Czasopiśmie Technicznym, to wysuniemy problem regulacji Wisły, budowy kanałów, portów rzecznych z urządzeniami przeładunkowymi i taboru na jeńco z najpilniejszych zagadnień, których realizacji nie można z roku na rok odkładać.

Dość przytoczyć, że Niemcy obecnie wydają 300 milionów MK na oddawna regulowane rzeki Odrę i Łabę i już o dużym ruchu prawie 25 milionów ton rocznie, że w ciągu najbliższych 10 lat będzie gotowa droga Ren — Men — Dunaj dla statków ładujących do 1200 ton, że dla tego typu statków wybudowano nowe kanały, jak kanał Hitlera i Ren — Herne, że wielkie roboty wodne przeprowadziła i dalej prowadzi Czechosłowacja i, że Sowiety wykonały dwa olbrzymie kanały (od morza Białego do Bałtyckiego i kanał Wołga — Moskwa) o potężnych rozmiarach i dużej domosłości, to stwierdzimy, jak dalece pozostajemy w tyle poza swymi sąsiadami.

Jeżeli zaś weźmiemy pod uwagę, że w Niemczech w r. 1935 ruch na drogach wodnych wyniósł prawie 50% całego ruchu kolei żelaznych, to zrozumiemy daleko idące obniżenie kosztów przewozu towaru i jego cen i zyski, jakie stąd osiąga społeczeństwo. Pracę przewozową na drogach wodnych wykonywa tam prawie 10 tysięcy statków, o łącznej ładowności 7 milionów ton i sile maszyn ponad 800 tysięcy koni. Cyfry te dają nam obraz i przykład jak wiele i szybko musimy nasze drogi wodne wybudować i wyposażyć w porty i tabor, by móc sprostać wymaganiom i potrzebie szybko rozrastającego się naszego życia gospodarczego.

Przytoczone przez prof. Matakiewicza hasło: „Polityka dróg wodnych śródlądowych jest polityką portów morskich“ ma dla nas i naszej Gdyni i Gdańska tym większe znaczenie, że posiadamy trzon przyszłej sieci dróg wodnych, jaki stanowi — Wisła. Dowodem tego rozwój Gdańska i jego przemysłu i handlu. Gdańsk w XVII wieku był największym portem nie tylko na Bałtyku, ale na całej Północy. Dopiero po rozbiorach i ostatecznie po Kongresie Wiedeńskim odcięcie Gdańska od naturalnego zaplecza pozbawiło go znaczenia i zmniejszyło jego największe obroty tak, że przed wojną zajmuje 9 miejsce na Bałtyku, a dziś jeszcze dalsze. To też widać jakie znaczenie ma Wisła w życiu gospodarczym Polski Odrodzonej, a wiadomo powszechnie, czym była Wisła za królów polskich; wynika to zresztą jasno z wielkości dorzecza Wisły znacznie większego niż dorzecze Renu czy Łaby.

Do rzędu najdonioślejszych więc dzieł ogólnopństwowych programowych bezsprzecznie trzeba zaliczyć drogi wodne, będące wymogami należytego urządzenia państwa i jego potrzeb gospodarczych, kulturalnych i obronności, tak strategicznej, jak i ekonomicznej. Prof. Matakiewicz w powołanej pracy po szeregu dowodach ocenia:

„a) że najważniejszą, podstawową drogą wodną w Polsce, stanowiącą kręgosłup sieci naszych dróg wodnych, będzie zawsze Wisła i regulacja jej, celem przekształcenia na wielką drogę wodną, wraz z wykonaniem, częściowo rozpoczętego już kanału Katowice — Kraków, oraz kanalizacji, względnie kanału żegluga Kraków — ujście Dunajca, jest rzeczą najpilniejszą.

b) że drugą najważniejszą linią wodną, dostosowującą się znakomicie do zasady: „polityka dróg wodnych śródlądowych jest zarazem polityką portów morskich“, jest linia Bałtyk — Morze Czarne z połączeniem do Lwowa, łącząca nasze porty bałtyckie z portami Morza Czarnego i dążąca

do zaprzyjaźnionego i sprzymierzonego z nami państwa, tj. Rumunii, za pośrednictwem Wisły, której znaczna część (650 km) wejdzie w skład tej linii, a dalej Sanu, Dniestru, Prutu i Dunaju. Ta arteria wodna będzie najkrótszym połączeniem Bałtyku i w ogóle mórz północnych z Morzem Czarnym, posiadać będzie na zachód od Wisły i kanał Kraków — Katowice — Gliwice — znakomite połączenie z siecią dróg wodnych niemieckich i czeskich, a na wschód, przez dalszą część Dniestru, z wschodnimi obszarami Rumunii, a także, co na przyszłość posiada niezmierną wagę, z rozległym i bogatym obszarem dawnej południowej Rosji (czarnomorskiej, dziś Ukraina sowiecka)“.

Tymczasem na Wiśle dotąd prawie bardzo nie wiele się robi tylko niemal konserwuje stan istniejący. Z powodu mielizn latem żegluga jest ograniczona, jeszcze gorzej przedstawia się sprawa statków pasażersko-towarowych, przeważnie przestarzałych i nieoekonomicznych pod względem spotrzebowania paliwa, podobnie zresztą taboru rzeczno, a bardzo wiele pozostawiają do życzenia porty, a szczególnie przeładowawcze.

Inicjatywa prywatna nie przyczynia się do rozbudowy żegluga na Wiśle. Istniejące statki i porty nie mogą spełnić zadań żegluga na tej rzece, wcale nie wiele ustępującej Renowi, jeżeli porównamy naturalne hydrologiczne właściwości Renu i Wisły.

Regulacja Renu i rozbudowa portów i taboru rzeczno doprowadziła do przewozu rocznego 60 milionów ton, a obecnie znacznie więcej. Pomimo silnie rozwiniętej żegluga Niemcy przeprowadzają (wspólnie z Szwajcarią) dalszą regulację Renu dla żegluga, celem uniezależnienia żegluga przechodzącej częściowo przez terytorium francuskie.

Wola to o natychmiastowe uregulowanie i uzeglownienie Wisły od Sandomierza do ujścia.

Rozpoczęto uregulowanie Wisły przez budowę zbiorników wodnych nad górnymi dopływami w Porąbce na Sole i w Rożnowie na Dunajcu. Przystąpiono do budowy kanału Wisła — Warta, przez co wiaży się poważny obszar do dorzecza Wisły. Ale to jest niewiele. Regulacja Wisły wymaga innego tempa prac, z wielu względów musi się regulację Wisły przeprowadzić jak najprędzej. Wymaga to życia gospodarcze — nasz port i nasz okręg przemysłowy.

Potrzeba robót regulacyjnych Wisły na małą wodę i racjonalnych portów, które dadzą celową pracę likwidującą bezrobocie, a nie systemem łatania.

Ale przede wszystkim inicjatywa prywatna przemysłu, handlu i samorządu terytorialnego ma zadanie wybudować liczne urządzenia przeładunkowe i magazyny w portach, które walnie przyczynia się do obniżenia kosztów obecnego przewozu produktów rolnictwa, górnictwa i innego przemysłu. Wreszcie przemysł i handel przy efektywnym poparciu Skarbu Państwa i samorządu będzie miał, z wielkim pożytkiem dla siebie, duże pole do popisów w budowie naszej floty rzecznej, która tak wiele pozostawia do życzenia. Nasza stocznia gdynska będzie miała też zapewniony rozwój, obok licznych warsztatów pracy w głębi kraju. Urządzenia techniczne wymagają dużych środków materialnych, ale sowiecie się oplacą. Rolnictwo i przemysł osiągnie lepsze ceny swych produktów przez tańsze taryfy przewozu. Zniknie mało opłacalny eksport względnie taryfa ulgowa nie rentującego się dla kolei przewozu eksportowego węgla i t. p., a natomiast osiągniemy lepsze rezultaty w walce konkurencyjnej na rynkach