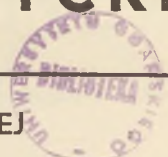


ZAGADNIENIE ŚRÓDLĄDOWEJ KOMUNIKACJI WODNEJ



W kwietniowym zeszytzie berlińskiego *Zeitschrift für Binnenschifffahrt* Regierungsbaurat Niebuhr omawia na podstawie szczegółowych obliczeń gospodarcze znaczenie kanału Odra—Dunaj, którego budowę zdecydowano w umowie zawartej między rządem niemieckim a czechosłowackim jeszcze 19 listopada 1938 r. Połączenia kanałowe Ren—Men—Dunaj i Odra—Dunaj mają przesunąć z drogi kolejowej na drogę wodną śródlądową znaczną część dotychczasowych obrotów towarowych Niemiec z państwami Bałkanu, i przede wszystkim zwiększyć wymianę takich towarów masowych, które nie znoszą drożych frachtów, jak zboże, pasza, drzewo, ruda, koks, węgiel itp. Wobec przyłączenia Austrii i Sude-tów do Rzeszy powstają szczególnie dogodne warunki dla zaopatrzenia tych nowych dzielnic w węgiel śląski.

Na podstawie odległości od Budapesztu do poszczególnych portów morskich i rzecznych na dwóch szlakach: przez Ren—Men lub przez Odrę i „Kanał Śródlądowy” (Mittel-landkanal) (np. do Emden w obu wypadkach po 1740 km, do Hamburga: w pierwszym wypadku 2170 km, w drugim 1520 km, do Szczecina — 2180 i 1200 km), autor przeprowadza granicę między zasięgiem obu kanałów w następujący sposób: Emden, Minden, Kassel, Eger, Wiedeń.

Pomijając szczegółowe obliczenia przewozów w obydwu kierunkach wewnątrz Niemiec: Austrii i Bawarii, oraz zagranicznych: czechosłowackich i bałkańskich, dla poszczególnych towarów, jak węgiel, rudy, boksyty, ropa i produkty naftowe, zboże i inne, sumaryczne zestawienie obrotów towarów przez kanał wygląda następująco:

	załadowanie	wyładowanie
w Niemczech	5,7 mil. ton	2,0 mil. ton
w Czechosłowacji	0,8 mil. ton	0,4 mil. ton
tranzytem	0,5 mil. ton	0,4 mil. ton
Razem	7,0 mil. ton	2,8 mil. ton

czyli ogólny obrót przez kanał wynosiłby około 10 mil. ton.

Wobec tego, że fracht kolejowy poza granicami Niemiec trzeba płacić dewizami, a przy użyciu drogi wodnej

towar można przewieźć do zagranicznego miejsca przeznaczenia na statkach niemieckich, powstaje oszczędność na dewizach; nadto powstaje oszczędność z powodu różnicy między tanim frachtem wodnym a drożym kolejowym. Autor oblicza oszczędność na frachtach tylko wewnątrz Niemiec na 37 mil. RM. rocznie, co stanowi 5% od 675 mil. RM., szacunkowej sumy kosztów budowy kanału. Do tego oprocentowania dochodzą jeszcze opłaty kanałowe i pominięte w obliczeniu dochody z ruchu zagranicznego.

W następnym artykule tegoż zeszytu Oberbahnrat K. Schoeßl stara się wykazać nieodzowną konieczność budowy kanału „Łaba—Odra—Dunaj”. Stwierdza on, że kanał „Odra—Dunaj” łączy tylko Bałtyk z Morzem Czarnym, Szczecin z Gałaczem. Ten kanał, sam, bez połączenia z Łabą, pociągnie za sobą znaczne przesunięcie gospodarcze na korzyść Szczecina kosztem Hamburga. Korzyść odniosą wprawdzie Słowacja, wschodnie i północne Morawy, natomiast Czechy zostaną upośledzone.

Autor tłumaczy potrzebę połączenia kanału „Odra—Dunaj” z Łabą przeciążeniem dotychczasowych dróg komunikacyjnych wobec silnego wzrostu przewozów w ostatnich czasach. Przypomina, że z tego powodu ubiegłej jesieni węgierski wywóz po raz pierwszy musiał korzystać z Gdyni i Gdańska, że wynik światowej wojny byłby inny, gdyby wówczas już istniała droga Łaba—Odra—Dunaj, ostrzegając w końcu, że znowu trzeba będzie podołać gwałtownie wzmożonym przewozom, choćby w wypadku wojny.

Fakt budowy kanałów łączących porty niemieckie z Dunajem oraz uwagi przytoczonych autorów nasuwają myśl o nieodzownej konieczności przyśpieszenia połączenia Wisły z Dunajem. Wprawdzie Niemcy znajdują się o tyle w lepszym położeniu, że budują tylko kanały, mając rzeki już uregulowane i żeglowne, przed nami zaś stoi jeszcze długi i trudny problem regulacji Wisły i jej dopływów, jednakże połączenie Wisła—Dunaj może konkurować z kanałami niemieckimi, będąc najkrótszą drogą między Bałtykiem i Morzem Czarnym, między północą i południem Europy. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Kanał Cernavoda — Tasaol. Według informacji z Bukaresztu Rumunia stara się w Anglii o pożyczkę 10 mil. funtów na budowę kanału Cernavoda—Tasaol, skracającego o 280 km drogę od Cernavody do ujścia Dunaju. (Tasaol leży w linii prostej na wschód od Cernavody i 20 km na północ od portu w Konstancy.) Tasaol, obecnie port wojenny, otrzymałby także port handlowy dziesięć razy większy od portu w Konstancy, otwarty całą zimę; znajdując się zdaleka od ujścia Dunaju nie podlegałby on niebezpieczeństwu zamulania piaskiem z Dunaju.

Powstanie nowego portu zagraża poważnie starym portom rumuńskim w Konstancy, Gałacz i Braile.

Kanał Grecki. Również w Grecji rozpatruje się projekt budowy kanału łączącego Dunaj z Morzem Śródziemnym koło Salonik. Kanał ten skróciłby drogę o 1420 km. Koszt jego budowy oblicza się na 1,5 miliarda dinarów.

Grupa niemiecka projektuje podjęcie się budowy obydwu wspomnianych kanałów: rumuńskiego i greckiego. (GAM).

Kanał Mazurski, łączący jeziora mazurskie z Bałtykiem, ma być wykończony w połowie roku 1940. Właściwy kanał zaczyna się od północno-zachodniego brzegu Jeziora Mamry i idzie w kierunku północno-zachodnim ku rzece Lynie, koło Albergi. Dalsza droga rzeką Lyną — dopływem Pregoty — i samą Pregotą prowadzi do Bałtyku koło Piławy. Kanał długości 50 km daje możliwość szerokiego wykorzystania dróg wodnych, tej tak ważnej komunikacji w dzielnicy o strukturze rolniczej. Dzięki niemu jeziora mazurskie otrzymają połączenie z Królewcem i Piławą, poza tym Pregotą i Zalewem Wiślanym z Elblągiem, a Nogatem, Wisłą i Notecią — z zachodem Rzeszy, w kierunku zaś wschodnim — z Zalewem Kurońskim i Kłajpedą. Przewidziany ruch towarów na kanale będzie wynosił początkowo 200 tys. ton. (GAM).

Kanał Szwajcaria — Adriatyk. Połączenie drogą wodną portów Morza Adriatyckiego ze Szwajcarią jest przedmiotem

głębokich studiów we Włoszech. Włosi obawiają się, że z chwilą uregulowania Rodanu ruch towarowy szwajcarski stracony będzie dla portów adriatyckich. Konkurencja tę chce uprzędzić M. Beretta w swoim śmiałym projekcie przedstawionym w Włoskim Towarzystwie Rozwoju Wiedzy w Mediolanie. Z Szwajcarii do Adriatyku istnieje wprawdzie droga żeglowna prowadząca przez kanał Pawii, łączący Mediolan z Padem, zbudowany za Napoleona w 1805 r., oraz stary kanał z Mediolanu do Lago Maggiore, jednakże o żadnej stałej komunikacji nie ma mowy. Jedynie małe statki do 50 ton mogą kursować między Szwajcarią a doliną Padu.

Nowy projekt przewiduje drogę dla statków 600—800 ton i obejmuje 2 szlaki: „Pedemontan” — podgórski o 30 szluzach, którego koszt budowy wyniesie 1 800 mil. lirów, oraz „Padan” — padański — o 33 szluzach. Rząd włoski zdecydował regulację Padu, po czym będzie można przystąpić do budowy kanału za cenę 1 500 mil. lirów. Szwajcarski port w Locarno byłby odległy od Adriatyku o 403 km (a najwyżej o 540), przy czym nie trzeba zapominać, że przez Ren z portu w Bazylei do Rotterdamu jest 828 km, a z Genewy do Marsylii przez Rodan będzie 580 km. Beretta wskazuje na znaczne korzyści gospodarcze szlaku od Monfalcone przez Wenecję, i od Rawenny przez Ferrarę do Mediolanu, Turynu i jezior przedalpejskich, oraz wspomina o niebezpieczeństwie grożącym rozwojowi Triestu, Wenecji i Genui w razie realizacji projektów wielkiej linii żeglugi śródlądowej w południowej i południowo-wschodniej części Niemiec. Połączenia Marsylii z Jeziorem Genewskim, następnie przez Ren, Dunaj z Morzem Czarnym kanałami budowanymi przez Niemcy (Dunaj—Ren, Dunaj—Łaba, oraz Dunaj—Odra—Wisła) stworzą sieć wodną wciągającą w swój zasięg Rotterdam, Antwerpię, Bremę, Hamburg i Szczecin.

Przewidziany obrót na linii szwajcarsko-włoskiej wynosiłby 7—8 mil. ton, a frachty byłyby przynajmniej o 50% tańsze od ceny transportu kolejaj. (GAM).

WPLYWY DO BIBLIOTEKI

Gospodarka Wodna (Warszawa 1939, r. V, zesz. 2, marzec—kwiecień) zawiera między innymi artykuły: Romańskiego E., *Rozbudowa niemieckiej sieci dróg wodnych i uwagi w stosunku do naszych poczynań w tej dziedzinie*; Pomianowskiego K., *Problem kanalizacji Wisły*,

oraz szczegółowe opracowanie problemu rozbudowy dróg wodnych w Polsce p. t. *Przewidywane przewozy wodne po wykonaniu 30-letniego programu rozbudowy dróg wodnych w Polsce* T. Tillinger'a.

Gdynia, 3 czerwca 1939 r.

Zezwala się na przedruk materiału z Komunikatów i inne dowolne użytkowanie go nawet bez podania źródła