

WYDAWNICTWA STOWARZYSZENIA CZŁONKÓW
KONGRESÓW GOSPODARKI WODNEJ

SERJA K

SPRAWOZDANIA KONGRESOWE

ZESZYT 1

juo 3

SPRAWOZDANIE
Z I^{GO} NARODOWEGO KONGRESU
ŻEGLUGI

WARSZAWA 1932

KSIĘGARNIA TECHNICZNA „PRZEGLĄDU TECHNICZNEGO”

000474



SPIS RZECZY.

	<i>Str.</i>
I. Wstęp	3
II. Spis referatów zgłoszonych na I-y Narodowy Kongres Żeglugi	5
III. Przebieg Obrad Kongresu:	
Pierwsze posiedzenie	7
Drugie posiedzenie	30
Trzecie posiedzenie	51
IV. Wycieczki	74
V. Uchwały i rezolucje I-go Narodowego Kongresu Żeglugi . . .	76
VI. Spis uczestników I-go Narodowego Kongresu Żeglugi . . .	80

I. WSTĘP.

Pierwszy Narodowy Kongres Żeglugi odbył się w Warszawie w dniach 19 i 20 czerwca 1932 r. staraniem Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce.

Stowarzyszenie utworzone wskutek uchwały I-go Polskiego Zjazdu Hydrotechnicznego, mając na celu uporządkowanie i rozwój gospodarki wodnej w kraju, zdążyła do niego w myśl przepisów statutowych głównie przez urządzenie kongresów, które mogą obejmować całość lub znaczną część gospodarstwa wodnego, albo konferencyj dla omówienia szczegółowego spraw dotyczących poszczególnych jego gałęzi.

Z kongresami względnie konferencjami mogą być łączone pokazy, wystawy i wycieczki związane treścią z gospodarką wodną.

Pierwszą konferencję, poza zagadnieniami z dziedziny żeglugi morskiej, poświęcił Zarząd Stowarzyszenia gałęzi gospodarstwa wodnego, która w odrodzonej Polsce dotychczas jeszcze nie miała sposobności wypowiedzenia się na zjeździe swoim sprawom wyłącznie poświęconym, t. j. żegludze śródlądowej. Dla urządzenia konferencji powołano specjalny komitet organizacyjny, do którego weszli z Zarządu Stowarzyszenia: inż. inż. Bomas, Mosdorf, Prokopowicz, Rodowicz i Rybczyński, z poza Zarządu: pp. inż. Decjusz, mj. Janota, inż. Konopka, inż. Łęgowski, inż. Nosowicz, Rostkowski, inż. Świeściakowski, Szczytt, inż. Tillinger i inż. Żaczek.

Pragnąc zaznaczyć przytem z góry pewien stały charakter konferencyj komunikacyjnych na przyszłość, Zarząd uznał za pożądane nadać im nazwę „Narodowych Kongresów Żeglugi”, z których pierwszy jest przedmiotem niniejszego sprawozdania. Temat obrad Kongresu stanowiły zasadniczo dwie kwestje:

- 1) Stan obecny oraz możność rozwoju żeglugi polskiej sieci dróg wodnych śródlądowych i

2) Stan obecny oraz możność rozwoju polskich portów i żeglugi morskiej.

Na podstawie szczegółowego programu tematów i zagadnień ułożonego przez Komitet Organizacyjny zgłoszono na Kongres ogółem 23 referatów, z tego 5 z dziedziny żeglugi morskiej, reszta z zakresu żeglugi śródlądowej, które zostały opublikowane w druku jako wydawnictwa Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce. Wobec małej różnorodności tematów nie zastosowano na Kongresie porządku obrad sekcyjnych, lecz wszystkie obrady odbywały się na posiedzeniach plenarnych.

Obradom przewodniczyło Prezydjum w osobach inż. Czerwińskiego, gen. Kwaśniewskiego i inż. Zakrzewskiego.

Pierwszy dzień obrad obok aktu otwarcia poświęcono sprawom żeglugi morskiej. Dyskusję rozpoczął p. Rostkowski, wygłosiwszy referat generalny, który obejmował całość kwestyj zawartych w poszczególnych referatach zgłoszonych z zakresu żeglugi morskiej. Po ukończeniu dyskusji i uchwaleniu wniosków nastąpiła przerwa, po której uczestnicy zjazdu wzięli udział w wycieczce po Wiśle Warszawskiej.

Drugi dzień obrad poświęcony był kwestjom żeglugi śródlądowej. Grupę referatów z dziedziny spraw żeglugowych objął w swym referacie generalnym inż. Born, monografię dróg wodnych i portów rzecznych przedstawił w referacie ogólnym inż. Prokopowicz.

Po przeprowadzonej całodzienniej dyskusji i uchwaleniu wniosków przewodniczący inż. Czerwiński Kongres zamknął.

Bezpośrednio po Kongresie w dniach 20 i 21-go czerwca odbyła się wycieczka do Tczewa i Gdyni.

Właściwy przebieg obrad Kongresu jak i obu wycieczek podano w części szczegółowej sprawozdania.

II. SPIS REFERATÓW

zgłoszonych na I-szy Narodowy Kongres Żeglugi w Warszawie
w dn. 19 i 20 czerwca 1932 roku

i

opublikowanych jako wydawnictwa Stowarzyszenia Członków
Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce.

Serja A — Żegluga morska.

Lp. Zeszyt

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | 1 | Inż. Witold Hubert . . . — Stan polskich przedsiębiorstw żeglugi morskiej pod względem jakości taboru oraz udziału w morskim obrocie towarowym portów morskich. |
| 2 | | Juljan Rummel — Problem polskiej floty handlowej. |
| 3 | 2 | Inż. Bohdan Nagórski . . — Rozwój i rozbudowa portu gdańskiego w ostatnim 10-leciu. |
| 4 | 3 | Władysław Gieysztor . . . — Budowa portu w Gdyni. |
| 5 | 4 | Inż. Antoni Sterling . . . — Budowle morskie z betonowych bloków komorowych i cyklopowych. |

Serja B — Żegluga śródlądowa.

- | | | |
|----|---|---|
| 6 | 1 | Prof. Inż. Mieczysław Rybczyński — Żegluga śródlądowa w Polsce 1919 — 1930. |
| 7 | | Inż. Juljan Lambor . . . — Statystyka eksportu i importu rz. Wisłą w r. 1928, 1929 i 1930. |
| 8 | | Prof. inż. Mieczysław Rybczyński — Koszty transportu wodnego. |
| 9 | | Władysław Niemirowicz-Szczytt — Znaczenie i potrzeby żeglugi śródlądowej. |
| 10 | | Prof. inż. Mieczysław Rybczyński — Warunki techniczne rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. |
| 11 | 2 | Inż. Kazimierz Rodowicz — Droga wodna Warszawa — Bałtyk. |
| 12 | 3 | Inż. Marjan Majewski i inż. Tadeusz Tillinger — Wisła Środkowa. |

- 13 4 Inż. Tadeusz Tillinger . — Port na Żeraniu.
- 14 5 Inż. Stanisław Wiślocki — Niemen i Wilja.
- 15 Inż. Stanisław Siebauer — Charakterystyczne przepływy Niemna na podstawie pomiarów hydro-metrycznych z okresu 1922 — 1931.
- 16 6 Inż. Jacek Witold Świe-
ściakowski — Port Handlowy w Warszawie i pięć lat jego eksploatacji.
- 17 7 Inż. Edmund Wędziński — Droga wodna Niemen — Prypeć (kanał Ogińskiego i rz. Jasiołda).
- 18 Inż. Walery Sobolewski — Uwagi o przebudowie kanału Ogińskiego oraz jego znaczeniu w przyszłej sieci dróg wodnych na Polesiu.
- 19 8 Inż. Stanisław Hubicki . — Wpływ zabudowania górskich potoków w dorzeczu górnego Dniestru na żeglowność tej rzeki.
- 20 Inż. Włodzimierz Janow-
ski — Zjawiska lodowe w dorzeczu górnego Dniestru (po ujście Zbrucza).
- 21 9 Inż. Stanisław Wiślocki — Zasady stateczności statków rzecznych.
- 22 10 Inż. Jerzy Decyusz . . — Maszyna parowa o obrotowym rozrządzie pary w zastosowaniu do napędu statków rzecznych.
- 23 11 Inż. Tadeusz Tillinger . — Zastosowanie lotnictwa do zwiększenia głębokości tranzytowych Wisły.
-

III. PRZEBIEG OBRAD KONGRESU.

1. Pierwsze posiedzenie w dniu 19 czerwca 1932 r.

Porządek dzienny:

1. Otwarcie Kongresu.
2. Przemówienie Przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego.
3. Uchwalenie regulaminu obrad.
4. Wybór prezydium Kongresu.
5. Przemówienia powitalne.
6. Obrady nad referatami z działu żeglugi morskiej.
Obecnych na sali 94 osób.

1 i 2. O godzinie 10.00 w auli Politechniki przewodniczący Komitetu Organizacyjnego dyr. Marjan Prokopowicz otwiera Kongres następującem przemówieniem:

„Imieniem Komitetu Organizacyjnego mam zaszczyt powitać Szanowne Panie i Panów, a przede wszystkim Dostojnych i Szanownych Gości, którzy łaskawie zaszczycić raczyli swą obecnością otwarcie naszego Kongresu, w szczególności pp. Przedstawicielei władz centralnych, reprezentantów organizacyj technicznych, społecznych i zawodowych i przedstawicielei prasy.

Obecny Kongres Żeglugi, zorganizowany przez Stowarzyszenie Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce, jest pierwszym kongresem w odrodzonej Polsce, który ma za przedmiot całokształt spraw komunikacji wodnej, tak morskiej, jak i śródlądowej. Jest to gałąź gospodarstwa wodnego, która, obejmując transport produktów nie znoszących wysokich kosztów przewozu, tworzy jeden z głównych nerwów życia gospodarczego. A jednak z pośród działów gospodarstwa wodnego dział żeglugowy dotychczas najmniej miał sposobności wypowiedzenia się na właściwym sobie terenie, gdyż poza I-ym Polskim Zjazdem Hydrotechnicznym, który swym zakresem obejmował także dro-

gi wodne, nie miał ten dział terenu, na którym możnaby było podnieść jego potrzeby i omówić środki rozwoju tak, jak to miało miejsce dla innych działów gospodarstwa wodnego, czy to na zjazdach meljoracyjnych, czy wodociągowo-gazowych, czy w Narodowym Komitecie Energetycznym. Dlatego Zarząd Stowarzyszenia, wybierając według norm swego statutu przedmiot dla zwołania częściowej konferencji, któraby miała za cel omówienie spraw jednej tylko gałęzi gospodarstwa wodnego, zatrzymał się nad żegluga i jej pierwszą przez Stowarzyszenie organizowaną konferencję postanowił poświęcić.

Utworzony w r. 1929 z 11 osób (rozszerzony później do 15) komitet organizacyjny Kongresu rozpoczął swe prace bezzwłocznie i początkowo postanowił kongres zwołać w r. 1930. Niemożność jednak uzyskania odpowiedniej ilości referatów, a nadto pewna depresja złączona z pogłębiającym się coraz bardziej kryzysem ekonomicznym i nadzieja, że okres kryzysowy prędko przeminie i będzie można kongres odbyć wśród jaśniejszych warunków ekonomicznych, spowodowały dwukrotne odłożenie zjazdu, najpierw na r. 1931, potem ostatecznie na rok obecny. W roku obecnym nastąpiło nieznaczne przesunięcie pierwotnie postanowionego terminu zjazdu z powodu trudności technicznych, mianowicie niemożności wydrukowania na czas zgłoszonych referatów.

Sprawami kongresu usiłował komitet zająć nietylko sfery techniczne, ale także gospodarcze i jak najszersze koła społeczeństwa i w tym celu rozesłał zawiadomienia o zjeździe do wszystkich znanych sobie instytucyj społecznych, gospodarczych, zawodowych, naukowych i samorządowych, które mogłyby mieć jakąkolwiek styczność ze sprawami żeglugi.

Trudności finansowe, złączone zwykle z organizacją kongresów, zdołał Komitet Organizacyjny pokonać bez trudności dzięki pełnemu zrozumieniu stanowiska Ministerstwa Robót Publicznych, które przez udzielenie subwencji na cele Kongresu sfinansowanie tegoż ułatwiło i umożliwiło. Za to poparcie finansowe niech mi będzie wolno wypowiedzieć słowa podziękowania.

W imieniu Komitetu Organizacyjnego muszę również podkreślić wielką życzliwość władz i administracji Politechniki Warszawskiej, które udzieliły gościnności Kongresowi.

Również ze słowami podziękui zwracam się do prasy, która poczynania Komitetu poparła, w pierwszej linji naszej prasy technicznej.

Jeśli za miarę żywotności Kongresu możnaby przyjąć ilość zgłoszonych referatów, uważać należy obecny Kongres, mimo obaw kryzysowych, za zwołany jednak na czasie, mamy bowiem zgłoszonych ogółem 24 referatów, z których 5 dotyczy żeglugi morskiej, 19 żeglugi śródlądowej. Żywotność sprawy w obecnej chwili upatrywać możemy też w tem, że w chwilach kryzysu gospodarczego kwestja taniości transportów wybija się więcej na powierzchnię, aniżeli w okresach wysokiego gospodarczego poziomu. Sądzymy więc, że zasiadając do obrad nad sprawami żeglugi, sprawujemy pracę wielkiej wagi dla rozwoju ekonomicznego Polski i mamy przekonanie, że kwestje żeglugi nie będą wyczerpane na tym jednym Kongresie, lecz będą ciągle żywotne, będą wymagały omawiania w szeregu następnych zjazdów i kongresów.

Pod tem hasłem otwieram Pierwszy Narodowy Kongres Żeglugi”.

3. Przechodząc do następnego punktu porządku dziennego, dyr. P r o k o p o w i c z proponuje uchwalenie regulaminu obrad w brzmieniu ustalonym przez Komisję Organizacyjną, a który doręczony został uczestnikom Kongresu przy wejściu na salę obrad.

Regulamin ten brzmi:

- § 1. Każdy uczestnik Kongresu, czy to osoba fizyczna, czy prawna, rozporządza podczas obrad tylko jednym głosem.
- § 2. Obrady Kongresu odbywać się będą na posiedzeniach plenarnych.
- § 3. Prezydjum urzędujące Kongresu obiera Kongres na pierwszym swem posiedzeniu.
- § 4. Sekretarjat Kongresu powołuje Komitet Organizacyjny Kongresu.
- § 5. Obrady Kongresu toczyć się mogą wyłącznie nad zgłoszonymi na Kongres i podanymi w druku referatami.

Wszelkie wnioski i rezolucje, stojące w związku z przeprowadzoną dyskusją nad zgłoszonymi referatami, winny być wnoszone na piśmie.

- § 6. Referaty z jednego działu omawia referent generalny, uproszony przez Komitet Organizacyjny Kongresu, i przedstawia wnioski. Autorowie referatów mają prawo pierwszeństwa głosu po referencie generalnym.
- § 7. Prezydjum obrad jest upoważnione do ograniczenia

czasu przemówień tak referentów, jak i biorących udział w dyskusji.

- § 8. Głosowanie odbywa się po wyczerpaniu lub przerwaniu dyskusji nad zgłoszonymi wnioskami. Sposób głosowania obiera według swego uznania przewodniczący.
- § 9. Wykonaniem uchwał i zlikwidowaniem spraw kongresowych zajmie się komisja wyłoniona przez Zarząd Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce na podstawie § 24 statutu tegoż Stowarzyszenia.

Regulamin bez dyskusji przyjęto.

4. Dyr. Prokopowicz w myśl regulaminu stawia wniosek o powołanie do urzędującego Prezydium Kongresu PP. dyr. inż. Jana Czerwińskiego z Krakowa — jako przewodniczącego oraz generała brygady Stanisława Kwásnińskiego z Warszawy i dyr. inż. Bernarda Zakrzewskiego z Poznania.

Wybór zostaje przyjęty przez aklamację.

Następnie dyr. Prokopowicz w imieniu Komitetu Organizacyjnego powołuje na sekretarzy pp. inż. Jacka Witolda Świeściakowskiego, inż. Józefa Himnera, Jana Pleszczyńskiego i Marka Zakrzewskiego.

Dyr. Czerwiński dziękując za wybór stwierdza, że Kongres występuje z bardzo bogatym materiałem z zakresu żeglugi morskiej i śródlądowej, a wiele z projektów i programów objętych referatami byłoby już nawet gotowych do zrealizowania, gdyby nie kryzys, jaki obecnie przeżywamy. Okres ten finansowo ciężki należałoby więc zużytkować przynajmniej jako okres przygotowawczy tak do dostatecznego uświadomienia jak najszerzych warstw społeczeństwa w tej sprawie, jak również i do przekonania czynników rządzących, że dalszy rozwój żeglugi powinien stanowić jedno z głównych zagadnień gospodarczych Polski.

5. Szereg przemówień powitalnych rozpoczyna podsekretarz stanu w Min. Robót Publicznych inż. Kazimierz Górski, witając zebranych w imieniu Ministra Robót Publicznych i podkreślając znaczenie obrad Kongresu dla życia gospodarczego kraju.

Gen. Kwásniński wita Kongres imieniem Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która pragnie być wyrazicielem zainteresowań społeczeństwa tak w sprawach polityki kolonjalnej, jak i w sprawach żeglugi morskiej i rzecznej.

Inż. Stanisław Rodowicz życzy owocnej pracy w imieniu Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych, Stowarzyszenia Techników i Redakcji „Wiadomości Związku Polskich Zrzeszeń Technicznych”.

Następują przemówienia powitalne inż. Ludwika Piekarskiego imieniem Polskiego Instytutu Wodociągowo-Kanalizacyjnego, inż. Adama Krzyżanowskiego w imieniu Centralnego Związku Przemysłu Polskiego, oraz p. Kosk o imieniem redakcji miesięcznika „Morze”.

6. Następnie po udzieleniu głosu przez przewodniczącego naczelnik wydziału w Min. Przemysłu i Handlu p. Feliks Rostkowski wygłasza na temat referatów z działu żeglugi morskiej (Serja A Nr. 1 — 4 wł.) referat treści następującej:

„Tematy morskie są objęte pięcioma referatami. Z nich dwa, inż. Huberta i dyr. Rummla dotyczą żeglugi morskiej. Trzy pozostałe p. Gieyszтора, inż. Nagórskiego i inż. Sterlinga omawiają zagadnienia portowe.

Wychodzę z założenia, że wszyscy z referatami, o których wspomniałem wyżej, mieli możliwość już się zapoznać, ponieważ komisja organizacyjna I-go Narodowego Kongresu Żeglugi dostarczyła je uczestnikom naszego Kongresu zawczasu.

Pozostaje mi więc jedynie zaszczyt streszczenia wszystkich 5-ciu referatów, obejmujących całokształt tematów morskich, w sposób umożliwiający przeprowadzenie nad nimi łącznej dyskusji.

Referat inż. Huberta p. t. „Polska żegluga morska” przedstawia w sposób wyczerpujący naszą flotę i może służyć za znakomite źródło, dające możliwość znalezienia odpowiedzi na każde zapytanie dotyczące samych statków, organizacji przedsiębiorstw, do których należą, lub też wyników pracy pod względem ilości przewiezionych towarów, procentu udziału naszej floty w morskiej wymianie towarowej Polski, jako też podziału między istniejące polskie przedsiębiorstwa dokonanych przez nie przewozów morskich.

Z całą świadomością nie cytuję pracowicie zestawionych liczb z referatu p. inż. Huberta, aby nie zaciemniać przejrzystości referatu sprawozdawczego. Poprzestanę jedynie na zacytowaniu paru liczb najważniejszych, w oparciu o które możemy snuć rozumowania o rozbudowie naszej floty handlowej. I tak w 1925 r. zaledwie 16,3% naszego obrotu ogólnego z zagranicą przeszło przez granicę morską, w 1926 r. liczba ta wzrosła do 27,1%, aby w następnych latach stale zwiększając się dojść

w r. 1930 do 51,3%, a w 1931 r. do 63,2% (rys. 1). Zestawiając te liczby z ilością przewiezionych ładunków pod banderą polską widzimy, że z 13.630.000 tonn, które przeszły granicę morską w 1931 r., zaledwie 998.000 tonn przeszło pod flagą polską (rys. 2). W świetle więc tych liczb słusznem się wyda twierdzenie, że posiadamy własną, a bardzo wielką i realną marżę dla dalszej rozbudowy naszej floty handlowej.

Problem polskiej floty handlowej w całej jego rozciągłości porusza referat p. Juljana Rummła, Dyrektora Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”. Autor referatu przypomina, iż pierwsze próby stworzenia polskiej floty handlowej datują się z pierwszych lat istnienia odrodzonej państwowości polskiej. Nie jest miejsce i czas, aby sięgać do historii dawnych dziejów Rzeczypospolitej. Niejedną kartę w historii zajmuje tam wysiłek naszego narodu dla opanowania morza. Niejedną stronę chwały możnaby tam znaleźć. Niestety, więcej stron poświęconoby tam gorzkim rozczarowaniom naszych przodków.

Nie będę wymieniał wszystkich prób stworzenia polskiej floty handlowej, które raz po raz od 1918 r. powstawały z inicjatywy prywatnej. Wszystkie te próby skończyły się zawodem, który przyniósł nie tylko rozczarowanie i straty materialne dla bezpośrednio zainteresowanych, ale spowodował powstanie pewnej dozy nieufności do naszych zdolności morskich wogóle.

Dopiero w 1926 r. Rząd widząc, że prywatna inicjatywa w tej dziedzinie zawodzi, rozciął ten węzeł gordyjski, stawiając społeczeństwo polskie przed dokonaniem faktu stworzenia państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”. Ten śmiały krok pierwszego gabinetu Marszałka Piłsudskiego okazał się całkowicie słuszny i jak z doświadczeń lat następnych będziemy widzieli, dał już całkowicie zadawalniające rezultaty. Stworzenie pierwszego polskiego przedsiębiorstwa żeglugowego, opierającego się o autorytet Rządu, spowodowało żywsze zainteresowanie ogółu zagadnieniem morskiem. Przyszedł również okres silniejszej rozbudowy Gdyni i osiedlania się tam naszych wielkich koncernów węglowych. Tą drogą powstało Polsko - Skandynawskie Tow. Transportowe, będące ekspozyturą górnośląskiego „Robura”. Przed „Roburem” Rząd via „Żegluga Polska” nabył decydujący portfel akcji angielskiej Linji Ellermans Wilson Line, przekształcając tę linję na Tow. Akcyjne p. f. Polsko - Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe.

Powstanie już tych skromnych zaczątków polskiej floty handlowej pociągnęło za sobą konieczność powstania makler-

skiego przedsiębiorstwa Polska Agencja Morska, ten pierwszy polski makler okrętowy, okazał się nietylko organizmem żywym, ale i posiadającym wszelkie warunki rozwoju. W r. 1931 Polska Agencja Morska zajęła pierwsze miejsce wśród przedsiębiorstw maklerskich i to nietylko w Gdyni, ale co jest znacznie bardziej pocieszające, również i w Gdańsku.

Kiedy mówiłem o pierwszych próbach tworzenia polskich linii żeglugowych w okresie nowej ery istnienia Państwa Polskiego, miałem na myśli wysiłki Polonji Amerykańskiej, która pierwsza zrozumiała wielkość i znaczenie posiadania bezpośredniej linii z krajem ojczystym. Niestety trzy kolejne próby Polonji Amerykańskiej zawiodły, o przyczynach tego niepowodzenia mówić tu nie będę. Od tego jednak czasu stale myśl morska w Polsce nie porzuciła tego celu. To też w r. 1930 dzięki wysiłkom Skarbu Państwa powstała polska linja transatlantycka, która stworzyła bezpośredni polski most poprzez ocean Atlantycki pomiędzy Gdynią a kolonjami polskimi w Stanach Zjednoczonych i Kanadzie.

Przechodząc do postawionego sobie zapytania, w jakich kierunkach i na jakich zasadach ma się dalej rozwijać polska flota handlowa, p. dyrektor Rummel w wywodach, opartych na danych statystycznych i przykładach państw morskich, przychodzi do przekonania, że musimy w dalszym ciągu rozwijać żeglugę nieregularną, że jednak rozwój jej powinien iść równoległe z przekształcaniem się polskiego handlu zamorskiego. Dotychczas bowiem sprzedajemy chętnie nasze towary eksportowe bądź f. o. b. port załadowania, bądź nawet loco stacja kolejowa. W tych warunkach więc nie dysponujemy sami przewozem morskim. Dlatego też 90% wszystkich towarów polskich otrzymują nasze przedsiębiorstwa żeglugowe nie od polskich eksporterów, a od dyspozytorów cudzoziemskich, mających swe siedziby w Londynie, Hamburgu lub innym porcie. Nic jednak dziwnego, że kraj, odcięty przez półtora stulecia od morza, nie ma jeszcze dobrej organizacji kupieckiej, nastawionej na handel morski. Poza żeglugą nieregularną — dziką, mamy wszelkie dane do rozwoju linii regularnych. Ilość tych linii na świecie stale wzrasta i jest to naturalnym skutkiem tego, że handel się usprawnia, a w związku z tem wymagania co do transportu morskiego w sensie jego szybkości i regularności również rosną. Stworzenie jednak każdej linii regularnej wymaga długotrwałych przygotowań, głębokiej analizy ekonomicznej i na pierwszy czas istnienia nowej linii — ofiar pieniężnych. Niemniej jednak wszyst-

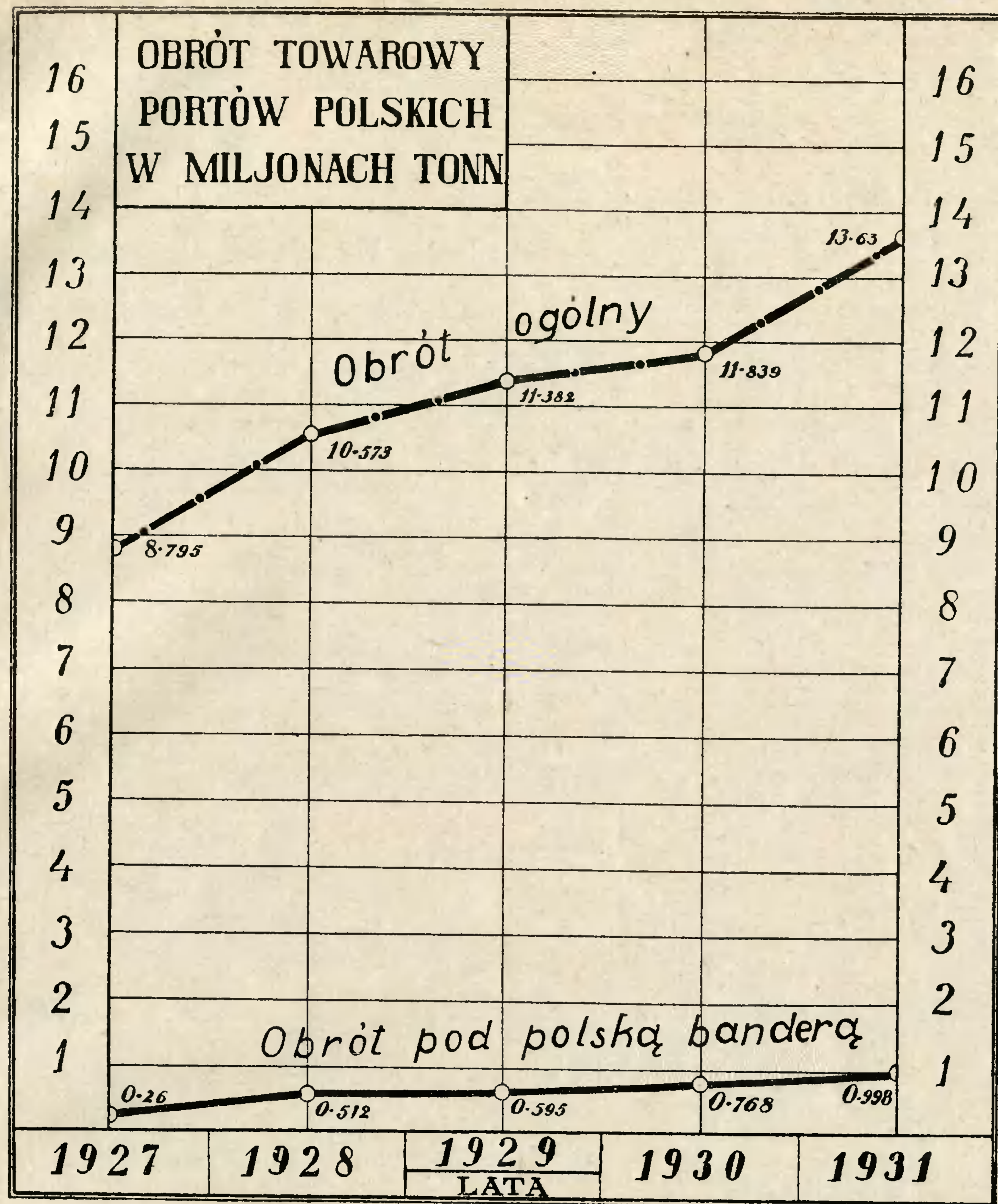
kie narody, biorące udział w handlu morskim, przykładają wiele energii do stworzenia i rozwoju sieci regularnych lni morskich. Nie jest to ambicja, lecz względy czysto praktyczne logicznie myślących narodów kupieckich. Historia XIX stulecia uczy, że np. większość handlu zamorskiego Niemiec przed powstaniem Cesarstwa Niemieckiego szła via Londyn z braku dostatecznie częstych i dogodnych połączeń własnych. Nie potrzebuję tu objaśniać, jak wielkie korzyści ciągnął z tego port londyński i linje angielskie, i jak znakomitem ułatwieniem dla handlu zamorskiego Anglii był fakt, że towar konkurencyjny niemiecki musiał przejść przez ręce angielskie przedtem, nim się dostawał na rynki odbiorcze.

To samo zjawisko obserwujemy w życiu naszym. W handlu zamorskim byliśmy całkowicie uzależnieni od obcych portów i obcej żeglugi. W tych niewielu wypadkach, w których zdołaliśmy zrzucić to jarzmo opieki — korzyści bezpośrednich stosunków handlowych dały się natychmiast zaobserwować. Słusznie p. dyr. Rummel stawia tezę, że przemysł eksportowy i regularne linje morskie są ze sobą związane nierozzerwalnie.

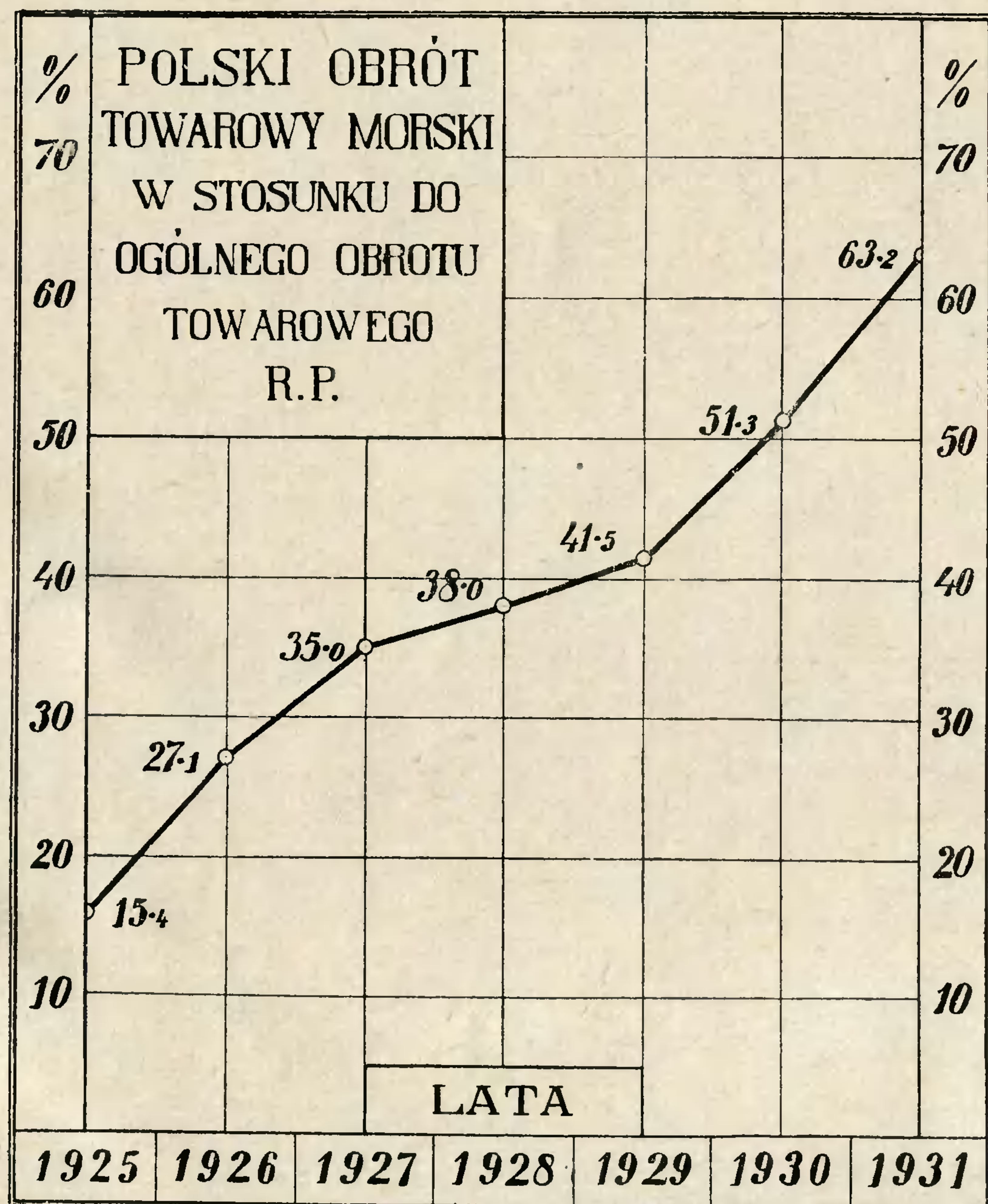
Równolegle więc z rozbudową żeglugi nieregularnej, t. zw. trampingu, musimy dbać o dalszą rozbudowę sieci linii regularnych, gdyż tylko ona stworzy podstawy dla aktywnego handlu zamorskiego. Hasłem w tej mierze powinna być zasada: „własną koleją do własnego portu i dalej własną linją na rynek odbiorczy”. Tylko tak kierowany handel da państwu bogactwo i zapewni możność rozwoju. Linje regularne są w tym wypadku tylko przedłużeniem sieci kolei, a sieć linii regularnych — odpowiednikiem wewnętrznej sieci dróg komunikacyjnych.

Oczywista, że port gdyński, a raczej miasto Gdynia nie posiada jeszcze organizacji handlowych, któreby mogły sprostać wszystkim zadaniom polskiego handlu zamorskiego. Z rozwojem jednak zamorskiego ruchu handlowego rozwijać się będzie również i Gdynia, jako miasto handlowe.

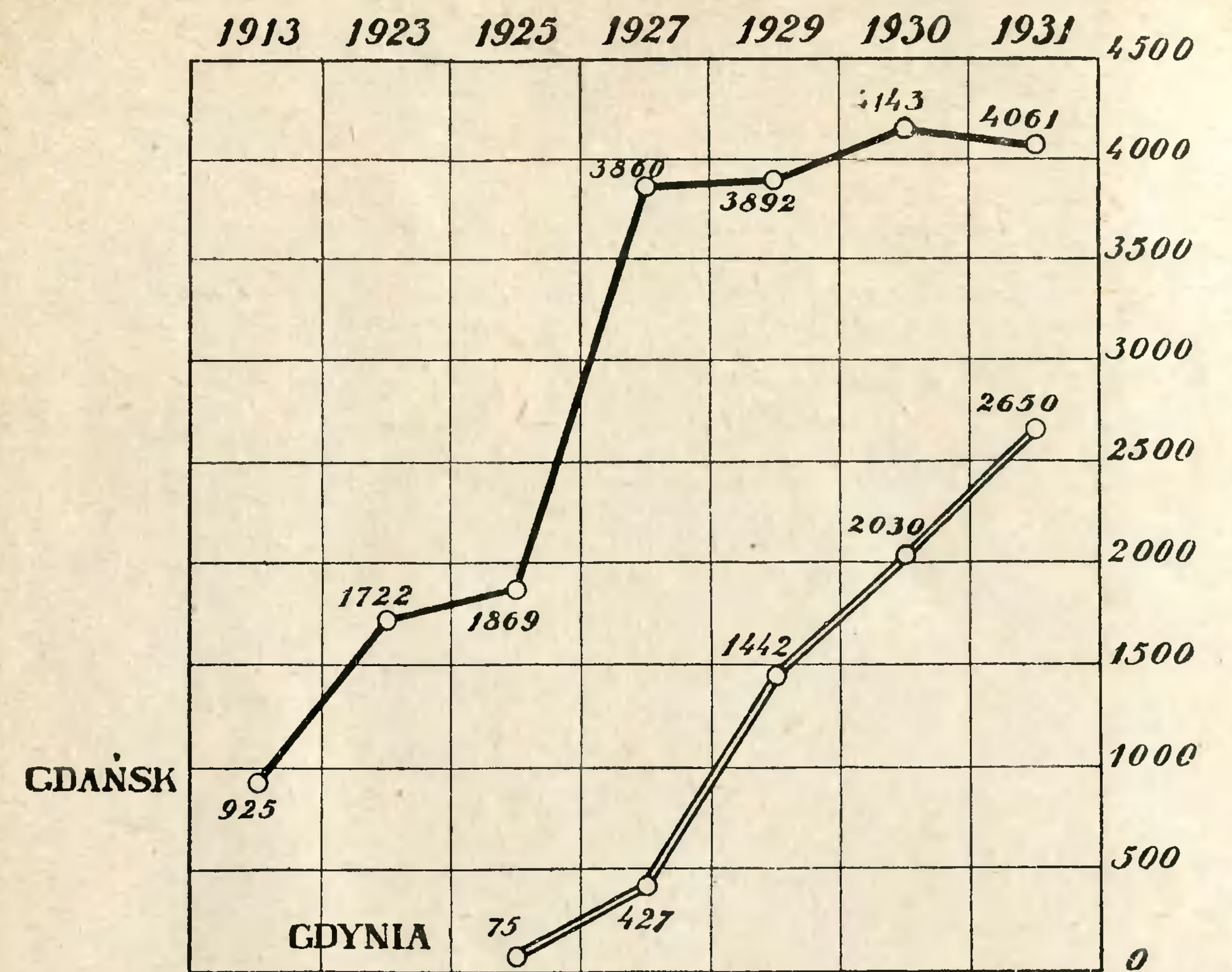
Jeżeli mówimy o dalszej rozbudowie naszej floty handlowej, to powstaje naturalne zapytanie, gdzie mamy budować te przyszłe statki polskie? Zastanawiając się nad tem zagadnieniem, autor referatu przychodzi do przekonania, że obecnie, a nawet i w czasie, co do którego możemy snuć jakiegokolwiek przewidywania, przemysł budowy okrętów w Polsce nie ma racji bytu. Polska stocznia miałaby zbyt mało zatrudnienia z zamówień własnych. Zamówienia zagraniczne do niej by nie przyszły, a sama budowa statków nie jest tylko nauką, ale i sztuką.



Rys. 1.

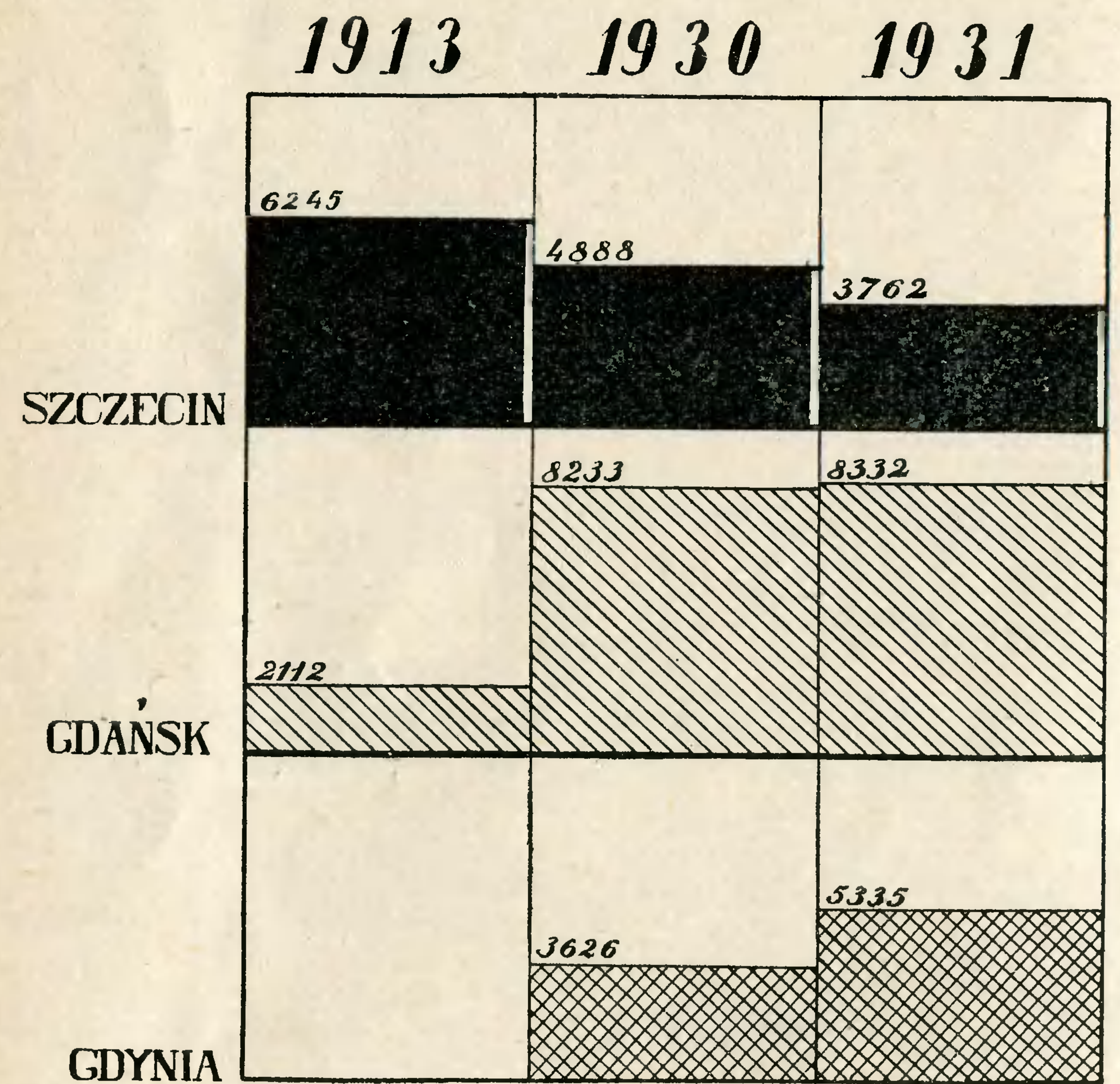


Rys. 2.



Rys. 3.

Rozwój ruchu okrętowego w portach polskich według pojemności przy wejściu w tysiącach t. r. n.



Rys. 4.

Obrót portów polskich na tle portu Szczecińskiego w tysiącach tonn.

Posiąć tą sztukę i opanować może tylko ten, który ma w tym względzie bogate pole do działania i wielkie środki finansowe dla robienia stałych doświadczeń i wprowadzania coraz to nowych metod i sposobów pracy.

Autor referatu zaleca przeprowadzenie w polskich przedsiębiorstwach żeglugowych koncentracji pod względem ich administracji i eksploatacji. Przykłady tych wysiłków mamy za granicą. Wstąpiliśmy już na tą drogę.

Reasumując referat p. t. „Problem polskiej floty handlowej”, pozwalam sobie postawić jako wnioski do dyskusji i ewentualnych uchwał, następujące tezy:

1) Niezależny byt gospodarczy Państwa Polskiego uwarunkowany jest należytem wykorzystaniem przez polski handel i przemysł polskich portów, polskiej floty handlowej i bezpośrednich linii komunikacyjnych.

2) Dalszy rozwój polskiej floty handlowej jest zapewniony i znajduje swoje uzasadnienie w wymianie towarowej Polski z państwami zamorskimi. Wymiana ta nie stoi w żadnej proporcji do możliwości gospodarczych naszego kraju, i dlatego flota polska ma przed sobą doskonałe perspektywy rozwojowe.

3) Jednym z głównych warunków należytego rozwoju polskiej floty handlowej jest stworzenie dla niej takich podstaw i ram prawnych, któreby zapewniły jej pracę w równych warunkach z flotami państw obcych.

Przechodzę do streszczenia referatów, poświęconych zagadnieniom portowym.

Niepodległe Państwo Polskie uzyskało dostęp do morza bezpośredni na przyznanym nam odcinku wybrzeża na zachód od Gdańska i pośredni przez prawo wykorzystania portu gdańskiego. Ten stan faktyczny przesądzał już z góry zasadniczą drogę polskiej polityki portowej. Musiała ona iść z jednej strony w kierunku wykorzystywania istniejących urządzeń portowych w Gdańsku, z drugiej zaś — należało stworzyć warsztat pracy realnej na surowem dotychczas własnem wybrzeżu.

Administracja i eksploatacja portu gdańskiego znajduje się w rękach Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, która składa się w równej ilości z przedstawicieli Polski i W. M. Gdańska pod przewodnictwem neutralnego prezydenta, którego mianuje Rada Ligi Narodów spośród obywateli szwajcarskich. W 1931 r. minęło 10 lat od chwili, kiedy na podstawie konwencji, zawartej w 1920 r. w Paryżu, Rada Portu rozpoczęła swoją działalność.

Porty

W okresie tym port gdański przeszedł niezmiernie ciekawą i szybką ewolucję, wysuwając się na czoło portów europejskich.

Ustosunkowanie się Rządu i społeczeństwa polskiego do portu gdańskiego było od początku współpracy Polski z Gdańskiem jaknajbardziej przychylne. Kupiectwo polskie nawiązało ożywione stosunki z firmami gdańskimi, powstały w Gdańsku liczne oddziały polskich przedsiębiorstw bankowych, handlowych i transportowych. Hasło posługiwania się portem gdańskim w handlu zamorskim stawało się coraz to popularniejsze w polskich sferach handlowych. Rząd Polski ze swojej strony stworzył również pomyślne warunki dla rozwoju portu gdańskiego. Przedewszystkiem Polska Delegacja w Radzie Portu pozytywnie ustosunkowała się do wszelkich realnych potrzeb portu gdańskiego, była inicjatorką bądź też popierała plany jego rozbudowy i modernizacji. Rząd Polski udzielał swojej gwarancji dla pożyczek Rady Portu na ten cel przeznaczonych. W dziedzinie zarządzeń ekonomicznych, mających na celu zwiększenie przeładunku w Gdańsku, na czoło wysuwa się polityka taryf portowych. Już w 1923 r. spotykamy pierwsze taryfy, stwarzające korzystniejsze warunki przewozu do Gdańska, aniżeli do portów zagranicznych. Od tego czasu taryfy portowe stale się rozbudowują i dzisiaj stanowią już specjalny dział w polskiej polityce taryfowej, obejmując ruch nie tylko z polskim zapleczem, lecz również i z krajami sąsiednimi.

W związku z przyłączeniem do Polski, jako naturalnego zaplecza portu gdańskiego, rozwój Gdańska, jako portu, postępował stale. Ruch okrętowy w ciągu czterech lat ostatnich był przeszło czterokrotnie większy, aniżeli przed wojną. Podczas gdy przed wojną pod względem pojemności okrętów Gdańsk stał na 9-tym miejscu w szeregu większych portów bałtyckich, obecnie zajmuje on 3-cie miejsce za Kopenhagą i Sztokholmem, prześcigając Szczecin prawie dwukrotnie, Rygę — trzykrotnie, Lubeckę — czterokrotnie. Tonaż przeciętny zawijających okrętów podwoił się w stosunku do lat przedwojennych, a to dzięki nawiązaniu połączeń pomiędzy Gdańskiem a portami oddalonymi, co wymaga większych okrętów (rys. 3). Podwoiła się również ilość bander, reprezentowanych w ruchu portowym, jak również wzrosła ilość stałych linii i regularnych połączeń z innymi portami.

Jeszcze bardziej jednak uwidocznił się rozwój portu w cyfrach ruchu towarowego. Suma obrotów portowych Gdańska jest obecnie trzykrotnie przeszło większa, niż przed wojną,

przyczem Gdańsk zajął pod tym względem pierwsze miejsce pośród portów bałtyckich. Idąca za Gdańskiem Kopenhaga ma obroty o 38% mniejsze, co uwidacznia, jak wielki skok zrobił Gdańsk w ostatnim 10-leciu. W porównaniu do portów niemieckich Gdańsk ma mniejsze obroty tylko od Hamburga, wyprzedzając dosyć znacznie Bremę, nie mówiąc już o swym najpoważniejszym konkurencie Szczecinie, który pozostał daleko w tyle poza Gdańskiem (rys. 4).

Struktura ruchu towarowego w porcie gdańskim uległa po wojnie poważnym zmianom. Niezależnie od ogólnego wzrostu obrotów nastąpiły przesunięcia co do znaczenia poszczególnych artykułów, jak również zmiany w ich kierunku transportowym. Wszystko to stoi w ścisłym związku ze zmianami w gdańskim zapleczu, które spowodowane zostało przez zniknięcie granic celnych i politycznych. Jako jedną z cech charakterystycznych powojennego ruchu towarowego w Gdańsku, wymienić należy brak równowagi pomiędzy przywozem a wywozem, z wielką przewagą tego ostatniego. Jest to konsekwencja struktury polskiego handlu zagranicznego, który cechuje eksport surowców w dużych ilościach, dla których trudno jest znaleźć ekwiwalent wagowy w imporcie.

Przechodząc do rozpatrzenia znaczenia poszczególnych artykułów dla ruchu towarowego, stwierdzamy, że dominujące miejsce zajmuje tutaj węgiel eksportowy, stanowiąc 75% całego wywozu przez Gdańsk. Eksport węgla rozpoczął się w 1925 r., rozwinął się szybko w 1926 r. i od tego czasu utrzymuje się na nadzwyczaj wysokim poziomie. W roku bieżącym dopiero ogólne trudności gospodarcze odbiły się również niekorzystnie na eksporcie węgla przez port gdański. Na drugim miejscu w wywozie stoi drzewo. Największą cyfrę eksportową osiągnięto w r. 1927, kiedy to wywieziono siedem razy więcej, niż przed wojną. W następnych latach eksport drzewa z Polski, a więc i przez Gdańsk zmalał, jest jednak zawsze większy, aniżeli w okresie przedwojennym. Na trzecim miejscu w wywozie stoją artykuły żywnościowe, a więc przede wszystkim zboże i cukier. Były to przed wojną podstawowe artykuły portu gdańskiego. W pierwszych latach po wojnie zboże figurowało w imporcie, ostatnio jednak eksport rozwija się pomyślnie i w 1930 r. została przekroczona już cyfra przedwojenna. Pozatem wywozi się oleje mineralne, cement, superfosfaty, wyroby żelazne, papier i t. d.

W przywozie w pierwszych latach po wojnie na czoło wysunęły się artykuły żywnościowe, z chwilą jednak odbudowy

gospodarczej Polski, import ten został zredukowany do artykułów niezbędnych, a w kraju nieprodukowanych, jako to: śledzi, kawy, kakao, ryżu, tytoniu i t. d. Pod względem ilościowym główne miejsce zajmuje przywóz rud żelaznych dla przemysłu polskiego i czechosłowackiego. Przywozi się również surowce dla przemysłu chemicznego i nawozy sztuczne, przywóz ten jednak w ostatnich czasach zmalał wybitnie. Pozatem przywozi się maszyny, wyroby metalowe, oleje roślinne i szereg innych artykułów w mniejszych ilościach.

Zmienił się również po wojnie rodzaj transportu towarów pomiędzy portem a zapleczem. Podczas gdy przed wojną na dowóz drogami wodnymi przypadało około 20% całej ilości, obecnie udział dróg wodnych wynosi tylko 3 — 5%. Chciałbym również podkreślić tu jak duże znaczenie posiada dla Gdańska własnie zaplecze polskie. W 1930 r. 94% towarów, dowiezionych do portu, przypada na obrót z zapleczem polskim, jak również 52% przeładunku importowego przypada na obrót z Polską. Stwierdzić więc należy, że aczkolwiek szukanie nowych możliwości rozwojowych dla portu gdańskiego poza granicami politycznymi Państwa Polskiego jest jak najbardziej wskazane, nigdy te obroty tranzytowe nie będą się mogły stać podstawą egzystencji portu gdańskiego, który z natury rzeczy jest portem swego polskiego zaplecza.

Zwiększone obroty portowe wymagały przystosowania urządzeń przeładunkowych do nowych wymogów ruchu. Pod tym względem zaszły również radykalne zmiany. Port gdański był przed wojną portem niemieckim o znaczeniu raczej lokalnem i w przeciwieństwie do szeregu innych portów niemieckich, nie został w ostatnich latach przedwojennych zmodernizowany. P. inż. Nagórski w referacie swoim stwierdza, że głębokość wody przy nadbrzeżach była przeważnie bardzo mała, stopień mechanizacji przeładunku był minimalny (w całym porcie znajdowało się tylko 13 elektrycznych dźwigów nadbrzeżnych), składy nadbrzeżne były ciasne, ciemne i przeważnie drewniane, duże przestrzenie nadbrzeżne były nieużytkowane.

Przeprowadzona po wojnie modernizacja i rozbudowa przyczyniła się do tego, że port gdański pod wielu względami może stać narówni z najlepiej urządzonej portami w Europie. Zbudowano parę kilometrów nadbrzeży o głębokości do 9 m, stare nadbrzeża zostały zmodernizowane przez ustawienie dużej ilości dźwigów nadbrzeżnych i budowę nowoczesnych składów, dotychczasowe nieużytki zostały zamienione na doskonałe składy

drzewne, zaopatrzone w tory kolejowe, kolejki i mosty ładunkowe. Zbudowane zostały wreszcie nowe baseny portowe i wielkie stacje przetokowe na terenach, które były przedtem zupełnie niewykorzystane dla celów eksploatacji portowej. Ilość torów nadbrzeżnych, bocznic kolejowych i innych torów została wielokrotnie zwiększona, ilość dźwigów wzrosła z 13 do 87. Sprawy te są wyczerpująco omówione w referacie inż. Nagórskiego. Już ten przegląd pobieżny pozwala jednak stwierdzić, że port gdański pod zarządem Rady Portu pod względem technicznym nie został zaniedbany, ale przeciwnie, doprowadzony do stanu, odpowiadającego najbardziej wybrednym wymagom nowoczesnego przeładunku.

Nie mogliśmy jednak popełniać podstawowego błędu Polski przedrozbiorowej, lekceważenia znaczenia bezpośredniej możliwości komunikowania się ze światem drogą morską. Ponieważ Gdańsk nie stał się portem całkowicie polskim, musieliśmy na własnym terytorjum stworzyć podstawę dla samodzielnej, od niczych wpływów niezależnej, polityki morskiej. Dlatego przede wszystkim wybudowaliśmy Gdynię.

Budowę portu gdyńskiego postanowiono przedtem jeszcze, niż współpraca z Gdańskiem wykazała szereg tarć, uniemożliwiających wprowadzenie w życie wielu postulatów naszej polityki morskiej. W dalszym biegu wypadków, w miarę rozwoju polskiego handlu zamorskiego, okazało się, że postanowienie to było słuszne, ponieważ Gdańsk, zwłaszcza ten oficjalny, nie potrafił stanąć na płaszczyźnie lojalnej współpracy gospodarczej z Polską. Polityka Gdańska w wielu wypadkach utrudniała pracę kupca polskiego na terenie gdańskim. Jednocześnie kupiectwo gdańskie nie potrafiło, czy nie chciało stać się pionierem handlu zamorskiego Polski w tym zakresie, w jakim rozwój polskiego handlu zagranicznego tego wymagał. Koniecznym wreszcie było stworzenie marynarki handlowej, która może się pomyślnie rozwijać wyłącznie przy oparciu o własny port macierzysty.

Po kilkuletnich pracach przygotowawczych, Rząd Polski zawarł w 1924 r. umowę z konsorcjum francusko-polskiem co do budowy portu Gdyni. Pierwsza serja robót portowych wykonana została w 1930 r., następna ma być wykonana do kwietnia 1934 r.

Praca przy budowie portu polega na tworzeniu basenów, częściowo kopanych w głębi lądu, częściowo powstających w wyniku budowy sztucznych moli na morzu. Obydwa rodzaje pracy uzupełniają się, gdyż piasek, wyczerpany przy budowie basenów,

służy następnie do budowy moli. Do budowy nadbrzeży używane są prawie wyłącznie skrzynie żelbetowe. Wymienione konsorcjum wykonywa wszelkie związane z tem budowle żelbetowe oraz roboty pogłębiarskie. Odsyłając panów do referatu p. Gieysztora, który zawiera szereg dokładnych danych o budowie portu, chciałbym tu podać tylko kilka momentów charakterystycznych. A więc do robót betonowych zużyto dotychczas około 100.000 t. cementu. Przy pomocy moli uzyskano ok. 44 ha sztucznych terenów budowlanych. Łączna powierzchnia magazynów portowych wynosi przeszło 100.000 m. kw., co daje możliwość zamagazynowania 200.000 t. towarów. Przeładunek węgla uskuteczniany jest zapomocą 15 dźwigów węglowych, w tem trzy urządzenia specjalne o szczególnie dużej wydajności. Zdolność przeładunkowa urządzeń węglowych oceniana jest na 600.000 t. miesięcznie. Dla przeładunku rud i fosfatów istnieją specjalne dźwigi, jak również dla przeładunku złomu. Pozatem pracuje w Gdyni szereg dźwigów typu uniwersalnego. Ogółem port gdyński posiada 51 mechanicznych urządzeń przeładunkowych. Długość torów kolejowych w porcie wynosi 150 km.

Na podkreślenie zasługuje fakt intensywnego udziału kapitałów prywatnych w rozbudowie portu gdyńskiego. Roboty podstawowe, jak to budowa basenów, nadbrzeży i t. d., finansowane są przez Państwo. Poważna jednak część urządzeń przeładunkowych wybudowana została przez firmy prywatne.

Równolegle z postępem budowy port w Gdyni był jednocześnie eksploatowany. Każdy metr nadbrzeża świeżo wybudowany, każde zmontowane urządzenie przeładunkowe odrazu zaczynało swoją pracę. Było to z jednej strony potwierdzeniem naturalnej potrzeby budowy portu w Gdyni, z drugiej zaś — przyczyniało się do niesłychanie szybkiego wzrostu ruchu portowego. Gdynia, do której w 1923 r. zawiął pierwszy okręt morski, która do 1926 r. żadnego znaczenia dla polskiego handlu zamorskiego nie posiadała, w 1931 r. wysforowała się na drugie miejsce w rzędzie portów bałtyckich pod względem wysokości obrotów towarowych, wyprzedzając Kopenhagę, Szczecin, Sztokholm i inne. W ten sposób dwa porty polskie zajmują dwa pierwsze miejsca w rzędzie portów bałtyckich.

Gdynia obsługuje obszar ciężenia analogiczny z zapleczem gdańskim. Dlatego też w charakterystyce ruchu towarowego obydwu portów znajdujemy wiele cech analogicznych. Tak samo na pierwsze miejsce w eksporcie wysuwa się węgiel, tak samo duże znaczenie posiada cukier i szereg innych artykułów. Są

jednak i bardzo poważne różnice. Zarysowuje się już bardzo wyraźnie pewna specjalizacja obydwu portów. A więc, podczas gdy drzewo przeładowywane jest przeważnie w Gdańsku, który posiada rozległe tereny naturalne, w Gdyni występuje w mniejszych ilościach. Import rudy żelaznej koncentruje się przeważnie w Gdańsku, podczas gdy przywóz złomu, artykułu, którego przeładunek uskuteczniany jest w dużej mierze przy pomocy rąk ludzkich, tańszych w Gdyni, całkowicie odbywa się w tym ostatnim porcie. Dalej Gdynia, dzięki posiadaniu nowoczesnych chłodni, skoncentrowała u siebie eksport artykułów, wymagających tych urządzeń, a więc bekonów, wędlin, masła, jaj i innych. Łuszczarnia ryżu przyciągnęła do Gdyni import tego artykułu do Polski, przetwórcie owoców przyczyniły się do pozyskania tych towarów dla Gdyni. Ruch w porcie gdyńskim staje się z każdym rokiem coraz to bardziej urozmaicony i wszechstronny.

Znaczenie portów polskich dla życia gospodarczego kraju wzrasta z każdym rokiem.

Budowa i rozwój portu w Gdyni wywołały sprzeciw ze strony Senatu W. M. Gdańska, który stanął na stanowisku, że Gdynia stała się niebezpieczeństwem dla pomyślnego rozwoju portu gdańskiego. W dalszych swoich wystąpieniach w tej sprawie Senat Gdański próbuje insynuować Rządowi Polskiemu zarzut popierania drogą sztucznych środków rozwoju Gdyni na szkodę Gdańska. Powszechnie jednak jest wiadome, że intencją Rządu Polskiego była i jest zawsze troska o rozwój pomyślny obydwu portów. Wszelkie zarządzenia, mające na celu pozyskanie nowych transportów dla handlu zamorskiego, odnoszą się zarówno do Gdańska, jak i do Gdyni. Mam tu na myśli tak taryfy kolejowe, jak również zarządzenia z dziedziny polityki celnej. Jak wyżej wspomniałem, Rząd Polski ułatwiał ze swojej strony Radzie Portu postawione przed nią zadanie rozbudowy portu gdańskiego. Cyfry zresztą dementują twierdzenie gdańskie. Jak Panowie widzą na wykresie (rys. 3 i 4), linja rozwojowa portu gdańskiego idzie wciąż w górę, niezależnie od równoległej linji, obrazującej rozwój sąsiedniej Gdyni. Stosunki wzajemne obydwóch portów już dziś częściowo układają się na zasadzie lojalnej współpracy, a w przyszłości zostaną niewątpliwie jeszcze bardziej pogłębione. Takie są naturalne wymogi życiowe, i stwarzanie sztucznych konfliktów nie będzie w stanie takiemu rozwojowi wypadków przeszkodzić.

Rząd Polski w oparciu się o jak najszersze warstwy społeczeństwa prowadzi, jak widzimy z powyższego, od lat planową politykę portową, zmierzającą do zapewnienia portom w Gdańsku i w Gdyni jak najpomyślniejszych warunków rozwoju. Porty te toczyć muszą ciężką nieraz walkę konkurencyjną z portami zagranicznymi, ubiegającymi się również o przewozy polskie. Drogą szeregu środków powołane czynniki starają się konkurencję tę osłabić, przyczem uwieńczone to zostało, jak dotychczas, pomyślnymi rezultatami. W miarę pogłębiania się w społeczeństwie polskim świadomości niezmiernej wagi tych zagadnień, praca nasza na wybrzeżu zostanie jeszcze bardziej ugruntowana. Proponuję wobec tego uchwalenie przez Kongres następujących rezolucyj w sprawach portowych:

1) *W sprawie Gdańska.*

I. Narodowy Kongres Żeglugi na zebraniu swem w dn. 19 czerwca 1932 r. uchwała:

Port gdański był i winien być nadal traktowany obok Gdyni jako port naturalny Polski. Uprawnienia, które Polska w porcie gdańskim posiada, powinny być wykorzystywane w całej pełni. Niezrażeni licznymi trudnościami, stwarzanymi przez władze i część napływową ludności W. M. Gdańska, winniśmy kroczyć dalej na drodze lojalnej współpracy, mającej na celu dobro Polski i Gdańska.

2) *W sprawie Gdyni.*

Port w Gdyni jest dziełem całego narodu i jego dumą. Gdynia stała się kamieniem węgielnym polityki Polski Odrodzonej. Port gdyński powinien być w miarę potrzeb gospodarczych rozbudowywany i zapewnione mu być muszą jak najbardziej wszechstronnie warunki dalszego pomyślnego rozwoju.

3) *W sprawie Gdańska i Gdyni.*

Harmonijna współpraca obu portów i jej łatwa realizacja jest zapewniona przez sam fakt rozmiarów gospodarczego zaplecza obu portów i jego możliwości rozwojowych”.

Referent przechodzi do uzasadnienia swoich wniosków.

Jakkolwiek od ukończenia omawianych referatów upłynęło zaledwie kilka miesięcy, rozwój wypadków w świecie gospodarczym nabrał takiego tempa, że wskazanem jest do rozważań autorów referatów morskich dorzucić trochę uwag, charakteryzujących obecną sytuację na morzach:

Tutaj, jak i wszędzie, panuje kryzys wszechwładnie, na morzach i oceanach życie zamarło, a żegluga morska wszystkich krajów jest jakby sparaliżowana.

Referent na kilku wykresach objaśnia najbardziej charakterystyczne dane, ilustrujące obecny stan rzeczy w tej dziedzinie życia gospodarczego narodów i państw.

Ocean Atlantycki, dotychczas najgłówniejszy teren życia gospodarczego świata i wymiany handlowej, o ruchu pasażerskim w rozmiarach gdzieindziej nieznanych, wykazał w 1931 r. ogółem przewiezionych pasażerów 560 tysięcy, gdy natomiast w 1913 r. przejechało po nim 1.790 tysięcy, czyli ubytek netto w ruchu stanowi 1.230 tysięcy pasażerów.

Przytem w 1913 r. w ogólnej cyfrze tych przewozów było 68% emigrantów, a w 1931 r. zaledwie tylko 32%! Wiadomem zaś jest powszechnie, że dla żeglugi transatlantyckiej nie było i niema lepszego ładunku, jak emigrant.

Jednocześnie podkreślić trzeba, że w tym samym okresie tonaż statków i ich szybkość wzrosły bardzo znacznie. Olbrzymie straty, jakie floty handlowe poniosły podczas wojny światowej, nietylko zostały opanowane, lecz i prześcignione. W momencie wybuchu wojny świat handlowy posiadał w statkach 49 milionów tonn, w 1931 r. zaś miały narody morskie łącznie 70 milionów 131 tysięcy tonn (rys. 5). Zatem zwiększenie tonażu jest o przeszło 21 milionów tonn. Równocześnie zaś z wypuszczeniem nowych statków, coraz to szybszych i większych, postępuje równolegle modernizacja, rozbudowa i tworzenie nowych portów morskich. Nadmiar więc floty handlowej, o zdolności przewozowej olbrzymiej, zaciążył nad życiem morskiem, pogłębiając do rozmiarów katastrofalnych kryzys w tym odłamie życia gospodarczego.

Oczywiście, okres wojny sprzyja rozwojowi przemysłu budowy okrętów, jedna stocznia powstaje za drugą; gdy w 1913 r. było w budowie ogółem 3.333.000 tonn, czyli 6,8% całej floty handlowej świata, to 1920 r. notuje spuszczenie na wodę 7.180.000 tonn, co odpowiadało wówczas 13,3% ogólnego tonażu. Natomiast 1931 r. wykazuje już zaledwie tylko w budowie 1.404.000 tonn statków handlowych, cyfrę niespotykaną od 44 lat. Porównywując zaś zdolność produkcyjną i środki techniczne stoczni światowych z 1887 i 1931 r., można ocenić wielkość kryzysu, w jakim znalazł się przemysł budowy okrętów.

Tutaj pocieszającym jedynie byłoby to, że duży procent statków przedwojennych jest już przestarzałych, statki zaś z okresu wojennego, budowane niedbale i ze złego materiału, będą musiały być wycofane przed upływem wieku prekluzyjnego.

Można zatem mieć nadzieję, że w przemyśle okrętowym nastąpi niebawem zwrot ku lepszemu, i że liczba budowanych okrętów osiągnie normalną normę przedwojenną, t. j. około 3 milionów tonn rocznie.

Ale są jeszcze i inne momenty, wpływające na pogłębienie kryzysu w przedsiębiorstwach żeglugowych. Oprócz tego, że tonażu jest za dużo, że jest on i jego eksploatacja droższa, niż przed wojną, i że świadczenia socjalne wzrosły w porównaniu do przedwojennych wielokrotnie, to jeszcze stawki przewozowe czyli t. zw. frachty morskie spadły.

Jeśli za 100 przyjąć index frachtów w 1920 r., to w 1931 r. wyrażą się one liczbą 19,9; jeśli porównanie takie przeprowadzić z 1913 r., to 1921 r. wykazuje cyfrę 161,8, a 1931 r. — 85 (rys. 6).

W rezultacie przeszło 13 milionów tonn statków jest bez roboty, jest ciężarem dla armatorów i źródłem niezdrowej konkurencji, niedopuszczającej do jakiegokolwiek zwwyżki na rynku frachtowym.

A żegluga morska, to dziedzina ostrej walki konkurencyjnej nie tylko przedsiębiorstw w imię interesów własnych, ale także i to przede wszystkim państw morskich, używających swych przedsiębiorstw żeglugowych do walki ekonomicznej.

Nic dziwnego więc, że kto chce prowadzić handel zamorski, musi posiadać dobrze rozbudowaną, własną flotę handlową. I tutaj widzimy nadzwyczajne wysiłki rządów państw, udzielających swym przedsiębiorstwom żeglugowym wydatnej pomocy w formie olbrzymich subwencji, pożyczek i t. p. na rozbudowę floty, względnie na zastępowanie przestarzałych jednostek nowymi.

Zdawałoby się więc, że w okresie tak strasznego kryzysu niema miejsca dla wniosków, któreby zachęcały Rząd nasz do dalszej rozbudowy polskiej floty handlowej. Są to jednak pozory, które dadzą się bardzo łatwo wyjaśnić.

Na arenie handlu międzynarodowego Polska jest państwem młodem, nasza zdolność produkcyjna jeszcze w zarodku, a prężność w kierunku ekspansji zamorskiej prawie nie istnieje, natomiast nasze możliwości gospodarcze, ze względu na posiadane bogactwa naturalne i środki produkcji są ogromne.

Do niedawna nasz handel morski był jeszcze w rękach obcych; od 1925 r. nasza granica morska zaczyna nabierać coraz większego znaczenia w międzynarodowym handlu naszego państwa. Od 15,4% całkowitego obrotu towarowego w 1925 r. wzrost

obróć towarowy przez granicę morską w 1931 r. do 63,2%. Jeśli przyjąć, że wymiana nasza towarów z krajami zamorskimi znajduje się dopiero w początkowej fazie rozwoju, to jasnym jest, jak wielkie jeszcze możliwości mamy przed sobą w przyszłości.

Z 13.630.000 tonn, które przeszły przez porty polskie w 1931 r., zaledwie 998.000 tonn przeszło pod flagą polską, reszta, t. j. przeszło 12,5 milionów tonn, przewieziono, czy też wywieziono na statkach obcych. Widać już z tego, jak duże są możliwości rozwoju polskiej floty handlowej. Możliwości te będą jeszcze większe, jeśli nie zrezygnujemy z brania udziału w przewozach między państwami obcemi.

To też uchwalenie przedstawionych wniosków powinno być dokonane z tem przeświadczeniem, że dalsza rozbudowa floty polskiej i polskich portów nie powinna ustawać ani na chwilę, gdyż ta droga prowadzi jedynie do dobrobytu ogółu społeczeństwa, do niezależności ekonomicznej, do wzrostu politycznego znaczenia i potęgi Państwa Polskiego.

Z kolei przewodniczący dyr. C z e r w i ń s k i komunikuje, że inż. A l b i n W i t e k zgłosił w ostatniej chwili dwa krótkie referaty p. t. „Konieczność założenia stoczni w Gdyni dla rozwoju polskich żeglug i hut” oraz „Sprawy specjalizacji Polaków-inżynierów techniki okrętowej i ich przyszłe zadanie”, na których wygłoszenie Prezydjum nie zgadza się, gdyż byłoby to sprzeczne z § 5 regulaminu obrad. Inż. Wittek może jednak w ogólnej dyskusji nad generalnym referatem i wyłonionemi wnioskami zabrać głos i wypowiedzieć swoje poglądy na te sprawy. Przewodniczący, otwierając jednocześnie dyskusję, udziela głosu inż. Witkowi.

Inż. W i t e k wskazuje, że założenie stoczni wraz z odpowiedniami warsztatami reperacyjnymi w porcie gdyńskim jest bezwzględnie konieczne, aby statków polskich linii żeglugowych, których już mamy 4-ry, nie oddawać do obcych stoczni, względnie do stoczni gdańskiej. Cały szereg osób podnosi w publikacjach, referatach i t. p. potrzebę stałego powiększania ilości polskich statków morskich, dowodząc, że wielka flota handlowa wpłynie dodatnio na polski bilans płatniczy. Stocznia więc taka w Gdyni mogłaby budować nowe statki, a zarazem równocześnie przeprowadzać remonty i to nietylko statków, ale również i licznych portowych urządzeń mechanicznych. Same warsztaty reperacyjne w Gdyni nie miałyby zupełnie racji bytu przy tak szczupłej, jak obecnie, polskiej flocie morskiej, gdyż byłyby nie-

tylko dni, ale nawet okresy dłuższe bez roboty przy opłacaniu jednak robotników, co oczywiście nie wytrzymałoby kalkulacji.

Czy stocznia taka miałaby być przedsiębiorstwem państwowym, państwowo-prywatnym, czy też tylko prywatnym, to mówca uważa, że najlepiej w tych warunkach odpowiadałoby prywatne przedsiębiorstwo, w którym zaangażowane byłyby kapitały wszystkich polskich przedsiębiorstw, jak również i zarządu portu gdyńskiego.

Pomijając już korzyści, jakie z takiej stoczni miałyby przedsiębiorstwa żeglugowe i polskie huty, przez zapewnienie im znaczniejszych dostaw, to jeszcze stocznia taka w rękach polskich przedsiębiorstw żeglugowych miałaby ogromną łatwość w zbieraniu, względnie w uzyskiwaniu odpowiedniego materiału o stanie i biegu okrętów, o sprawności maszyn okrętowych i t. p.

Dałoby to nieocenione usługi konstruktorom stoczni przy projektowaniu nowych urządzeń, umożliwiając przez to budowę coraz wytrzymalszych i sprawniejszych jednostek morskich. Jakkolwiek stocznia ta przeznaczona byłaby przede wszystkim do obsługi polskich przedsiębiorstw żeglugowych, to jednak, zważywszy na taniość robotnika naszego w porównaniu z zagranicznym, należałoby przypuszczać, że z czasem w przyszłości zacznie ona rywalizować ze stoczniami obcemi, przyjmując zamówienia zagraniczne.

Wobec przedstawionych korzyści, przemawiających za założeniem stoczni w Gdyni, mówca wypowiada się za rozszerzeniem wniosków, zgłoszonych przez inż. Lambora w referacie p. t. „Statystyka eksportu i importu rzeką Wisłą w r. 1928, 1929 i 1930”, przez postawienie jeszcze dodatkowego wniosku:

„Kongres widzi konieczność powołania do życia odpowiedniej Komisji, która:

- a) zbadałaby podstawy dla założenia stoczni w Gdyni;
- b) podała projekt i warunki zrealizowania budowy tejże stoczni, oraz
- c) podała projekt rozbudowy naszej floty handlowej”.

Przechodząc do sprawy specjalizacji Polaków - inżynierów techniki okrętowej, inż. Wittek zwraca uwagę, że dotychczas u nas kładzie się głównie nacisk na szkolenie załóg dla polskich statków, natomiast niema zupełnie zrozumienia potrzeby szkolenia polskich inżynierów techniki okrętowej i zapewnienia im po ukończeniu studjów odpowiedniego stanowiska w zakładach krajowych lub gdańskich. W rezultacie pęd młodzieży polskiej

do zapisywania się na politechnikę gdańską został w ten sposób zahamowany, na studiach okrętowych w Gdańsku pozostało zaledwie paru, reszta zaś poprzenosiła się na inne wydziały tej politechniki. Zdawałoby się jednak, że byłby cały szereg stanowisk, które możnaby obsadzić inżynierami techniki okrętowej, czy to w stoczni gdańskiej, czy też w projektowanej w przyszłości stoczni w Gdyni lub w warsztatach reperacyjnych w Tczewie, następnie również w stocznjach statków rzecznych, w kierownictwach portów Gdyni i Tczewa, w charakterze rzeczoznawców przy Min. Przemysłu i Handlu, czy też w prywatnych towarzystwach żeglugowych i t. p.

Teraz młody inżynier, kończący wydział okrętowy, nie ma możliwości, albo też z wielkim trudem uzyskuje odpowiednią praktykę fachową, jako przygotowanie do swego zawodu i późniejszej samodzielnej pracy.

Mówiąc więc obecnie o potrzebie stałej rozbudowy polskiej floty morskiej, należałoby także zająć się i sprawą wychowania młodych inżynierów, jeśli mamy dążyć do stworzenia polskiej techniki okrętowej. Wystarczyłoby tutaj ułatwienie takim inżynierom, ze strony odpowiednich czynników, praktyki i udzielanie im stypendjów na wyjazd zagranicę, po ukończeniu zaś praktyki, względnie po uzupełnieniu studjów zagranicą, przydzielenie takiego kandydata, zależnie od jego specjalizacji, na pewne stanowisko w ramach już ułożonego z góry planu.

W tej sprawie inż. Witek zgłasza wniosek treści następującej:

„Kongres uważa za konieczne, aby Ministerstwo Przemysłu i Handlu, względnie Departament Morski przy niem ułożył program praktycznego wyszkolenia inżyniera techniki okrętowej i w życie go wprowadził”.

P. E d m u n d K r z y ż a n o w s k i wskazuje na ujemną, zdaniem jego, stronę obecnego programu rozwoju polskiej floty morskiej, którym zajmuje się rząd, a nie inicjatywa prywatna. Nawiązując do sprawy subsydjowania w innych krajach żeglugi morskiej, uważa za konieczne pobudzanie inicjatywy prywatnej przy wydatnej pomocy finansowej ze strony Państwa. Popieranie dzikiej żeglugi morskiej przez jej subsydjowanie dałoby zaczątek powstania i rozwijania się kabotażu, oraz dałoby możliwość zatrudnienia wychowauńców Szkoły Morskiej w Tczewie.

O godzinie 12.35 P r z e w o d n i c z ą c y zarządza przerwę 10-minutową.

czas dominuje przeważnie węgiel, to też wskazaniem jest rozszerzyć w nich zakres obrotu towarowego przez pozyskanie nowych towarów, mniej masowych, jak węgiel, ale bardziej wartościowych, a które kierowane są obecnie przez porty obce. Nie można bowiem dopuścić do marnowania rozbudowanych urządzeń przeładunkowych, na wypadek zmniejszenia się eksportu węgla.

Port gdański należy w równej mierze popierać, jak Gdynię, gdyż budowa drugiego portu była przede wszystkim sprawą bezpieczeństwa. Węzły, łączące Gdańsk z Polską, są silnym węzłem, łączącym Polskę z morzem wogóle. Obecnie w tych ciężkich czasach trzeba równomiernie ruch transportowy kierować na Gdańsk i Gdynię, mając na względzie przyszłe korzyści ekonomiczne.

Co do portu w Tczewie, to sprawa ta napotyka r. szereg trudności technicznych i ekonomicznych, jest wogóle tak skomplikowana, że trudno ją dyskutować bez dokładnego zaznajomienia się z nią uprzednio. Sprawa ta obecnie jest o tyle nieaktualną, że porty Gdańska i Gdyni są dla potrzeb naszego obrotu towarowego zupełnie wystarczające.

Mówca popiera wnioski, złożone przez generalnego referenta.

Prof. M. R y b c z y ń s k i uważa, że wnioski niezgłoszone łącznie z referatami, nie mogą być w myśl regulaminu załatwione merytorycznie. Jeśli chodzi o pierwszy wniosek inż. Witka, to, ponieważ stanowi on rozszerzenie wniosków inż. Lambora, należałoby dyskusję na ten temat przesunąć na drugi dzień obrad, kiedy omawiany będzie dział żeglugi śródlądowej. Sprawę portu w Tczewie i stoczni w Gdyni mówca proponuje załatwić w formie przekazania ich Zarządowi Stowarzyszenia, jako specjalnych zagadnień, na najbliższą konferencję wodną.

Generalny referent p. F. R o s t k o w s k i w odpowiedzi na głosy krytyki wyjaśnia, że na inicjatywę prywatną, któraby wydatnie finansowo poparła żeglugę morską, rząd czekał od 1918 r. Możliwości kapitalistyczne u nas w kraju są minimalne, a w dobie kryzysu obecnego inicjatywa prywatna nicby nie działała. To też sprawę polskiej żeglugi morskiej musiał Rząd ująć w swe ręce.

Co do projektu założenia stoczni w Gdyni, to jest to sprawa niedojrzała, przedwczesna, do założenia stoczni w Gdyni muszą być należyte podstawy ekonomiczne, co innego zaś warsztaty reperacyjne. Jakież są możliwości rozwoju takiej stoczni, jeśli u nas zapotrzebowanie na nowe statki wynieść może od 1 do 2

jednostek rocznie? Pozatem na stoczni takiej nie można budować statków handlowych i wojennych, gdyż są to działy, różniące się między sobą wybitnie i wymagają zupełnie innych fachowców tak w personelu kierowniczym, jak i roboczym. Niemniej jednak generalny referent nie ma nic przeciw wnioskowi inż. Witka w punktach a) i b), ale nie może zgodzić się na punkt c) tegoż wniosku. Ramowy program 10-letni rozbudowy polskiej floty handlowej istnieje w opracowaniu rządowym, ale dyskusja nad nim nie jest z wielu względów wskazana.

Również i sprawa budowy portu w Tczewie nie jest narazie aktualną, gdyż wykorzystanie obu portów w Gdyni i Gdańsku nie doszło jeszcze do maksimum ich możliwości, Skarb zaś nie ma obecnie funduszków na rozpoczynanie budowy nowego obiektu portowego, który być może w przyszłości będzie nawet potrzebny.

Wreszcie generalny referent w sprawie wniosku inż. Witka, dotyczącego wyzyskania fachu inżyniera okrętowego, wyjaśnia, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu już tą sprawą się zajęło, a zainteresowanie to wyraża się w udzielaniu finansowego poparcia młodzieży studjującej. Sprawa ta obecnie nie może być zbyt realnie traktowana, gdyż narazie nie widać absolutnie pola do zarobkowej pracy przyszłych inżynierów okrętowych.

Po przemówieniu tem, Przewodniczący dyr. C z e r w i ń s k i zamyka dyskusję i proponuje przystąpienie do głosowania nad zgłoszonymi wnioskami, przytem proponuje wycofać wniosek inż. T. Tillingera, jako obecnie rzeczywiście nieaktualny, na co wnioskodawca się zgadza.

W głosowaniu wszystkie wnioski uchwalono bez sprzeciwu.

Wobec wyczerpania na tem porządku dziennego obrad z działu żeglugi morskiej, Przewodniczący dyr. C z e r w i ń s k i, dziękując referentom i generalnemu referentowi za przyczynienie się do rozwinięcia i omówienia szeregu różnych zagadnień z tego działu, jak również dziękując zebrany na sali uczestnikom za liczny udział w tem pierwszym posiedzeniu kongresu — zamyka posiedzenie o godzinie 14-ej.

2. Drugie posiedzenie — w dniu 20 czerwca 1932 r.

Porządek dzienny: Obrady nad referatami z działu żeglugi śródziemnej, grupa referatów Serji B Nr. 1 i 2.

Prezydjum: dyr. J. Czerwiński (przewodniczący), gen. St. Kwaśniewski i dyr. B. Zakrzewski.

Sekretarze: inż. J. W. Swieściakowski, J. Pleszczyński i M. Zakrzewski.

Początek posiedzenia — godzina 9,30.

Obecnych na sali 70 osób.

Po zagajeniu, P r z e w o d n i c z ą c y udziela głosu dyr. A. B o r n o w i, który na temat referatów Serji B. Nr. Nr. 1 i 2 wygłasza generalny referat, przedstawiający się w skróceniu następująco:

„Trzy lata przeszło upłynęło od chwili, kiedy Pierwszy Zjazd Hydrotechniczny przeprowadził dyskusję nad zagadnieniem rozbudowy dróg wodnych i rozwoju rodzimej żeglugi. Z obszernych referatów biła myśl przewodnia, aby społeczeństwu i miarodajnym czynnikom rządowym zwrócić uwagę na konieczność okazania temu problemowi troski i zainteresowania w stosunku, jaki odpowiada jego istotnemu znaczeniu dla utrwalenia i wzmocnienia gospodarczej niezależności Państwa. Uwzględniając możliwości finansowe Państwa, Zjazd sformułował swoje wnioski ostrożnie, ażeby umożliwić Państwu zrealizowanie zadań, które uważał jako najpilniejsze.

Od tego Zjazdu upłynęło przeszło 3 lata i dziś jesteśmy na tym samym punkcie, na którym byliśmy wówczas. Min. Rob. Publ. wystąpiło wprawdzie w roku 1930 z programem robót na Wiśle, celem przeprowadzenia systematycznej regulacji Wisły od ujścia Przemszy do granicy polsko-gdańskiej pod Czatkowami, które to zamierzenie znalazło w szczególności swój wyraz w projekcie odpowiedniej ustawy.

Realizacji zamierzeń Ministerstwa Robót Publicznych przeciwstawił się jednak kryzys europejski, który dopiero w r. 1930 odbił się wyraźnie na polskim organizmie gospodarczym. Kryzys ten pogłębia się w ciągu roku 1931 i dziś jeszcze trwa z niezminiejszą siłą, dając się najbardziej we znaki budżetowi Ministerstwa Robót Publicznych, który z 158,850,000 zł w roku 1930 został zredukowany w roku 1932 do kwoty 38,306,000 zł.

Zdawaćby się mogło, że dyskusja o drogach wodnych w tych warunkach jest nie na czasie, tak jednak nie jest. — Jeżeli regulacja rzeki jest obowiązkiem Państwa, od którego żadne się nie uchyla, i jeżeli wchodzi w grę regulacja jedyne go wielkiego ścieku, łączącego kraj z morzem, stanowiącego zatem główną tętnicę naszego organizmu gospodarczego, dyskusja o rozmiarach koniecznych prac dla należytego utrzymania tej rzeki zawsze będzie aktualną. Dyskusja nad tym problemem, podjęta w okresie gospodarczej depresji, która siłą faktów zmusza jednostki i ogół

do szukania najekonomiczniejszych rozwiązań zadań gospodarczych, może nawet w rezultacie jest korzystniejszą, niż przeprowadzona w okresie dobrej konjunktury. W warunkach gospodarczo ciężkich bowiem wszelkie propozycje wypływają z naturalnej potrzeby szukania najprostszych środków dla podniesienia zdolności do życia i do rozwoju ekonomicznego Państwa i wskazania najodpowiedniejszego rozwiązania problemów gospodarczych, których należyte ujęcie i załatwienie dopomóc może w przyszłości do łatwiejszego przetrwania i przezwyciężenia wstrząsów, podobnych do tego, jaki dzisiaj przeżywamy. Pod tym kątem widzenia są też przeważnie opracowane referaty, które mam zaszczyt zastępować. Jeżeli się je przeciwstawi podobnym referatom pierwszego zjazdu, to naogół uderza pewna rezerwa, z jaką traktowana jest sprawa programu rozbudowy naszych dróg wodnych. Niema w nich już mowy o realizacji projektów sztucznych dróg wodnych w szerszym zakresie: w grę wchodzi głównie regulacja Wisły. Z drugiej strony charakteryzuje obecne referaty zebrany obszerny materiał statystyczny, który pozwala opierać wnioski na pewnych cyfrowych podstawach. W referatach jest pozatem zwrócona większa uwaga na drugi ważny czynnik rozwoju żeglugi, poza dobrą i pewną drogą wodną i technicznymi urządzeniami, ułatwiającymi transport, t. j. na przemysł i jego potrzeby.

Przechodząc do omówienia zgłoszonych referatów, pozwolę sobie podzielić je na dwie grupy. Do pierwszej zaliczyłbym referaty, poświęcone prawie wyłącznie statystyce ruchu żeglugowego i środków transportowych w Polsce, zatem referat prof. Rybczyńskiego „Żegluga śródziemna w Polsce 1919 do 1930 r.”, oraz referat inż. Lambora „Statystyka eksportu i importu rzeką Wisłą w latach 1928, 1929, 1930”; do drugiej referaty, przedstawiające studia gospodarcze nad kwestją rozbudowy dróg wodnych w Polsce, w szczególności referaty prof. Rybczyńskiego: „Koszty transportu wodnego” i „Warunki techniczne rozwoju żeglugi śródziemnej w Polsce”, referat inż. Niemirowicza-Szczytła: „Znaczenie i potrzeby żeglugi śródlądowej”, wreszcie referat inż. Rodowicza: „Droga wodna Wisła — Bałtyk”. Ze względu na czas jestem zmuszony ograniczyć się do przedstawienia z obu pierwszych referatów danych statystycznych, najbardziej charakterystycznych, mających znaczenie dla dalszych rozważań nad rozwiązaniem problemu budowy dróg wodnych oraz rozwoju żeglugi w Polsce.

Z referatu prof. Rybczyńskiego dowiadujemy się przede wszystkim, że z naszej całej sieci dróg wodnych jest wykorzystanych dla żeglugi 39%, w czym przez wielką żeglugę 14%. — Dane statystyczne co do taboru żeglugowego ograniczają się do lat 1928 i 1931. W tym okresie wynosi przeciętny ilościowy wzrost roczny taboru z własnym napędem 3%, bez napędu 13%, wzrost nośności jest mniejszy i wynosi dla łodzi bez napędu 7%. Ilościowo przeważają objekty o małym tonażu.

Z cyfr statystycznych, podanych dla ważniejszych portów polskich, stwierdzić się daje stały i stosunkowo znaczny wzrost przewozów rzecznych, współdziałających przeważnie w imporcie na Wiśle poniżej Warszawy oraz na zachodnich drogach wodnych. Wzrasta również cyfra przeciętnej ładugi na statkach, która w roku 1921 wynosiła 120 tonn, zaś w roku 1930 doszła do 240 tonn, zatem wzrosła podwójnie.

Na Warcie rozwijać się zaczyna silniejszy ruch w roku 1925, wyłącznie towarowy na barkach, przyczem cyfry przywozu wykazują znaczne wahanie w pojedynczych latach, natomiast wywóz wzrasta stale i osiąga w roku 1930 cyfrę 163,733 tonn. Naogół zbliża się ruch w porcie w Poznaniu do cyfr przedwojennych (220,000 tonn).

W porcie warszawskim, wybitnie przywozowo - konsumcyjnym, zaczyna się silniejszy ruch towarowy w roku 1925 i wzrasta jednorodnie, osiągając w roku 1928 — 150,000 tonn.

Pozatem podaje autor kilka dat z ruchu przewozowego wodnego na odcinku Przemszy i Wisły od Mysłowic do Korczyna, oraz na zachodnich i wschodnich drogach wodnych. Z tych dat zasługuje na podkreślenie wzrost ruchu przewozowego głównie z góry Wisły do Krakowa, który rozpoczął się w roku 1924 i wzrósł do roku 1929 prawie trzykrotnie. Ruch poniżej Krakowa do Korczyna nie przekracza 0,5% ruchu powyżej Krakowa.

Na drodze wodnej Wisła — Odra stwierdzić należy również niezaprzeczony wzrost ruchu żeglugowego z obszaru Bydgoszczy i z Kujaw ku Odrze i ku Wiśle. Ruch tranzytowy nie gra większej roli, współdziała bowiem w ogólnym ruchu zaledwie w kilkunastu procentach.

Ruch na Warcie jest przede wszystkim ruchem w dół rzeki, zatem eksportu do Niemiec.

Stały, stosunkowo silny wzrost ruchu żeglugowego od roku 1925, wykazują również wschodnie drogi wodne, jednak naogół jest to ruch nieznaczny.

Wszystkie odcinki dróg wodnych w Polsce, na których odbywa się żegluga, wykazują zatem wzrost ruchu żeglugowego, który wzmógł się nawet w ostatnich latach, mimo kryzysu, w przeciwieństwie do kolei, na których w latach 1929 i 1930 ruch stale się zmniejsza.

Inż. Lambor w swoim referacie podaje nam statystykę przywozu i wywozu, opartą na zapiskach z okresu 1928 — 1930, prowadzonych w Zarządzie Dróg Wodnych w Tczewie. Zebrane dane służą autorowi do wyciągnięcia interesujących wniosków co do zależności ruchu żeglugowego na Wiśle nie tyle od trwania stanów niskich, ile od okresów, w których te stany niskie w ciągu roku się pojawiają. Związana jest ta zależność z rodzajem towaru transportowanego, którym są przeważnie płody rolnicze, przede wszystkim zboże, oraz przetwory przemysłu rolniczego, a w szczególności cukier. Jeżeli zatem niskie stany wody trwają w miesiącach letnich nawet przez czas dłuższy, to niema to wielkiego wpływu na wielkość ruchu przewozowego, ponieważ głównie idą transporty na wiosnę i w jesieni. Na podstawie przytoczonych w referacie dat wyprowadza autor ogólną cyfrę procentowego wykorzystania obiektów pływających, około 30%.

Wspominając o stawkach taryf transportowych zaznacza, że stawki te są różnorodne, ujęte przez rozmaite przedsiębiorstwa żeglugowe rozmaicie, zależnie od konjunktury, naogół ustalone poniżej taryf kolejowych o 20—50%.

Z przedstawionej w referacie statystyki wyciąga inż. Lambor wniosek, że tabor, który posiadamy jak i droga wodna nie są należycie wykorzystane. Przyczyny tego stanu rzeczy nie można, zdaniem autora, przypisywać wyłącznie złemu stanowi drogi wodnej względnie nieodpowiedniemu taborowi. Widzi ją autor w nieskoordynowaniu pracy towarzystw żeglugowych, w braku należytego kontaktu z eksporterami i importerami, celem zapewnienia towarów powrotnych, braku urządzeń ułatwiających przeładunek, wreszcie w braku należytego współdziałania kolei z wodą, która przy odpowiedniej kolejowej polityce taryfowej mogłaby z korzyścią dla tej ostatniej przejąć część transportów. Referat zawiera w konkluzji propozycję:

- 1) stworzenia izby żeglugi śródlądowej względnie wydziału żeglugi w Izbie Przemysłowo - Handlowej, których zadaniem byłaby troska o rozwój żeglugi i stan żeglarski, pozatem

- 2) uzupełnienia przepisów o prowadzeniu statystyki ruchu towarów w tym sensie, aby dawała również pogląd na wykorzystanie taboru i drogi wodnej.

Obszerny materiał statystyczny zawierają również niektóre referaty z drugiej grupy.

Między innymi z referatu inż. Niemirowicza otrzymujemy cyfry udziału naszego handlu morskiego w handlu zagranicznym Polski.

Widzimy z nich, że kierunek ku morzu dominuje nad innymi kierunkami w naszym handlu zagranicznym, i że ta przewaga szybko rośnie, z czego możemy wyciągnąć odpowiednie konsekwencje co do znaczenia naszej jedynej drogi wodnej, wiodącej ku własnemu morzu. Znamienne jest zmniejszenie się mimo udziału żeglugi rzecznej w ruchu towarowym w porcie gdańskim w porównaniu ze stanem przed wojną.

W tonażu naszego ogólnego ruchu przewozowego w Polsce uczestniczy transport wodny tylko w 1,01%, a jeszcze gorzej przedstawia się ten stosunek przy porównaniu pracy przewozowej w tonnokilometrach. W wyjątkowym roku dobrej konjunktury dla przewozów rzecznych 1926 wynosił udział żeglugi 3,1% w ogólnym przewozie towarów, natomiast w tonnokilometrach udział ten spada do 1,7%. Tym cyfry przeciwstawia autor cyfry niemieckie przewozów na drogach wodnych, które wynoszą w r. 1926 — 25%, względnie 33% ogólnej cyfry przewozu towarów względnie tonnokilometrów. Cyfry te ostatnie odnoszą się co prawda do roku wyjątkowo dobrej konjunktury. Udział transportu wodnego w transporcie ogólnym w Niemczech normalnie jest mniejszy, wynosi jednak zawsze jeszcze około 19%, a w r. 1930 nawet 22% w tonażu przewiezionych towarów.

We Francji stosunek wielkości ruchu na drogach wodnych do ruchu kolejowego jest mniejszy, niż w Niemczech. Przewóz wodny we Francji wynosi 16%, gdy w Niemczech 24% przewozów kolejowych. Przyczyną jest większy stosunek długości sztucznych dróg wodnych do naturalnych we Francji, niż w Niemczech.

Mianowicie we Francji stanowią drogi sztuczne 43% dróg wodnych, gdy tymczasem w Niemczech tylko 18%. Z tego wynika, że drogi wodne naturalne przyciągają bardziej towar, niż drogi sztuczne.

W r. 1931 przewiozły drogi wodne we Francji 53.187.945 tonn.

W porównaniu z ruchem żeglugowym w Niemczech, który w ostatnich latach od 1927 do 1930 wynosił przeciętnie 108.753.000 tonn, przewożą drogi wodne francuskie o 50% mniej. Jeżeli jednak te dwie cyfry zestawimy z cyfrą naszego transportu na drogach wodnych w wyjątkowo korzystnym roku 1926, wynoszącą 2.077.000 tonn, to wówczas dopiero uprzytomnimy sobie, jak daleko w tyle jesteśmy poza temi dwoma krajami. Ta różnica przedstawi się nam w całej jaskrawości, jeżeli równocześnie uwzględnimy stosunek długości naszych dróg wodnych, którą przyjąć możemy z inż. Rodowiczem na 5.451 km., do długości dróg wodnych w Niemczech, wynoszącej obecnie po wojnie 12.784 km. względnie do długości sieci żeglugowej we Francji, obejmującej 12.000 km., zatem nie wiele więcej, niż dwukrotną długość naszych dróg wodnych.

Należy jeszcze wspomnieć o danych co do stanu taboru, które zawierają referaty inż. Niemirowicza i prof. Rybczyńskiego. I tak dowiadujemy się z referatu inż. Niemirowicza, że nasz tabor statkowy o własnym popędzie składał się w r. 1927 z 142 jednostek, z czego przeszło 50% zupełnie starych, które powinny być w najbliższym czasie wyeliminowane z ruchu. Według referatu prof. Rybczyńskiego, mieliśmy w dniu 1.I.1931 r. — 163 statków oraz 2.000 sztuk łodzi bez napędu o tonażu 122.166 tonn. Wzrost ilościowy w taborze bez własnego napędu od r. 1928 wynosi 38%; niestety, przeważnie na powiększenie to składają się jednostki o małej nośności, ponieważ równocześnie tonaż wzrósł tylko o 16%. W porównaniu z Niemcami tonaż naszego taboru barek przedstawia bardzo mały ułamek tonażu tamtejszego, bo zaledwie 1,8%.

Przedstawiona w referatach statystyka wskazuje wymownie na obowiązek większego zainteresowania się problemem rozbudowy dróg wodnych, a w pierwszym rzędzie problemem regulacji Wisły. Do tego momentu natury ogólnej przyłącza się w naszych specyficznych warunkach moment polityczny, który słusznie podniósł w swoim referacie inż. Niemirowicz. Nam Wisły zaniedbywać nie wolno, bo ona jest jednym z atutów politycznych, który nam dopomógł do rewindykacji naszych obszarów w b. zaborze pruskim prawie w granicach przedrozbiorowych.

Mówiąc o regulacji Wisły, powiedzmy odrazu, że regulacja jej powinna być przeprowadzona z celem stworzenia z niej dobrej drogi wodnej. Takie postawienie sprawy, jako najdalej idące, uwzględnia wszystkie interesy, związane z regulacją rzeki.

Stwierdzić należy przede wszystkim, że naturalne warunki

Wisły są bardziej sprzyjające dla wytworzenia z niej dobrej drogi wodnej, niż rzek niemieckich i francuskich z wyjątkiem Renu. Korzystne rozwinięcie jej biegu górnego równoległe do pasma Karpat, jest powodem, że spadki na tym górnym biegu są stosunkowo nieznaczne, co umożliwia rozszerzenie zasięgu drogi wodnej prawie aż do dorzecza źródłowego. Właśnie u góry rzeki znajduje się centrum produkcji węgla, stanowiącego jeden z głównych ładunków transportu wodnego, dlatego też z punktu widzenia gospodarczego przedstawia górny odcinek Wisły wartość nie mniejszą, niż bieg środkowy i dolny.

Umożliwienie penetracji węgla w głąb środkowej Polski, na którą zwraca uwagę prof. Rybczyński w referacie: „Warunki techniczne rozwoju żeglugi śródlądowej”, posiada wielkie znaczenie ogólnopolskie. Gospodarstwo światowe idzie w kierunku stwarzania możliwości jak największej wewnętrznej konsumpcji w pojedynczych państwach, celem uniezależnienia się od koniunktury na rynkach zagranicznych. Wynika stąd konieczność rozbudowania wewnętrznego rynku konsumpcyjnego przez podniesienie poziomu zamożności z jednej strony, zaś przez rozszerzenie możliwości przenikania towarów własnej produkcji wewnątrz kraju — z drugiej. Rola Wisły, jako drogi wodnej, jest dla spełnienia tych zadań niezaprzeczenie bardzo poważna.

Tu pozwolę sobie bardziej optymistycznie ocenić wielkość przewozu węgla na obszar Wisły środkowej, niż to uczynił prof. Rybczyński w referacie: „Koszty transportu wodnego”, opierając swą ocenę na obecnych cyfrach spożycia na km².

Należy bowiem przewidywać napewno, że dowóz węgla do tych okolic, które go dziś otrzymują kolejami, w przyszłości tańszym środkiem komunikacyjnym, zatem po niższej cenie, nie tylko wzmoże konsumpcję dzisiejszą, lecz także przyczyni się do powstania nowych zakładów przemysłowych wzdłuż i w pobliżu drogi wodnej. W interesie Państwa leży w każdym razie popieranie rozbudowy przemysłu w centralnej części kraju tak ze względu na krótsze, zatem tańsze przewozy towarów, jak i ze względu na obronę kraju, dla której przemysł stanowi bardzo ważny czynnik pogotowia, powinien też z tej przyczyny być umieszczony jak najdalej od granic Państwa.

Jeżeli teraz zwrócimy uwagę na dolny odcinek Wisły od Warszawy do ujścia, to jeszcze silniejsze momenty gospodarcze i obronne przemawiają za jego regulacją. Jest to już, od Bugu począwszy, droga wodna wielkiego typu, której bieg podąża za

głównymi kierunkami naszego ruchu przewozowego i naszej ekspansji gospodarczej.

Ponizej Warszawy, aż do ujścia Brdy kierunek Wisły jest równoległy do naszej granicy północnej; wobec tego fakt, że powinna być przedstawiana droga wodna Wisły na swym odcinku Warszawa — Grudziądz również ogromną wartość z punktu widzenia potrzeb obrony Państwa, zwłaszcza wobec słabo rozwiniętej sieci komunikacji lądowych, biegnących równoległe do tej granicy. Czyż w tych warunkach Państwo może nie otoczyć szczególną opieką tej rzeki, której potrzebuje nie tylko dla wyjścia na świat, lecz która przedstawia również ważny element strategiczny?

Sposób zrealizowania tego zadania Państwa jest przedmiotem rozważań dwóch referatów mianowicie: prof. Rybczyńskiego i inż. Rodowicza. W ujęciu przedmiotu wychodzą wspomniani autorowie z różnych punktów widzenia. Inż. Rodowicz, stojąc na stanowisku, że uregulowanie Wisły jest po Gdyni i Mościcach trzecim z rzędu, najważniejszym przedsięwzięciem, o ile chodzi o stworzenie dalszego etapu w rozwoju gospodarczym kraju, pragnie widzieć całą regulację Wisły, której koszt oblicza na 70 milionów, ukończoną w 25 latach. Zgodnie z tym postulatem, ustala program wykonania potrzebnych prac, których kolejność dostosowuje do istniejących potrzeb gospodarczych i przewidywanego ich rozwoju, przyjmując jednakową roczną dotację w wysokości 28 milionów. Jako najbliższy cel, uważa stworzenie na całym odcinku Wisły ponizej Warszawy, mniej więcej warunków żeglowności, istniejących na Wiśle pomorskiej, następnie zamierza przeprowadzić regulację koryta Wisły do ujścia Dunajca, t. j. na 763 kilometrach stopniowo aż do osiągnięcia największego w danych warunkach stopnia żeglowności; od ujścia Dunajca do Zagłębia Węglowego przewiduje program budowę kanału o długości 159 km.

Profesor Rybczyński natomiast pragnąłby zaspokoić obecne potrzeby żeglugi w sposób doraźny, obejmujący te minimalne zamierzenia, których zrealizowanie umożliwi bez większego obciążenia Skarbu Państwa przede wszystkim rozwój żeglugi na odcinkach, na których już dzisiaj silnie się zaznacza. Jednocześnie dąży do stworzenia warunków, umożliwiających rozszerzenie transportów wodnych na nowe obszary szczególnie w środkowej części kraju i ożywienie w ten sposób tempa życia gospodarczego na nich.

Konsekwentnie do zajętego dotąd stanowiska w sprawozda-

niu muszę się do programu inż. Rodowicza ustosunkować zasadniczo pozytywnie. W interesie Państwa leży, aby ta regulacja była jak najprędzej wykonaną. Zamierzenia Ministerstwa Robót Publicznych wskazywałyby również na wolę ukończenia regulacji Wisły w szybkim tempie. Omawiając ogólnie program bez względu na proponowany okres jego realizacji, zauważyć należałoby co do kolejności, że tak regulacja na małą wodę od Otłoczy-na do granicy, jak i budowa kanału od ujścia Dunajca do Zagłębia, będą miały znaczenie jedynie lokalne, o ile przedtem w pierwszym wypadku nie zostanie wykonany kanał węglowy, względnie w drugim wypadku koncentracja przepływu, celem zwiększenia głębokości w korycie Wisły poniżej Dunajca, na co zwraca również uwagę w swoim referacie prof. Rybczyński. To lokalne znaczenie nie jest tak wielkie, żeby uzasadniało stosunkowo znaczny wydatek, dlatego też regulację Wisły dolnej na małą wodę należałoby rozpocząć po przeprowadzeniu regulacji na wodę brzegową na całej Wiśle, o ileby się nie miało specjalnie dążyć do przyspieszenia udostępnienia Wisły dla wielkiej żeglugi aż do Warszawy. Jednakże nie byłoby to ani uzasadnione chwilową potrzebą gospodarczą, ani zasadniczo zgodne z ogólnym obowiązkiem Państwa utrzymania rzeki, który wymaga równomiernej opieki nad nią. Natomiast budowę kanału, jako ukoronowanie akcji regulacji Wisły, proponowałbym pozostawić na koniec po doprowadzeniu rzeki do stanu pełnej żeglowności.

Dla mnie nie ulega wątpliwości, że Wisłą będziemy eksportowali węgiel przez Gdańsk, skoro Wisła zostanie uregulowana właściwie z punktu widzenia hydrologicznego. Prof. Rybczyński dochodzi w swoich teoretycznych obliczeniach do wyniku, że po przeprowadzeniu regulacji, będzie się wywóz węgla wodą z Zagłębia kalkulował do Bydgoszczy. Ponieważ punkt ten uważam jako najbardziej niekorzystny, o ile chodzi o stosunek długości drogi wodnej do kolejowej, od ujścia Brdy bowiem do Gdańska jest transport wodą w każdym razie nie o wiele dłuższy, niż transport koleją, zaś przeładowanie tańsze z kolei przy dzisiejszych urządzeniach w porcie równowżyć powinien o wiele tańszy transport wodny, przeto i transport węgla z Zagłębia do Gdańska powinien się kalkulować wodą taniej, niż kolejami.

Wracając do programu inż. Rodowicza, zaznaczyć muszę, że samo zasadnicze pozytywne ustosunkowanie się do niego nie jest jednoznaczne z zapatrywaniem, jakoby istniejące warunki pozwalały na jego realizację według szematu okresów wykonania, ustalonego przez autora. Realizacja ta musi być dostosowa-

na do możliwości finansowych, z jednej strony, zaś do warunków technicznego wykonania — z drugiej. Tak jedne, jak i drugie, wskazywałyby na konieczność zapoczątkowania akcji w mniejszych rozmiarach i stopniowego zwiększania tempa robót. Praktycznie biorąc, będziemy musieli dostosować rozmiar robót do posiadanego materiału w pobliżu, aby nie podrażać niepotrzebnie wykonania.

Poza generalnym programem, potrzeba nam równocześnie programu na najbliższy okres, liczącego się z finansowo ciężką sytuacją, w której Państwo musi ograniczać swoje wydatki, słowem — programu, któryby przy najmniejszych kosztach dawał jak największy efekt doraźny. Jako taki, można uważać program prof. Rybczyńskiego, który przewiduje:

- 1) skoncentrowanie wysiłków regulacyjnych na przestrzeni Wisły środkowej od Modlina do Warszawy, aby na odcinku tym wytworzyć warunki, podobne do istniejących na odcinku poniżej Bugu;
- 2) ustalenie brzegów Wisły od Sandomierza do Dęblińska;
- 3) dokończenie rozpoczętej regulacji na dawnej granicznej przestrzeni Wisły poniżej Krakowa;
- 4) dokończenie zbiornika w Porąbce, dla wyrównania przypływów na przestrzeni powyżej Dunajca.

Poza temi robotami nie przewiduje autor na Wiśle żadnych robót systematycznych, jedynie konieczne ubezpieczenia brzegów i budowle koncentracyjne, współdziałające z pogłębiarkami na Wiśle środkowej, na dolnej zaś ewentualne próby i doświadczenia nad projektowaną regulacją na małą wodę.

Program zawiera wreszcie postulat utrzymania, pewnej stałej głębokości dla żeglugi od Warszawy w dół rzeki, przez pogłębianie mechaniczne, bez podania miary tej głębokości.

Wydatek, związany z wykonaniem przedstawionego programu, preliminowany na około 60.000.000 zł., nie jest mały, jednak, jeżeli takim kosztem zdołamy wytworzyć dla żeglugi na Wiśle do Warszawy warunki, w których ona będzie mogła nie tylko żyć, ale także się rozwijać, jeżeli dalej zapewnimy bezpieczeństwo nadbrzeżnym obszarom Wisły, powyżej Warszawy leżącym, a równocześnie podniesiemy je ekonomicznie przez umożliwienie połączenia z Zagłębiem i korzystania z Wisły w większym zakresie dla obrotu towarami, które obszary te produkują, to na wydatek ten powinniśmy się zdobyć mimo kryzysu gospodarczego w okresie możliwie nawet pięcioletnim.

Wymieniona kwota nie obejmuje kosztów zakupu pogłębiarek oraz zwyczajnych wydatków na administrację i utrzymanie normalne. Rozmiar robót pogłębiarskich i tem samem koszta uzupełnienia taboru pogłębiarskiego należałoby ograniczyć do koniecznego minimum. Nie jestem bowiem przekonany, tak samo, jak inż. Rodowicz, aby mechaniczne pogłębianie na Wiśle, stosowane w większym zakresie, jako zabieg regulacyjny, było technicznie racjonalne i ekonomicznie uzasadnione, ponieważ efekt tych prac nie stoi w stosunku do wydatków, które powoduje.

Za zupełnie bezcelowe uważam takie poczynania na Wiśle pomorskiej, gdzie próby tego rodzaju, dokonane przez b. Zarząd pruski, dały wynik, skłaniający do zaprzestania ich wogóle. Dlatego, mojem zdaniem, należałoby poprzestać na zapewnieniu tej głębokości tranzytowej od Ołtoczna do Warszawy, którą się ma na Wiśle pomorskiej przy stanach niskich, t. j. 0,9 m.

Z tego należałoby wyciągnąć odpowiednie konsekwencje przy odnawianiu i powiększaniu taboru żeglugi.

Tem samem przechodzę do omówienia postulatów, jakie wysunięto w referatach w związku z potrzebą wzmocnienia przemysłu żeglugowego, stanowiącego drugi decydujący czynnik rozwoju żeglugi. Jako najważniejszy z nich uważam ułatwienie uzupełnienia i odnowienia taboru, który jest w przeważającym stopniu stary i nieodpowiedni. Trzeba się liczyć z faktem, że w Niemczech cofa się ruch przewozowy w związku ze zjawiskiem stagnacji w rozwoju przemysłu. Nadmiar taboru niemieckiego będzie się starał dostać na wody polskie ze szkodą dla naszego rodzimego rozwoju żeglugi. Jedyiny środek obronny przeciwko temu niebezpieczeństwu, które jest tem większe, że tabor nasz jest stary i niezadługo będzie musiał w $\frac{3}{4}$ swojego stanu liczebnego być wyeliminowany, widzę w rozbudowie taboru rodzimego jednostkami, przystosowanemi do warunków żeglowności Wisły. Jako najbardziej odpowiedni typ barek w związku z tem, co wyżej powiedziałem o zapewnieniu stałej głębokości tranzytowej, uważałbym, z uwzględnieniem obecnych rozmiarów szluzy w Einlage, barkę o wymiarach $55 \times 11 \times 1,0$ m., która przy bardzo niskich stanach obciążona do zanurzenia 0,85 m., mogłaby przewozić 350 tonn.

Pewna część nowego taboru mogłaby być wykonaną o burtach wyższych przy zachowaniu wymiarów poziomych, podanych wyżej, zatem według typu, projektowanego przez inż. Decyusza dla Warszawskiego Towarzystwa Żeglugi. W ten sposób można

by w czasie wyższych poziomów wody wykorzystać tabor o większej pojemności.

Pomoc Państwa dla przedsiębiorstw żeglugowych w celu odnowienia i uzupełnienia taboru jest konieczna tak w kierunku ułatwienia otrzymania potrzebnych kredytów, jak w kierunku umożliwienia im korzystania z funduszy państwowych, ponieważ są to przedsiębiorstwa naogół finansowo słabe. Przemysł żeglugowy opiera się głównie na pojedynczych właścicielach obiektów, zwłaszcza barek bez własnego popędu. Według notowań rejestracyjnych w obrębie Dyrekcji Toruńskiej z r. 1931, np. statków z własnym popędem znajdowało się w rękach towarzystw 17, zaś w rękach pojedynczych właścicieli—21, natomiast barek bez własnego popędu jest rejestrowanych, jako własność towarzystw, tylko 3 z ogólnej ilości 214, czyli że 211 barek stanowi własność jednostek.

Odpowiednie wnioski w tym względzie zawierają referaty inż. Niemirowicza i prof. Rybczyńskiego. Co do wydania ustawy o hipotece statkowej, propozycje obu autorów są zgodne, natomiast co do pomocy finansowej Państwa, to inż. Niemirowicz pragnąłby ją oprzeć na zasadach ustawy o popieraniu polskiej żeglugi morskiej z 26 lutego 1925 (Dz. Ust. Nr. 125), zaś prof. Rybczyński — na zasadach ustawy o rozbudowie miast. Sądzę, że możemy tu pójść za wnioskiem inż. Niemirowicza, ponieważ ustawa o popieraniu żeglugi morskiej zawiera również postanowienia co do pomocy państwowej dla stoczni krajowych, o których potrzebie również wspomina prof. Rybczyński w swoich końcowych wnioskach referatu: „Warunki techniczne rozwoju żeglugi”.

Dla stworzenia finansowej podstawy akcji pomocy żegludze rzecznej ze strony Państwa, uważam za najodpowiedniejsze utworzenie funduszu z opłat żeglugowych na Wiśle, których jednak pobieranie ze strony Państwa, wobec dzisiejszych technicznych warunków tej drogi wodnej i możliwości korzystania z niej przez żeglugę, może budzić pewne wątpliwości co do swej racji bytu.

Co do pomocy dla stoczni w szczególności, to uważam, że pomoc państwowa, przewidziana w ustawie o popieraniu polskiej żeglugi morskiej, o ile będzie w ten sam sposób zapewniona stoczniom rzeczonym, wystarczy do ich powstania, o ile widoki na rozbudowę taboru prywatnego będą korzystne. Dlatego nie sądzą, aby było ze strony Państwa konieczne gwarantowanie takiej nowopowstającej stoczni pewnego kontyngentu budowy

własnego taboru, jak to proponuje prof. Rybczyński, na czym miałyby te stocznie opierać swoje kalkulacje. W razie wydania ustawy o popieraniu polskiej żeglugi śródlądowej, uzyskamy równocześnie wystarczającą podstawę prawną do przyznawania tej żegludze ulg podatkowych, o których wspominają obaj autorzy w swoich końcowych wnioskach. Dla zastosowania specjalnych ulgowych taryf, opłat za postój berlinek rzecznych w porcie gdyńskim, jak to proponuje inż. Niemirowicz, nie widzę narazie konieczności, jak długo nie będziemy mogli jeździć po Wiśle barkami o zanurzeniu 1,5 m. i większem, ponieważ przejazd berlinek płycej się zanurzających morzem do Gdyni zawiera pewne ryzyko, wobec czego o normalnem zawijaniu do portu gdyńskiego barek z Wisły narazie przynajmniej nie możemy mówić.

Wreszcie ostatni wniosek inż. Niemirowicza co do uznania konieczności ustalenia programu polityki taryfowej Ministerstwa Komunikacji, które oczywiście jest naogół bardzo pożądane dla wyrównania szans konkurencyjnych pomiędzy żeglugą a koleją, traci, mojem zdaniem, w obecnych warunkach na aktualności o tyle, że oba rodzaje komunikacji będą obecnie podlegały jednemu Ministerstwu, które z natury rzeczy będzie się nimi opiekowało w równej mierze, z czego znowu automatycznie wyłonić się musi odpowiedni program polityki taryfowej, dążącej do właściwego rozdziału towarów na transport wodny i kolejowy, zgodnie z przeznaczeniem obu rodzajów komunikacji.

Pomiędzy wnioskami, których celem jest wzmocnienie i podniesienie własnej żeglugi, jest jeszcze wniosek inż. Lambora na utworzenie Izby żeglugi, względnie Wydziału żeglugowego w istniejących Izbach w Warszawie i Bydgoszczy. Nie wydaje mi się, aby w dzisiejszych warunkach przy obecnym stanie rozwoju żeglugi miało utworzenie specjalnej Izby żeglugi śródlądowej uzasadnienie w rzeczywistej potrzebie.

Zastępstwo interesów żeglugi jest ustawowo oddane Izdom Przemysłowo-Handlowym, utworzonym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z 15 lipca 1927 r., przy czem postanowienie art. 24 tego rozporządzenia przewiduje w razie potrzeby utworzenie w łonie Izby sekcji żeglugi. Tem samem są już w ustawodawstwie polskiem odpowiednio uwzględnione postulaty, wyrażone we wniosku inż. Lambora.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że utworzenie organizacji, któraby regulowała przewozy w kontakcie z eksporterami i importerami, byłoby w naszych warunkach bardzo pożądane, przyczyniłoby się bowiem wielce do lepszego wykorzystania taboru

oraz do ożywienia ruchu transportowego na polskich drogach wodnych.

Jest to sprawa, która ma poważne znaczenie dla podniesienia żywotności naszej żeglugi, i sprawą tą powinnyby się zająć Izby Przemysłowo-Handlowe w Warszawie i Bydgoszczy, dając inicjatywę do stworzenia centralnego związku żeglarzy zachodniej i środkowej Polski.

Na zakończenie parę słów o przepisach statystycznych, dotyczących ruchu towarów na drogach wodnych, w związku z wnioskiem inż. Lambora w sprawie ich uzupełnienia. Zapisy statystyczne, sporządzane stosownie do postanowień art. 4 i 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 7 lutego 1930 według wzorów, przepisanych instrukcją Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Robót Publicznych z dn. 19 maja 1930 r., nie dają rzeczywiście możliwości oceny, w jakim stopniu jest tabor żeglugowy wyzyskany.

Z punktu widzenia statystyki ruchu na drogach wodnych, jest ważne nie tylko zebranie danych, co do rodzaju towarów, ich ciężaru oraz drogi, jaką przebyły, lecz także poznanie ogólnego procentu załadowania obiektu, co ma również znaczenie dla kalkulacji kosztów transportów oraz dla oceny stopnia użyteczności posiadanego taboru, względnie drogi wodnej. Te pożyteczne dane mogłyby dostarczyć zapisy, gdyby podawały nazwę statku, bo już z zestawień rejestracyjnych możnaby otrzymać pojemność, lepiej jednak byłoby, gdyby zapisy statystyczne o ruchu towarów zawierały również dane co do pojemności statku.

Dla wyżej wymienionego celu jest jednak potrzebne ponadto wykazywanie podróży statków próżnych oraz holowników. Ażeby to wprowadzić, należałoby zmienić przepisy w tym kierunku, aby kierownicy statków byli obowiązani przed wyjazdem z portów, czy przystani ze statkami próżnymi, składać również przepisane formularze zapisów organom, powołanym do ich przyjmowania, wypełnione jedynie datami, odnoszącymi się do statku oraz celu podróży.

W każdym razie wystąpienie przez Kongres z odpowiednią inicjatywą uważam jako pożądane w interesie podniesienia wartości statystyki na drogach wodnych dla celów technicznych i gospodarczych”.

W wyniku rozważań nad zagadnieniami, które ujęte zostały w referatach tej grupy, dyr. B o r n zgłasza następujące wnioski:

„1. Kongres, stojąc na stanowisku, zajętem przez I Polski Zjazd Hydrologiczny w Warszawie w styczniu 1929 r., że Wisła,

jako najważniejsza droga wodna w Polsce, powinna być uregulowana jak najszybciej, wyraża ufność, że Rząd w pełnym uznaniu znaczenia regulacji Wisły dla rozwoju gospodarczego, jak również dla obrony Państwa, z nastaniem normalnej konjunktury podejmie energiczną akcję, ażeby w jaknajkrótszych etapach zrealizować przedewszystkiem program, przewidziany w projekcie ustawy, wniesionym do Sejmu przez Ministerstwo Robót Publicznych w r. 1930.

Kongres uważa przytem za pożądane, aby budowę kanału Spytkowie — Kraków, projektowaną w pierwszym pięcioleciu, przełożyć na okres drugi, natomiast odnośny kredyt przeznaczyć na wykonanie budowli regulacyjnych na odcinku Warszawa — Otłoczyn, celem przyspieszenia polepszenia żeglowności tego odcinka.

2. W związku z regulacją górnej Wisły uważa Kongres za konieczne dokończenie budowy zbiornika na Sole w Porąbce, celem wyrównania wahań przepływów na odcinku Wisły powyżej ujścia Dunajca podczas stanów niskich.

3. W najbliższym okresie, w którym przeznaczenie większych funduszy na rozbudowę dróg wodnych nie będzie dla Państwa możliwe, uważa Kongres za konieczne ześrodkowanie wysiłków dla wykonania następujących, najpilniejszych zadań na Wiśle:

- a) przystosowanie pod względem warunków żeglugi, w drodze regulacji, przestrzeni Warszawa — Modlin do naturalnych warunków żeglowności Wisły poniżej Bugu;
- b) dążenie do uzyskania na odcinku Wisły od ujścia Bugu do Otłoczyna, przy pomocy robót pogłębiarskich i miejscowych regulacyj, głębokości na przejściach przy niskich stanach wody, równych takim głębokościom na Wiśle pomorskiej;
- c) uzupełnienie regulacji górnej Wisły do Zawichostu i ujęcie rzeki poniżej Zawichostu przynajmniej do Dęblina, dla umożliwienia penetracji węgla wgłęb kraju.

Objęte tym minimalnym programem, roboty regulacyjne powinnyby być przeprowadzone w okresie jak najkrótszym, możliwie pięcioletnim, z przeznaczeniem na ten cel kredytu w kwocie 60.000.000 zł.

4. Z uwagi na to, że obecny tabor żeglugi śródlądowej w Polsce jest przestarzały i nie nadaje się do istniejących warunków nawigacyjnych Wisły na jej głównym odcinku od Warszawy do granicy polsko-gdańskiej, uważa Kongres za konieczne

dążenie do odnowienia i powiększenia taboru jednostkami, przy-
czem, jako najodpowiedniejsze dla stosunków głębokościowych
na Wiśle, byłyby, zdaniem Kongresu, barki, zanurzające się przy
pełnem załadowaniu do jednego metra, o wymiarach poziomych,
ustalonych w projekcie inż. Decjusza, wykonanym dla Warszaw-
skiego Towarzystwa dla Handlu i Żeglugi. Stwierdzając równo-
cześnie, że warunki materialne przemysłu żeglugowego nie po-
zwolą na dokonanie potrzebnych inwestycji bez ułatwienia temu
przemysłowi uzyskania taniego kredytu, Kongres wnosi na:

- a) wprowadzenie na terenie całego Państwa ustawy o hipo-
tece statków;
- b) wydanie ustawy o popieraniu polskiej żeglugi śródlądo-
wej, wzorowanej na obowiązującej ustawie z dnia 28 lu-
tego 1925 r. (Dz. Ust. Nr. 125), wydanej dla popierania
żeglugi morskiej;
- c) stworzenie funduszu pożyczkowego na cele rozbudowy
floty, opartego na wpływach z opłat żeglugowych na Wi-
śle, na wzór funduszu na rozbudowę miast, opartego na
wpływach z podatków od lokali i niezabudowanych
placów.

5. Kongres uznaje, że dla rozwoju rodzimej żeglugi wielkie
znaczenie musi mieć stworzenie instytucji, któraby ześrodkowa-
ła interesy polskiego żeglarstwa śródlądowego, pośredniczyła
w zamówieniach na przewozy, koordynowała prace poszczegól-
nych przedsiębiorców żeglugowych, zapewniając im równocześ-
nie ładunki w kontakcie z właścicielami towarów względnie fir-
mami eksportowemi, czy importowemi, słowem — któraby pro-
wadziła politykę gospodarczą przedsiębiorstw żeglugowych. Kon-
gres zaleca tedy Izdom Przemysłowo-Handlowym w Warszawie,
w Toruniu i Bydgoszczy ujęcie w tym kierunku inicjatywy w rę-
ce i spowodowanie przy wzajemnem współdziałaniu ukonstytu-
owania się odpowiedniego związku przedsiębiorców żeglugowych,
uprawiających przemysł przewozowy na Wiśle i na zachodnich
drogach wodnych, z nią związanych.

6. Doceniając wartość dat statystycznych o ruchu towarów
na polskich drogach wodnych śródlądowych, dla celów technicz-
nych i gospodarczych, Kongres uważa za pożądane uzupełnienie
obowiązujących przepisów postanowieniami, któreby umożliwiły
sporządzanie ogólnej statystyki o ruchu żeglugowym. W tym
celu byłoby konieczne, aby zapisy statystyczne zawierały nazwy
i pojemność statków, przewożących towary, oraz, aby również
kierownicy statków próżnych byli obowiązani do składania za-

pisów z podaniem danych, odnoszących się do statku i celu podróży”.

Po przemówieniu generalnego referenta, Przewodniczący otwiera dyskusję, poczem przemawiają w kolejności następującej:

Inż. J. Zaczek, mając szereg zastrzeżeń co do generalnego referatu i przedstawionych w nim wniosków, podkreśla, że na plan pierwszy, w razie możliwości jakich robót, wysunięta jest zawsze Wisła. Ale jest bardzo duża rozbieżność co do samego programu budowy. Programów zaś takich mamy 4:

- 1) Ministerstwa Robót Publicznych,
- 2) profesora Rybczyńskiego,
- 3) dyrektora Rodowicza, i
- 4) generalnego referenta.

Ten ostatni jest za realizacją projektu M. R. P. z przełożeniem budowy węglowego kanału krakowskiego na dalszy okres.

Zasadniczo zaś programy różnią się co do punktów wyjścia, jedne forsują regulację Wisły na odcinku Warszawa — morze, drugie natomiast uważają za wskazane prowadzenie regulacji od góry, aby udostępnić drogę transportom węgla z Zagłębia w dół rzeki.

Mówca stwierdza brak ładunków na górnej Wiśle w okresie, kiedy nie płyną transporty z płodami rolnymi. Obecnie przy eksporcie węgla Wisła nie odgrywa żadnej roli z powodu złego stanu jej górnego odcinka. Z tej samej przyczyny ruda i złom nie mogą iść tą drogą na Śląsk.

Jak długo więc górnej Wisły nie przystosuje się do przewozu tych surowców, nie będzie ona intensywnie wyzyskana. Wisła poniżej Krakowa reprezentuje drogę wodną o głębokościach przy niskich stanach do 1 metra, o łukach ponad 250 m., natomiast powyżej Krakowa głębokości są do 60 cm., a łuki tak ostre, że wykorzystanie jej dla barek węglowych jest bardzo problematyczne. Kraków, jako centrum przeładunkowe, z powodu niedostatecznie rozwiniętych linii komunikacyjnych, jest nieodpowiedni, to też projekt M. R. P. słusznie dąży do wykończenia w pierwszym rzędzie kanału Spytkowice — Kraków, co zbliży Kraków do Zagłębia o 30 km. i da więcej kombinacji i możliwości transportowych.

Rola Wisły w 1-ym okresie jej regulacji będzie jeszcze bardzo skromna i ograniczona konkurencją kolejową. Cyfrę z 1929 r. — 2 milionów tonn węgla, przeznaczonego na drogę

wodną, można przyjąć bez uszczerbku dla kolejowych ładunków węglowych.

Cyfra ta jest przyjęta o tyle trafnie, że w tym samym roku transporty rudy i złomu od morza do Zagłębia wykazały również podobną ilość, zabezpieczyłoby to więc ładunki powrotne.

Droga wodna Warszawa — morze nie ma wybitnego gospodarczego znaczenia; drogą tą idzie tylko drobnica, a nie towar masowy. Należy jedynie mówić o drodze Zagłębie — Warszawa, gdyż tędy mogą iść podstawowe ładunki eksportowe, i przechodzić przez Warszawę dalej ku morzu. Warszawa nie jest punktem bezpośrednio związanym z morzem i nadającym się na wielkie centrum handlowe. Dla transportu więc na odcinku Warszawa — Modlin wystarczą w zupełności roboty pogłębiarskie mechaniczne, jest to odcinek gospodarczo mało ważny. Mówca wypowiada się za zmianą wniosków generalnego referenta w punktach 1 i 3.

Prof. M. Rybczyński podkreśla, że nie należy traktować łącznie natychmiastowych konieczności, w formie robót doraźnych, z normalnym programem rozbudowy. Obecna depresja gospodarcza wskazuje na potrzebę zaopiekowania się drogami wodnymi w sposób doraźny, gdyż żegluga o wiele łagodniej przeżywa kryzys od kolei. Starając się o odpowiedni dla transportów stan drogi wodnej w dobie kryzysu, umożliwi się w ten sposób utrzymanie niskich cen rynkowych.

Eksport węgla nie jest jeszcze u nas tak ustabilizowany, aby można go było uważać za zjawisko stałe. Eksport ten tłumaczy się bardzo niskimi, deficytowymi stawkami kolejowymi, w porównaniu do stawek, stosowanych wewnątrz kraju, mimo to przenikanie węgla angielskiego na rynek światowy ma już miejsce. To też główny nacisk położyć się winno na penetrację naszego węgla drogami wodnymi po kraju, czyli zasilanie nim rynku wewnętrznego przedewszystkiem. Mówca zgadza się, że odcinek Warszawa — Modlin w tej chwili nie jest odcinkiem głównym, na który należałoby zwrócić specjalną uwagę, daty statystyczne nie wystarczają, aby stawiać go na pierwszym planie. Pewną analogję można tutaj wyprowadzić z porównania z ruchem na drodze wodnej w pobliżu miast stołecznych innych państw, który wszędzie jest ogromny.

Z racji obecnej konjunktury, prof. Rybczyński prostuje cyfry, podane w referatach swoich, a dotyczące cen transportów. Koszta ruchu są mniejsze, koszta zaś postoju są zależne od ilości i stopnia udoskonalenia środków ładunkowych, które u nas są

jeszcze na bardzo niskim poziomie. To też z porównaniem cen transportu kolejną i wodną należałoby jeszcze poczekać, a nie wysnuwać wniosków na podstawie dotychczasowych wyników. Do pracy nad rozwojem żeglugi, prócz Państwa i czynników komunalnych, należałoby pociągnąć również i sfery gospodarcze. Dotyczy to zwłaszcza kwestji budowy spichrów, magazynów i t. p., jak i instalowania mechanicznych urządzeń przeladunkowych.

Dyr. J. Czerwiński omawia sprawę kanału węglowego Spytkowice — Kraków, którego budowa według programu podzielona jest na 3 etapy; zajmie ona dłuższy okres czasu, to też kanał ten nie będzie gotów przed uregulowaniem Wisły środkowej i dolnej. Do tego momentu żegluga będzie się rozwijać, korzystając z polepszenia się stanu rzeki.

Już teraz pojemność barek na odcinku Wisły od Krakowa w górę wzrosła z 50 t. na 100 t. Poniżej Krakowa dojdziemy niebawem z pojemnością do 200 t. Duże trudności powstają tutaj przy ujściach rzek karpackich (piaski). Mówca podkreśla potrzebę wzięcia pod uwagę pierwszego etapu budowy kanału w pierwszym stadium realizowania programów.

Co do Krakowa, to nie należy obawiać się konkurencji kolei z drogą wodną na odcinku poniżej tego miasta. Tam zdobywa się dla żeglugi nowe tereny, ze względu na dużą odległość kolei od rzeki.

Jeśli zaś chodzi o koszty transportu, to żegluga da transport bezwzględnie znacznie tańszy i zasięg transportów w głąb pójdzie coraz dalej. Wciągnięcie węgla na obszary Wisły i jej dopływów otworzyć może ogromne możliwości i opłaci koszty pokonania trudności przy regulacji Wisły środkowej i dolnej.

Inż. M. Wojtkiewicz również stwierdza, że rozbudowa wielkiej drogi wodnej — Wisły pójdzie etapami, teraz jednak trudno przewidzieć, w jakiej kolejności etapy te faktycznie będą po sobie następowały. Wielka droga wodna Wisła — Gdańsk, to możliwość przewozu od 3 — 5 milionów tonn, ale doprowadzenie do takiego obrotu towarowego nie prędko nastąpi i zależeć będzie od skierowania na tę drogę wodną węgla. Bardziej aktualnym byłoby zastanawianie się teraz nad małą drogą Warszawa — Gdańsk, bez węgla, o przewozach drobnicowych, która jednak odegrać może poważną rolę. To też podejmując pracę w kierunku użegłownienia górnej Wisły, jakoteż i kanału, nie należy zaniedbywać jej odcinka środkowego i dolnego, Wisła powinna być przygotowana dla żeglugi małej, a przysposabiać się do żeglugi wielkiej.

Przy regulacji trzeba pamiętać o korzyściach, jakie daje mechaniczne pogłębianie. Niemcy wykształcali łożyska rzek przy pomocy bagrowania. Szczególnie wykorzystać się winno pogłębianie przed regulacją na małą wodę. Miejsca kamieniste pod Płockiem, Włocławkiem i t. p. wymagają pracy mechanicznej. Sposób ten zastosowano z powodzeniem swego czasu na Wołdze pod Rybińskiem.

P. Szczytt-Niemirowicz zgadza się z wywodami generalnego referenta i z wnioskami, przez niego przedłożonemi, wyraża natomiast zdziwienie, że Kongres nie zwrócił uwagi na uchwały Rady Kolejowej z dn. 10.II.1930 r., zacytowane w referacie inż. Swieściakowskiego, a które podkreślają tendencyjną politykę taryfową P. K. P., aby żegludze rzecznej odebrać transporty towarowe. Mówca, odczytując wnioski 1 oraz 2, stanowiące zakończenie referatu inż. Swieściakowskiego, a dotyczące rewizji stawek kolejowych dla frachtów wodno-kolejowych, apeluje o ich poparcie.

Polemizując z inż. Zaczkiem, p. Szczytt-Niemirowicz nie może się zgodzić z tem twierdzeniem, że Warszawa, jako punkt handlowy, nie ma i nie będzie nigdy mieć znaczenia ani szans rozwoju.

Przeciwnie, możnaby bardzo łatwo wykształcić Warszawę na takie właśnie centrum handlowo-towarowe przez umiejętne zestawienie i dobranie taryf przewozowych dla frachtów łamanych. Zagożdżon, który w eksporcie korzysta ze Szczecina, mógłby przez Port Handlowy kierować swe ładunki dla zagranicy.

Łódź, Białystok, Lublin znajdują się również w obszarze ciężenia Warszawy, tylko trzeba zmienić stawki kolejowe.

Gen. St. Kwaśniewski jest zdania, że 3 pierwsze wnioski generalnego referenta są bezprzedmiotowe, należy ograniczyć się obecnie do zadań najbliższych, przyczem byłoby bardzo wskazane uchwalenie rezolucji, któraby podkreślała, że Kongres żywi zaufanie do programu rządowego, ale prosi o wzięcie pod uwagę pewnych dezyderatów, wysuniętych w związku z tym programem.

Rozważa się tutaj, co mamy i w jakiej kolejności regulować, czy górną i środkową, czy też dolną Wisłę, do tych jednak rozważań brak jeszcze należytego oświetlenia ze strony czynnika zainteresowanego, jakim jest przemysł, który mógłby w tym względzie bardzo dużo powiedzieć.

Również z uznaniem powitać należy skoncentrowanie teraz polityki komunikacyjnej w jednym Ministerstwie Komunikacji,

pożądaniem byłoby dążyć do utworzenia Rady Komunikacyjnej przy udziale czynników gospodarczych.

Inż. T. Tillinger zaznacza, że głównym kierunkiem naszej drogi wodnej jest Zagłębie — morze, Wisła nie jest tą najkrótszą drogą, taką najkrótszą drogą jest kanał. Jednak w dzisiejszych warunkach należy na pierwszym miejscu postawić regulację, a nie budowę kanału. Aby kanał był czynny, potrzeba na to pełnego wkładu, natomiast każde parę milionów, włożonych w regulację, daje już pewien efekt. Widać to na odcinku Wisły od Warszawy do Modlina, gdzie kosztem stosunkowo niewielkich robót znacznie podniesiono żeglowność tego odcinka.

Ale trudno znów roboty kanałowe, już zaczęte, zarzucać, dlatego też słusznym byłoby wybrać drogę kompromisu, a mianowicie: budowę kanału kończyć, lecz w tempie wolniejszym, natomiast forsować regulację Wisły.

Inż. J. Pruchnik zastanawia się, czy można układać generalny program rozbudowy dróg wodnych bez uzgodnienia go z programem rozbudowy innych środków komunikacyjnych, jak drogi bite i koleje, oraz z potrzebami rolnictwa. Dla Państwa wszelkie drogi są dobre, tylko trzeba je wykorzystać w granicach tych udogodnień, jakie każde z nich przedstawiają, i nie powinno się dopuszczać do konkurencji między nimi. Sprawy więc gospodarcze i korzyści, możliwe do osiągnięcia, powinny decydować w polityce komunikacyjnej Państwa.

W okresie oszczędności należy wykonywać na drogach wodnych odrazu duże roboty, w przeciwnym razie wydatki mogą być bezcelowe.

Mówca zwraca się do Prezydium z apelem o zainicjowanie akcji w celu zwołania konferencji fachowców z dziedziny rolnictwa, przemysłu i komunikacji dla uzgodnienia potrzeb i programów.

Na tem przemówieniu Przewodniczący o godzinie 12.30 przerywa dyskusję i odkłada dalszy ciąg dyskusji na następne posiedzenie popołudniowe o godzinie 16-ej.

3. Trzecie posiedzenie — w dniu 20 czerwca 1932 r.

Porządek dzienny:

1. Dalszy ciąg obrad nad referatami z działu żeglugi śródlądowej, grupa referatów serji B Nr. 1 i 2.
2. Obrady z działu żeglugi śródlądowej — grupa referatów serji B Nr. Nr. 3 do 10 włącznie.

Prezydjum: dyr. J. Czerwiński — przewodniczący, gen. St. Kwaśniewski, dyr. B. Zakrzewski.

Sekretarze: inż. J. W. Swieściakowski, inż. J. Himner i M. Zakrzewski.

Początek posiedzenia — godzina 16.20.

Obecnych na sali 56 osób.

1. Przewodniczący dyr. C z e r w i ń s k i, zagajając obrady i otwierając dalszy ciąg dyskusji nad generalnym referatem dyr. Borna, udziela głosu poszczególnym mówcom w następującej kolejności:

Inż. J. Z a c z e k omawia jeszcze raz referat generalny, a w szczególności program robót na czas najbliższy, wskazuje, że źródłem produkcji jest Śląsk, a celem — handel zamorski, czyli Gdynia — Gdańsk. Pod tym więc kątem widzenia należy układać program robót dla dróg wodnych. Mówca szczegółowo rozpatruje możliwość transportu węgla po kraju, podkreśla, że roboty o charakterze stałym winny być przeprowadzone tylko na odcinku górnym Wisły, a prowizoryczne — na jej odcinku środkowym (dzikim) i dolnym, przyчем górny odcinek w pojęciu robót stałych ma sięgać do Dębina. W rezultacie tych i poprzednich rozważań proponuje zmodyfikować wnioski 1, 2 i 3 generalnego referenta przez połączenie w jeden wniosków 1 i 2, oraz skreślenie wniosku 3-go. Wniosek drugi rozszerzyć i dodać ustęp: „Przy uwzględnieniu budowy zbiorników w górnym dorzeczu Wisły”.

W odpowiedzi inż. Wojtkiewiczowi inż. Zaczek zaznacza, że w zupełności docenia małą żeglugę, a obecnie uważa pogłębianie nawet za właściwsze w niektórych miejscach, niż regulację.

Gen. St. K w a ś n i e w s k i odczytuje wniosek, ujmujący bardziej ogólnie trzy zasadnicze punkty wniosku generalnego referenta, zarazem jeszcze raz podkreśla doniosłość połączenia wszelkich działów komunikacyjnych w jednym Ministerstwie Komunikacji i wyraża nadzieję, że dziedzina dróg wodnych nie zostanie przez to połączenie zaniedbana.

P. E. K r z y ż a n o w s k i przemawia w imieniu organizacji gospodarczych, które przy dzisiejszym stanie dróg wodnych nie znajdują realnych korzyści z ich użytkowania. Drogi więc te należy jak najszybciej przystosować do istotnych potrzeb, przede wszystkim zaś pamiętać trzeba o tem, że mogą one być nam w każdej chwili potrzebne dla wyzyskania ewentualnych pomyslnych konjunktur. Mówca przypomina 1926 r. i strajk węglowy w Anglii.

Również względy natury strategicznej przemawiają za rozbudową dróg wodnych i środków transportowych, a w szczególności za rozbudową drogi wodnej — Wisły, która w czasie wojny była doskonale wyzyskana, natomiast koleje nie mogły podczas wojny podołać wszystkim transportom. Aby przemysł popierał żeglugę, należy w pierwszym rzędzie umożliwić tę żeglugę, sprawa regulacji Wisły i jej użeglowienia staje się zagadnieniem państwem i powinna być specjalnie przez czynniki społeczne popierana. Ponieważ w rejonie Wisły środkowej brak jest kolei, możnaby ją więc zużytkować do transportów węgla, co niewątpliwie przyczyniłoby się do rozwoju przemysłu na odcinku między Sandomierzem a Warszawą. Wówczas Warszawa stałaby się punktem tranzytowym i przeładunkowym, wymaga to jednak zmiany i uzupełnienia istniejących taryf kolejowych dla frachtów łamanych. Transporty z Wilna i Białegostoku do Gdańska i Gdyni, przy stosowaniu odpowiednich stawek kolejowych, mają wszelkie szanse przejścia w Warszawie z kolei na wodę. Również odwrotnie, towary z naszych portów morskich, mijając Warszawę, idą bezpośrednio koleją do Bolszewji; wprowadzenie dobrze dobranych stawek kolejowych umożliwiłoby i te transporty doprowadzać wodą do Warszawy i tutaj dopiero przeładowywać na kolej.

Mówca popiera myśl stworzenia organizacji dla spraw żeglugi śródlądowej, za pośrednictwem której sfery gospodarze będą miały możność wypowiedzenia się o swych potrzebach z dziedziny komunikacji wodnej. Realizacja tak uzgodnionych projektów technicznych pod względem gospodarczym i handlowym byłaby dalszym etapem pracy w kierunku usprawnienia dróg wodnych, a obecna konjunktura szczególnie nadaje się do rozwinięcia szerokiego programu robót publicznych, chociażby tylko pod hasłem zwalczania bezrobocia.

Popierając wnioski dyr. Borny, a wypowiadając się przeciw ich uogólnieniu, proponowanemu przez gen. Kwaśniewskiego, mówca zgłasza wnioski następujące:

1. „Rozwój żeglugi wymaga, aby przy przewozach wodno-kolejowych taryfy kolejowe uwzględniały pełny przebieg towaru koleją łącznie z wodą, wobec czego Kongres wypowiada się za wprowadzeniem tych taryf w najbliższym czasie.
2. Kongres wypowiada się za koniecznością stworzenia przy Ministerstwie Komunikacji specjalnej Rady, z udziałem

przedstawicieli organizacji gospodarczych, w sprawach żeglugi śródlądowej”.

Dyr. K. R o d o w i c z przypomina, że zasadniczy program robót na Wiśle ustalił już I Zjazd Hydrotechniczny w 1929 r., obecnie więc wskazanem byłoby omawiać tylko kolejność tych robót. Wisła, jako droga wodna, posiada w górze węgiel i przemysł, pośrodku — stolicę Państwa, a przy ujściu — port morski. Niewątpliwie w najbliższym okresie nie uda się uregulować i przystosować do potrzeb żeglugi Wisły na całej jej długości, wobec czego należy zdecydować, co jest pilniejszym zagadnieniem, czy dolny i środkowy, czy też górny odcinek tej rzeki?

Uporządkowanie i usprawnienie dla żeglugi Wisły na przestrzeni Warszawa — Gdańsk, to wciągnięcie portów morskich w orbitę interesów stolicy i zbliżenie jej do morza. Obecny ruch kolejowy na linii Gdańsk lub Gdynia — Warszawa jest bardzo znaczny, ale koleje pracują tutaj z dużym deficytem, droga wodna natomiast transporty te, dla kolei nie kalkulujące się, pokonałaby bez żadnych strat, doprowadzając je do Warszawy, skąd już kolejami możnaby je rozprowadzać dalej po kraju.

Oczywiście, duży wpływ na rozwój tego ruchu miałyby dobrze dobrane taryfy kolejowe, czego o obecnie stosowanych nie można powiedzieć.

Aby węgiel mógł iść z Zagłębia w dół Wisły, trzeba pokonać bardzo duże trudności techniczne na odcinku San — Warszawa. W szczególności koło ujścia Radomki kolosalne zapiaszczenie koryta Wisły wymaga przeprowadzenia tam bardzo kosztownej i systematycznej regulacji. Mówca popiera wnioski generalnego referenta.

Inż. L. R e g a m e y dowodzi, że trudno zaczynać regulację od góry rzeki, gdy niewiadomo czy dół rzeki jest już dla żeglugi odpowiednio przygotowany; docenia wielkie znaczenie portu Warszawskiego i 1,5 km. gotowego w nim obrzeża przeładunkowego. Uważa, że zapomocą szeregu udogodnień powinno się zachęcać sfery gospodarcze do osiedlania się nad przygotowanymi już drogami wodnymi. Z regulacją powinno się posuwać po linii najmniejszego oporu, t. zn. od dołu do góry, a więc zaczynać ją tam, gdzie już żegluga istnieje, rozwija się i rozwijać się może na skutek stałego polepszania szlaku wodnego.

Taki projekt drogi wodnej, jak kanał Śląsk — Bałtyk, jest teraz narazie zupełnie nieaktualny.

Również ważnym zagadnieniem jest połączenie drogą wodną Poznania z Bydgoszczą.

Traktat Wersalski miał zapewnić swobodne korzystanie z istniejącego połączenia poprzez terytorjum niemieckie, ale Niemcy robią bardzo duże trudności. To też należy połączenie to wykonać przy pomocy nowego kanału Warta — Gopło. Wzdłuż trasy kanału znajdują się bogate tereny rolnicze, obfitujące w jeziora, dla połączenia tych jezior trzeba zbudować 4 szluzy i przekopać 16 km. kanału.

Kanał ten będzie mieć duże znaczenie pod względem strategicznym, to też Kongres powinien zwrócić uwagę na to aktualne zagadnienie techniczne, do zrealizowania którego dążą miasta Bydgoszcz i Toruń. Projektem tego kanału jest zainteresowanych około 100 jednostek gospodarczych, a w Bydgoszczy zawiązał się już nawet odpowiedni komitet.

Przy budowie powyższego kanału, który obliczony jest na łodzie 600 t., mogą być zatrudnieni bezrobotni. Cały projekt jest już prawie gotów. Mówca zgłasza następujący wniosek z prośbą o jego uchwalenie:

„Doceniając ważność połączenia Warty z Wisłą, tak pod względem gospodarczym, jak i obrony kraju, Kongres wypowiada się za potrzebą natychmiastowego przystąpienia do wykonania budowy kanału Warta — Gopło podług egzystującego projektu rządowego”.

Inż. J. O p o l s k i uważa, że sprawa programów robót regulacyjnych na Wiśle nie może być rozpatrywana na Kongresie, wymaga ona bowiem dużej znajomości rzeki, robót już wykonanych, warunków gospodarczych i t. p. Kongres winien wysunąć jedynie, jako pierwszy punkt swych uchwał, potrzebę regulacji Wisły, a kwestję samych programów należy już pozostawić kompetentnym władzom.

Inż. M. R o ż a n k o w s k i stawia wniosek o zamknięcie dyskusji, który prezydjum poddaje pod głosowanie. Wniosek przeszedł znaczną większością głosów.

Inż. A. M i a n o w s k i stwierdza, że jedyny kapitał w Polsce to praca ludzka. Należy ją wyzyskać przez tworzenie oddziałów robotniczych ochotniczych lub przymusowych, na wzór Niemiec, Bułgarii i Jugosławji. Wykonano tam w ten sposób, a nie pod hasłem zatrudnienia bezrobotnych, bardzo dużo robót, tą drogą możnaby u nas przejść od projektów do ich wykonania.

Przewodniczący dyr. J. C z e r w i ń s k i zwraca uwagę, że dla władz może istnieć tylko całość problemu komunikacyjnego, ujmując więc pod tym kątem zagadnienie rozbudowy dróg wod-

nych, należałoby przy uchwalaniu wniosków, czy też rezolucji unikać partykularnego traktowania sprawy.

Gen. referent dyr. B o r n proponuje w wyniku przeprowadzonej dyskusji, aby szczegółów, ujętych w jego wnioskach 1) do 3) włącznie, nie pomijać w uchwałach Kongresu, mogą one być dla władz pożytecznymi wskazówkami w realizacji programu budowy. Da to się uzgodnić z ogólnym wnioskiem gen. Kwaśniewskiego, a przez to sprawa regulacji Wisły potraktowana będzie przy uwzględnieniu obecnie na niej istniejących warunków.

Po porozumieniu i uzgodnieniu z gen. Kwaśniewskim, który swój wniosek wycofał, dyr. B o r n odczytuje zmieniony wniosek, zastępujący jego wnioski 1, 2 i 3.

Wniosek ten brzmi:

„Kongres, stojąc na stanowisku, zajętem przez I Polski Zjazd Hydrotechniczny w Warszawie w styczniu 1929 r., że Wisła, jako najważniejsza droga wodna w Polsce, powinna być uregulowana jak najszybciej, wyraża ufność, że Rząd w pełnem uznaniu znaczenia regulacji Wisły dla rozwoju gospodarczego, jak niemniej dla obrony Państwa, z nastaniem lepszej konjunktury podejmie energiczną akcję, ażeby w jaknajkrótszym czasie zrealizować przedewszystkiem program, przewidziany w projekcie ustawy, opracowanym przez Ministerstwo Robót Publicznych.

Kongres poddaje przytem rozważeniu Ministerstwa Robót Publicznych przeprowadzenie pewnej modyfikacji w programie w tym kierunku, aby postęp budowy kanału Spytkowice — Kraków dostosować do rozwoju stosunków głębokościowych poniżej ujścia Dunajca do Zawichostu, i uważa równocześnie za pożądane, aby przy przeprowadzaniu robót regulacyjnych, przewidzianych w punkcie 3 ust. 2 projektu ustawy, na Wiśle środkowej dążyć do uzyskania stałego polepszenia stosunków głębokościowych na odcinku Warszawa — ujście Bugu”.

P r z e w o d n i c z ą c y zarządza głosowanie nad zgłoszonymi wnioskami i poddaje jednocześnie pod głosowanie wniosek 1) generalnego referenta (połączenie wniosków 1, 2 i 3). Za wnioskiem opowiedziało się 20 głosów, przeciw wnioskowi 4 głosy.

Wniosek 2-gi g e n. r e f e r e n t a (oznaczony pierwotnie jako 4-ty), przyjęto znaczną większością głosów.

Wnioski 3-ci i 4-ty (dawny 5 i 6) gen. referenta uchwalono znaczną większością głosów.

1-szy wniosek p. Krzyżanowskiego w sprawie dostosowania taryf kolejowych do frachtów łamanych — przyjęto.

2-go wniosek p. Krzyżanowskiego, w sprawie utworzenia Rady dla spraw żeglugi śródlądowej, uchwalono z poprawką inż. Zaczka, aby słowa „przy Ministerstwie Komunikacji” zastąpić słowami „przy powołanej władzy centralnej”.

Przewodniczący z kolei wyjaśnia, że wniosku inż. Regamey'a ze względów formalnych nie można poddać pod głosowanie, gdyż odbiega on od tematów, objętych referatami; możnaby go więc albo dołączyć do wniosku 1-go dyr. Borna, albo też przegłosować go tylko jako rezolucję, przyczem decyzję co do wyboru załatwienia tej sprawy Prezydjum pozostawia Zebraniu.

Po krótkiej dyskusji, wniosek inż. Regamey'a uchwalono jako rezolucję.

2. Po krótkiej przerwie, o godzinie 17.55 podjęty zostaje dalszy ciąg obrad, przyczem dyr. M. P r o k o p o w i c z wygłasza referat generalny na temat referatów z działu żeglugi śródlądowej, grupa referatów Serji B Nr. Nr. 3, 4, 5, 6, 7 i 8, który w skróceniu przedstawia się następująco:

Wśród tematów obecnego Kongresu znajdujemy grupę, której celem było uzyskanie opisów monograficznych naszych czynnych dróg wodnych, z których możnaby poznać szczegółowo stan obecny i zdolność komunikacyjną naszej śródlądowej sieci żeglowej.

Długość wód żeglownych w Polsce według ustawy wodnej wynosi przeszło 5.600 km., z nich w obecnym stanie jest eksploatowanych, jako drogi żeglowne, przeszło około 1.860 km. Referaty, które na Kongres nadesłano, nie obejmują całej sieci dróg wodnych, ale tylko jej część, a mianowicie:

referaty inż. Stanisława Wisłockiego i inż. Stanisława Siebauera — Niemen i Wilję;

referaty inż. Edmunda Walerego Wędzińskiego i inż. Walerego Sobolewskiego — Drogę wodną Niemen — Prypeć;

referat inż. inż. M. Majewskiego i T. Tillingera — Wisłę środkową.

Prócz tego, są dwa referaty, traktujące o Dniestrze, a mianowicie: inż. St. Hubickiego: „Wpływ zabudowania górskich potoków w dorzeczu górnego Dniestru na żeglowność tej rzeki” i inż. Wł. Janowskiego: „Zjawiska lodowe w dorzeczu górnego Dniestru (po ujście Zbrucza)”, które jednak dotyczą tylko bar-

dzo specjalnych zagadnień i nie dają charakterystyki Dniestru, jako drogi wodnej.

Mamy zatem w referatach, zgłoszonych na Kongres, monografie, obejmujące następujące długości dróg wodnych:

Niemen	200 km.
Wilja	70 „
Kanał Ogińskiego, Jasiołda	124 „
Wisła środkowa	360 „

razem 754 km.,

czyli około 41% sieci eksploatowanej dróg wodnych, a około 13,3% długości wód, uznanych ustawowo za żeglowne.

Poprzednio wymienione drogi wodne przedstawiają się w świetle zgłoszonych referatów w sposób następujący:

1. *Niemen* w około 52% swej długości płynie przez terytorjum Polski. Nadbrzeżne tereny Niemna są pokryte na znacznej przestrzeni lasami, wybrzeża natomiast są mało zasiedlone.

Niemen zamarza zwykle w połowie listopada, lody zaś ruszają wiosną w połowie marca. Na okres nawigacyjny przypada około 8 miesięcy.

Chociaż ustawowo zaliczony jest Niemen do rzek żeglownych dopiero od ujścia Szczary w dół, t. j. na długości 200 km., na pozostałej górnej części zaś uchodzi za spławny, faktycznie sporadyczny ruch statków ładownych i nawet holowników odbywa się aż do Stołpców. Jednakże podczas letniej posuchy powyżej ujścia Szczary głębokości spadają na przejściach do 0,4 m., nawet do 0,3 m. i czynią żeglugę prawie niemożliwą. Wyjątek stanowi kilkukilometrowa przestrzeń koło Stołpców, gdzie wykonano w r. 1930 lokalne roboty regulacyjne i uzyskano głębokości 1,00 m. dla miejscowego ruchu statków z tartem drzewem.

Poniżej Szczary głębokość tranzytowa w lecie wynosi nie mniej, jak 0,60 do 0,7 m. i nawet do 1,00 m.

W czasie niskich stanów poważną przeszkodę dla żeglugi stanowią progi polodowcowe. Dla utrzymania nurtu żeglownego pracuje corocznie jedna pogłębiarka i dwie prądówki.

Port większy posiada Niemen w Grodnie i to od r. 1894. Powierzchnia użyteczna portu wynosi 10.000 m² (prócz doku), długość obrzeża wyładowczego 360 mb. Port służy dla rządowego taboru rzeczno-żeglownego, jako zimowisko i ochrona podczas pochodu

kry lodowej. Znajdują w nim jednak przytułek także prywatne statki. Oprócz portu, mamy w Grodnie przystań koło Góry Zamkowej w postaci bulwaru przeładunkowego o długości 510 m. Wzdłuż tej przystani może równocześnie stanąć około 20 statków o długości 20 do 25 m. Magistrat m. Grodna zbudował poniżej powyższej przystani również bulwar na znacznej długości, referat nie wyjaśnia jakiej, ani też czy ten bulwar używany jest dla celów przeładunkowych. Przystań w Grodnie połączenia kolejowego nie posiada.

Poza Grodnem istnieją na Niemnie trzy większe przystanie, posiadające połączenie z drogami kolejowymi, mianowicie w Stołpcach, Niemnie i Mostach.

Znaczenie Niemna, jako drogi wodnej, polega na jego dogodnych połączeniach z innymi drogami wodnymi i z linjami kolejowymi. Przez Szczarę i kanał Ogińskiego Niemen łączy się z dorzeczem Prypeci, przez kanał Augustowski — z dorzeczem Wisły i morzem Bałtyckim, sam tworząc ponadto bezpośrednią drogę wodną do morza z ujściem do zatoki Kurońskiej. Ponadto Niemen sięga w głąb kraju licznymi dopływami spławnymi.

Z powodu rzadkich osiedli i słabego uprzemysłowienia okolic, przez które Niemen przepływa, ruch żeglowny na nim jest mało rozwinięty i koncentruje się przeważnie na odcinku pomiędzy Grodnem a m. Łunną — 53 km. wyżej Grodna, dokąd kursują parostatki pasażerskie i holowniki, oraz do Tyczki — 6 km. niżej Grodna, miejscowości letniskowej. Na pozostałej przestrzeni Niemna pojawiają się tylko barki ładowane między Grodnem a Niemnowem na długości 52 km. i w górze rzeki w obrębie Stołpców. Referat nie podaje typów barek ani statków, jakie kursują po Niemnie, kilkakrotnie jednak, szczególnie mówiąc o portach i przystaniach, wspomina o barkach 20 do 25 m. długich. Według dat statystycznych, będących w posiadaniu M. R. P., barki, kursujące po Niemnie (zarejestrowanych jest 10), mają długość od 21 do 31,5 m., szerokość od 4 do 5,85 m., zanurzenie pełne od 0,70 m. do 0,95 m. i ładowność od 41,7 tonn do 107 tonn.

Ruch żeglowny na Niemnie jest bardzo skromny, jak to widać z tabel statystycznych, umieszczonych w referacie. Osiągnął maksymalną ilość pasażerów 20.600 w r. 1930 i ładunku na statkach pasażerskich 690 t. w r. 1930, na łodziach bez własnego popędu 4.200 t. w r. 1927.

Silnie natomiast zaznacza się na Niemnie ruch spławny, któ-

ry w okresie 1923 — 1930 osiągnął swe maksimum w r. 1929 przy 428 tys. tonn.

Chcąc wreszcie dać zupełny obraz gospodarczego wyzyskania Niemna, referat wspomina o możliwości urządzenia w pobliżu Grodna, gdzie lokalne spadki są większe, zakładu wodno-elektrycznego o mocy do 12.500 K. M.

Referat o Niemnie inż. St. Wisłockiego uzupełnia w swym referacie pod względem hydrologicznym inż. Siebauer, podając stany charakterystyczne wody dla okresu letniego, t. j. od 1.III do 30.XI, uzyskane z pomiarów z ostatniego dziesięciolecia, oraz spływ jednostkowy dla rozmaitych profili hydrometrycznych.

2. *Wilja*. Długość biegu Wilji w granicach Polski wynosi 382 km., z tych na odcinku od ujścia Żejmiany do granicy litewskiej, t. j. na długości 115 km., Wilja, według danych oficjalnych, jest żeglowną, na pozostałej długości 267 km. do granicy sowieckiej jest spławną. Nadbrzeżne tereny ogółem mało zalesione, znaczniejsze połacie leśne znajdują się w dolnej części rzeki. Nad brzegami Wilji leży miasto powiatowe Wilejka i stolica województwa Wilno.

Prędkość w nurcie na powierzchni wynosi latem od 1 do 1,5 m/sek, prędkość znaczna, która powoduje, że rzeka miejscami zimą nie zamarza. Duże spadki i prędkości, a do tego obserwowane nagłe przybory wody latem nadają Wilji charakter rzeki górskiej.

Okres nawigacyjny na Wilji trwa zwykle od początku kwietnia prawie do końca listopada, t. j. 8 miesięcy. Głębokość tranzytowa nie mniejsza od 0,5 m., progi polodowcowe tworzą przykre dla żeglugi miejsca, podobnie jak na Niemnie. Dla czyszczenia nurtu od zwałów kamiennych, pracują 2 prądówki.

W Wilnie zaczęto budować jedyny port na Wilji w r. 1926, do dziś nieukończony. Port po wykończeniu pomieści do 17-tu statków o dług. 20 — 25 m.

Innych urządzonych przystani Wilja nie posiada, jeśli nie będziemy mówili o przystani dla statków pasażerskich w Wilnie.

Żegluga na Wilji wskutek małego zaludnienia terenów nadbrzeżnych i braku ożywienia przemysłowego, znajduje się w stanie prymitywnym. Tylko w okolicy Wilna na 8-kilometrowej długości, między Wilnem a miejscowością Werki, istnieje latem regularny ruch kilku statków parowych i motorowych dla przewozu pasażerskiego na letniska i wycieczki.

Znaczną rolę natomiast odgrywa, podobnie jak na Niemnie, spław drzewa, który w okresie 1923 — 30 wykazał największe

nasilenie w r. 1923, bo prawie 100.000 tonn, najmniejsze w r. 1930, bo tylko 24.000 tonn.

3. *Kanał Ogińskiego i Jasiołda*. Najstarsza w Polsce, sztuczna droga wodna, zbudowana w latach 1765 — 1768, kanał Ogińskiego łączy Szczarę z Jasiołdą, tem samem Niemen z Prypecią, czyli morze Bałtyckie z morzem Czarnem. W czasie wojny światowej armja niemiecka wyzyskała kanał, jako pozycję wojenną, i przez dłuższy czas utrzymywała nad nim swe pozycje obronne, przemieniając obwałowania na schrony i w środku kanału budując na wbitych palach zasieki druciane, skutkiem czego kanał uległ znacznemu zniszczeniu. Odbudowany w latach 1923—1927, został oddany do użytku w r. 1927. Szerokość kanału odbudowanego wynosi w zwierciadle około 18 m., zwęża się w partji środkowej na niewielkiej długości do 12 m. Głębokość zamierzona przy obecnym stanie kanału jeszcze nie osiągnięta, przeszło 1,0 m. Szczytowe stanowisko kanału przechodzi przez jezioro Wygonowskie, z którego spad do Szczary 1,0 m. pokonywa jedna szluz komorowa, spad do Jasiołdy 17 m. pokonywa dziewięć szluz komorowych. Różnice poziomów poszczególnych stanowisk wynoszą od 1,18 m. do 2,33 m. Szluzы komorowe są drewniane, długość całkowita szluzы wynosi 53 m., użytkowa — 40 m., szerokość w świetle 5,4 m., głębokość na dolnym progu — 0,80 m. Wrota szluz drewniane, otwierane ręcznie, wyrównanie poziomów w szluzie i kanale następuje przez otwory we wrotach. Poziom wody w poszczególnych stanowiskach, na długości mniej więcej od Telechan do Jasiołdy, jest wyższy od sąsiedniego terenu i dlatego kanał na tej długości jest obwałowany i po obu stronach ma kanały odwadniające, zwane w referacie przykanałami. Kanały odwadniające łączą się z kanałem żeglownym przez szluzы upustowe, zbudowane w wałach kanałowych, i mogą służyć do przepuszczania wody z jednego stanowiska kanałowego do drugiego.

Zasilanie kanału w wodę dokonywa się z jeziora Wygonowskiego, które w latach suchych jednak niezupełnie wystarcza. Niemiłą przeszkodę dla żeglugi po kanale stanowi Jasiołda, która w porze letniej wykazuje czasami tak niskie stany, że głębokość na progu najbliższej szluzы spada do 0,15 m., co oczywiście wszelką żeglugę czyni przez czas trwania tego stanu niemożliwą. Przed wojną wszechświatową istniały dla zaradzenia temu na Jasiołdzie 2 jazy iglicowe, które jednak w czasie wojny uległy zupełnemu zniszczeniu. W ich miejsce zbudowano obecnie poniżej 1-ej szluzы jaz drewniany, zamykany belkami, który z pewne

mi niedogodnościami, połączonemi z przepuszczaniem statków, pozwala na utrzymanie na dolnym progu szluzu głębokości do 90 cm.

Urządzonych przystani dla statków niema ani na kanale, ani na Jasiołdzie. Statki przybijają w miarę potrzeby w pierwszym lepszym miejscu i ładują towary lub przynajmniej pasażerów. Ruchu żeglownego w kierunku Szczary niema.

Ruch żeglowny na kanale posiada wogóle rozmiary bardzo małe. Według referatu, kursują na nim 3 barki drewniane i 2 parostatki towarowo-osobowe. Barki posiadają wymiary 18 m. \times 3,7 m., przy zanurzeniu 0,60 m., o ładowności około 20 tonn. W zestawieniach statystycznych M. R. P. notowana też jest barka o wymiarach 28,7 m. \times 4,9 m., zanurzeniu 0,72 m. i ładowności 47 t.

Większe nasilenie wykazuje na kanale spław drzewa, podobnie, jak na Niemnie i Wilji, chociaż też osiągnął swe maksimum w wysokości niewielkiej około 25 tysięcy tonn. Holowanie tak statków, jak i tratów, odbywa się na kanale i na Jasiołdzie ludźmi i osiąga szybkość około 1 km/godz. Parostatki rozwijają szybkość do 10 km/godz. na Jasiołdzie i do 7 km/godz. na kanale. Okres nawigacyjny trwa od połowy kwietnia do połowy listopada, czyli przez 7 miesięcy.

Referat podnosi, że obecne rozmiary kanału i szluz pozwalają na pokonanie znacznie silniejszego ruchu, aniżeli to ma miejsce dzisiaj.

W referacie znajdujemy również ustęp, poświęcony znaczeniu meljoracyjnemu kanału Ogińskiego. Z przedstawionego stanu rzeczy można wnioskować, że znaczenie dodatnie dla meljoracji mogą mieć raczej kanały odwadniające, idące wzdłuż kanału, aniżeli sam kanał, który na znacznej długości posiada stan wody wyższy od sąsiedniego terenu.

Głębiej w tę sprawę wnika referat inż. Sobolewskiego, który uważa kanał w dzisiejszym jego położeniu i w dzisiejszym jego stanie raczej za szkodliwy dla celów meljoracyjnych i projektuje przełożenie tego kanału dalej na zachód, gdzie dział wodny między Szczarą a Jasiołdą jest niższy o 4 m. od obecnego położenia kanału. Wychodzi przytem z założenia, że w związku z meljoracją zabagnionych terenów, zależnych od drogi wodnej Jasiołda — kanał Ogińskiego — Szczara, o obszarze łącznie około 78:000 ha, zajdzie konieczność obniżenia zw. wody przeszło o 1 m. zarówno w kanale Ogińskiego, jak na Szczarze i Jasiołdzie. W obecnej trasie kanału Ogińskiego wywołałoby to obni-

żenie zw. wody w jeziorze Wygonowskim, które leży na stanowisku szczytowem, skutkiem czego zniknąłby zbiornik zasilający, gdyż jezioro jest płytkie. Trzeba zatem kanał przełożyć. Nową trasę należałoby poprowadzić od rzeki Szczary rzeką Hrywda, kanałem Lubiszczyckim, dalej kanałem Sporowskim do Jasiołdy przed Motolem. Celem zasilenia kanału, należy górną Szczarę skierować przez jezioro Wygonowskie i Bobrowickie na szczytowe stanowisko kanału. Uzyskuje się przez to zlewnię stanowiska szczytowego, dającą przy średnim niskim stanie w kanale zasilającym około 2,5 m³/sek., wystarczającą dla celów żeglugi. Oprócz tego, jest możność zbudowania, przy ujściu kanału zasilającego, zbiornika o powierzchni 8.200 ha. Zbiornik ten służyłby nietylko do zasilania kanału w okresie żeglugi, ale też do utrzymania większych głębokości na Szczarze i Jasiołdzie podczas niskich stanów, oraz do nawodnienia meljorowanych terenów w dorzeczu Hrywdy i Jasiołdy. Jednocześnie zbiornik może być wykorzystany jako gospodarstwo rybne, o dochodzie rocznym 2.000.000 zł. Jako drugi zbiornik, przeznaczony specjalnie dla Szczary, mógłby być wykorzystany istniejący zbiornik przy ujściu Hrywdy, z tem, że napełniany byłby nie jak obecnie z Hrywdy, lecz ze Szczary.

Przytem inż. Sobolewski podnosi znaczenie dróg wodnych dla terenu poleskiego, gdzie drogi lądowe, prowadząc miejscami wyższymi, omijają znaczną ilość miejscowości, położonych w zabagnionych nizinach. Wykazując związek rozwoju ekonomicznego wschodnich połaci Polski z rozbudową komunikacji, podnosi na tem tle również znaczenie ekonomiczne przyszłego przełożonego kanału Ogińskiego, który przedstawia, jako drogę o zdolności transportowej, równej innym linjom komunikacji wodnej.

Inż. Sobolewski streszcza referat w 5 końcowych wnioskach, nie stawiając jednak żądania poddania ich uchwałom Kongresu, z tego powodu wstrzymuję się też od przedstawienia ich Kongresowi do uchwały, tem bardziej, że treść wniosków niektórych przedstawia się za daleko idącą w szczegóły, aniżeli by to można rozstrzygnąć na podstawie szkicowego tylko charakteru projektu, przedstawionego w referacie, opartego zresztą, jak sam autor przyznaje, na niezupełnie ścisłych danych. Uważam to tem bardziej za zbyt cenne, że sprawa ma być z dostatecznym uzasadnieniem i tak opracowana przez Biuro Projektu Meljoracji Polesia.

4. *Wisła środkowa*. Referat inż. inż. Majewskiego i Tillingera podaje rezultaty robót, wykonanych przez polską admini-

stracę Wisły na długości rzeki, pozostającej w zarządzie Warszawskiej Dyrekcji Dróg Wodnych. Część właściwa referatu podaje wiele nadzwyczaj zajmujących danych co do robót, wykonanych na środkowej Wiśle. O ile chodzi o ich charakter, to jest on wynikiem wymagań życia i ograniczonych środków finansowych, jakie Państwo mogło na Wisłę poświęcić, a które nie pozwoliły wejść na drogę planowej i systematycznej regulacji. Wymagania życia wołały o obronę przed spustoszeniem przez rzekę okolic nadbrzeżnych, to też roboty na Wiśle musiały mieć przede wszystkim charakter ubezpieczenia brzegów, przyczem budowle ochronne uzgadniano z projektami regulacji na wodę brzegową.

Niezmiernie ciekawe są zebrane sumarycznie rezultaty dokonanych robót od 1919 r. do 1930 r. Oto wykonano tam podłużnych 19,5 km., opasek faszynowych 27 km., tam poprzecznych prawie 50 km., materaców faszynowych prawie 55 tys. m.², obsadzono plantacji wiklinowych przeszło 1.500 ha, wybagrowano w portach i nurcie przeszło 4.800.000 m.³. Rezultatem tych robót jest ubezpieczenie przeszło 156 km. długości brzegów na ogólną ich długość 720 km., czyli 21,9%, podczas gdy w r. 1919 długość brzegów Wisły uregulowanych lub jako tako umocnionych w granicach Dyrekcji Warszawskiej wynosiła około 4,5%.

W części II referatu znajdujemy krótkie opisy robót, wykonanych w 25 miejscach budowy, z dołączeniem planów sytuacyjnych. Z uwag, zawartych w opisach, uderza przede wszystkim kilkakrotnie podniesiony fakt, że nieodpowiednie kierunki wałów ochronnych wywołują nader niekorzystne działanie wód wielkich na stałość brzegów i następnie, że roboty wykonane dały rezultaty nie tylko w umocnieniu i ustaleniu brzegów, ale także wpłynęły korzystnie na pogłębienie nurtu, t. zn. dały rezultaty korzystne także dla celów żeglugi. Tak się rzecz ma pod Piotrawinem, pod Lucynią-Zastowem, pod Kazimierzem, Parchatką, Nadbrzeziem, Grochalami i Śladowem. W miejscowościach tych, od czasu wykonania budowli ochronnych i częściowo regulacyjnych, nie notuje się głębokości mniejszych, jak 1,0 m. do 1,5 m.

Opisując typy budowli wodnych, przyjętych w Dyrekcji, referat słusznie podnosi, że jednym z najważniejszych zadań będzie wyprowadzenie na podstawie doświadczeń pewnego optimum typu budowli regulacyjnych pod względem technicznym i ekonomicznym. Szkoda, że przy tej sposobności nie zostały podane rezultaty zastosowanych na próbę tam płotkowych.

W zakończeniu referat podnosi kwestję wielkiej wagi prowadzenia dalszego robót. Wobec obecnie chwilowego, koniecznego przerwania robót, o ile wznowienie tychże nie nastąpiłoby w najbliższym czasie, należy się obawiać, że w wielu miejscach rzeka o tyle może zmienić swe koryto, że nie tylko opracowane dotychczas projekty regulacyjne staną się nieaktualne, lecz znaczna część wykonanych robót straci swe znaczenie i może stać się przeszkodą w wykonaniu dalszych robót, czego mamy przykłady w wielu miejscach rzeki, gdzie tu i ówdzie przed wojną oddzielnie wykonane budowle ochronne i umocowania brzegów znalazły się z czasem na nurcie i musiały być z wielkim nakładem kosztów usuwane.

W referacie uwaga powyższa nie ma formy wniosku, wydaje mi się jednak tak ważną, szczególnie w obecnej chwili, że uważam za stosowne przedstawić do uchwalenia Kongresowi wniosek na niej oparty o następującem brzmieniu:

„Z uwagi, że przerwy w wykonywaniu rozpoczętych na Wiśle środkowej robót regulacyjnych i dla ochrony brzegów mogą spowodować zmiany łóżyska rzeki tak, że znaczna część robót wykonawczych straci swe znaczenie, a nawet może stać się przeszkodą w wykonywaniu dalszych robót, Kongres uważa za konieczne nieprzerwane dalsze prowadzenie robót”.

5. *Dniestr*. Oba referaty, dotyczące Dniestru, są mało związane z kwestją żeglugi. Referat inż. St. Hubickiego ma za przedmiot znaną sprawę wpływu regulacji potoków w górskiej części dorzecza rzeczno na regulację rzeki. Chodzi o wstrzymanie ruchu rumowiska przez budowę zapór i regulację łóżyska potoków oraz zalesienie terenu, na którym rumowisko się wytwarza.

O ile chodzi o dorzecze górnego Dniestru, drugi środek, t. j. zalesienie terenu, referat uważa za niemożliwy do wykonania ze względu na ludność, której podstawą bytowania są słabo zadarnione stoki i połoniny, na których wypasa bydło. Zaleca zatem tylko pilną uwagę na stoki i usuwanie tworzenia się debr już w samych zaczątkach oraz niedopuszczenie dalszego niszczenia lasów.

Sam temat omówiony jest w formie bardzo ogólnej, a jeśli weźmiemy pod uwagę, że w podobny sposób, jak dorzecze górnego Dniestru, oddziaływują na regulację Dniestru również górskie dorzecza wszystkich jego karpackich dopływów, uznać musimy, że referat obejmuje tylko mały fragment dylematu.

Z referatu inż. Janowskiego dowiadujemy się, że ważny dla stosunków nawigacyjnych okres lodowy na Dniestrze żeglow-

nym w granicach Polski trwa od 92 do 103 dni. Jest to okres od chwili wystąpienia pierwszych zjawisk lodowych na rzece, aż do chwili ostatniego zniknięcia tych zjawisk. Za przeciętny można przyjąć okres 99 dni, który rozpoczyna się przeciętnie około 29 listopada, kończy około 7 marca. Daty powyższe oparte są na obserwacji 6 stacyj wodowskazowych w okresie od 1909 r. do 1930 r.

Okres zamarzania, t. j. okres od chwili utworzenia się całkowitej pokrywy lodowej do chwili ostatecznego ruszenia lodów trwa przeciętnie 80 dni, początek jego przeciętnie przypada na 14 grudnia, a koniec, t. j. ruszenie lodów, przeciętnie na około 2 marca. Co do zejścia lodów, stosunki na Dniestrze układają się o tyle korzystnie, że wobec biegu rzeki poza granicami Polski w kierunku ku południowemu wschodowi i wobec wcześniejszego ocieplania się klimatu w kierunku do morza Czarnego, ruszanie lodów na dolnym Dniestrze następuje wcześniej, co korzystnie oddziałuje na spływ lodów z Dniestru naszego.

Oprócz monografii dróg rzecznych mamy między nadesłanymi referatami trzy poświęcone portom rzeczonym.

6. *Port w Poznaniu* znajdujemy opisany w publikacji inż. Tadeusza Rugego i Czesława Bielenia, p. t. „Poznań, polski port śródlądowy”, wydanej przez T-wo Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce. Zbudowany przez Magistrat m. Poznania w czasie 1901 — 1905 r. w swej formie, jest to właściwie bulwar portowy, długości 740 m., z torami dojazdowymi, wyposażony w różne urządzenia przeładunkowe.

W r. 1913 obrót w porcie wynosił 220.000 t., co przy długości obrzeża 740 mb. daje zdolność przeładunkową okragło 300 tonn rocznie na 1 mb. obrzeża, t. j. tyle, ile osiągnął Berlin, więcej niż Magdeburg (240) i Moguncja (160). Podczas wojny światowej i w pierwszych latach powojennych nastaje zanik ruchu na Warcie i w porcie poznańskim. Ruch ten zaczyna się ożywiać w r. 1924 i w r. 1928 osiąga prawie 115.000 tonn. Zauważyć się przytem daje procentowy wzrost ładunków masowych.

Bulwar portu poznańskiego znajduje się na brzegu wypukłym o znacznej krzywiznie, przeto cierpi na stałe zamulanie. Ta okoliczność była pobudką dla Magistratu do opracowania projektu przebudowy dzisiejszego portu i jego rozbudowy do rozmiarów przyszłego spodziewanego ruchu. Projektowany port nowy będzie miał do rozporządzenia 9.000 mb. obrzeża, wolnego od zalewu wielkiej wody, około 4,500 mb. nadbrzeży, zatapiających przy stanach powyżej 12,5 m. (referat nie podaje przez ile

dni), ponadto pewną ilość brzegów, nadających się tylko dla postoju statków; ogólna powierzchnia wodna portu wyniesie około 50 ha, powierzchnia terenów przemysłowych przy porcie około 22 ha, powierzchnia terenów składowych 28 ha, ponadto znaczna powierzchnia zajęta będzie torami kolejowymi.

Przyjmując przeciętną zdolność przeładunkową 200 t/mb. rocznie dla nadbrzeży niezatapianych i 50 t/mb. dla nadbrzeży zatapianych, otrzymujemy zdolność przeładunkową portu projektowanego 2.000.000 tonn rocznie.

Autorowie uważają, że cyfra ta nie będzie za nieprzesadzoną po wybudowaniu kanału węglowego i zrealizowaniu programu rozbudowy dróg wodnych w Polsce, szczególnie kanału Warta — Gopło, regulacji Warty od Konina do ujścia Proсны i uzupełnienia regulacji Warty od Proсны do Poznania. Autorowie liczą, że względy gospodarcze i strategiczne spowodują rozpoczęcie powyższej sieci w najbliższym czasie przez władze państwowe przy współudziale samorządów.

7. *Port handlowy w Warszawie.* Inż. Swieściakowski w referacie swoim podnosi przede wszystkim przyczyny, które wywołały budowę portu handlowego na Saskiej Kępie. Cały ruch żeglowski, pasażerski i towarowy skupiał się na lewym brzegu Wisły, w okolicy mostu Kierbedzia, na odcinku o długości niepełna jednego km. Odcinek ten wąskiego wybrzeża, bez możliwości rozbudowy w głąb terenu, położony w profilu wielkich wód i pochodu lodów, mógł być traktowany jako zło konieczne, dopuszczalne przy słabo jeszcze rozwiniętym ruchu żeglownym. O ile żeglugę pasażerską z tym stanem można było pogodzić i pozostawić ją ze swemi przystaniami w dotychczasowym miejscu, należałoby dla żeglugi towarowej wynaleźć inne pomieszczenie. Jako odpowiedni z rozmaitych względów dla tego celu teren, uznano obszar gruntów, położony na prawym brzegu Wisły, o powierzchni 92,2 ha, stanowiący w dużej mierze łąkę wiślaną, pozatem obejmujący nieużytki bagniste, względnie grunta niskie o wątpliwej wartości budowlanej, który swoim charakterem, wielkością, bliskością Dworca Wschodniego przedstawiał dogodną całość, zamkniętą dla budowy portu towarowego.

Projekt portu otrzymał zatwierdzenie władz w r. 1923. Potrzeby żeglugowe przy opracowaniu projektu oparto na założeniu, że w okresie 50-letnim ludność Warszawy wzrośnie do 2.000.000 mieszkańców, obrót towarowy na Wiśle wzrośnie w tym okresie do wysokości 0,9 t. na mieszkańca rocznie, czyli do 2 milionów tonn rocznie, co przy zdolności przeładunkowej

225 tonn na 1 m. obrzeża rocznie, daje potrzebę około 9 km. obrzeży. Projekt przewiduje 8 basenów portowych z ujściem do wspólnego basenu łącznikowego, założonego równolegle do biegu rzeki. Długość obrzeży portowych wynosi w całości 8.870 mb., z czego na użyteczną długość przypada około 7.500 mb. Dla przeładunków z wody na kolej przewidziano 1885 mb. obrzeża. Połączenie nadbrzeży kolejowych z siecią dróg żelaznych uzyskuje się przez wprowadzenie na teren portowy toru bocznicowego z Dworca Wschodniego.

W stosunku do wód wysokich projekt przewiduje 1.301 mb. obrzeża, wzniesionego ponad najwyższy stan wody, 2.724 mb. obrzeża, zatapianego przez $1\frac{1}{2}$ dnia średnio w ciągu roku do wysokości $\frac{1}{2}$ m. względnie 1 m., reszta terenów będzie ulegała zalewowi do $1\frac{1}{2}$ m. wysokiemu przez 5 dni średnio rocznie, nadaje się więc tylko do składowania na wolnym powietrzu dla ładunków niemagazynowanych.

Dno basenów portowych zaprojektowano w głębokości $3\frac{1}{2}$ m. przy stanach średnich Wisły, a więc z zapasem, a to z uwagi na spodziewane pogłębienie Wisły po regulacji.

Budowę portu rozpoczęto właściwie w r. 1919. Do dnia dzisiejszego gotowy jest jeden basen w całości, jeden w połowie, i odpowiednia część basenu łącznikowego. Obrzeży wykonanych jest 1.834 mb., w tem 464 mb. obrzeży zatapianych. Jednocześnie wybudowano na języku między basenami tor kolejowy i bocznicę do Dworca Wschodniego; obrzeże kolejowe od 1 maja r. b. zostało otwarte dla ruchu towarowego. Na terenie zatapianym zainstalowano prowizorycznie ruchomy dźwig parowy o nośności do 5 t., montowanie drugiego dźwigu o nośności 2 t. jest w toku. Wydatki wynoszą przeszło 5 milionów zł.

Port został otwarty dla ruchu towarowego w r. 1927.

Zdolność przeładunkowa portu w jego obecnych ramach może wynosić 260.000 t. rocznie, podczas gdy obrót ładunków w r. 1931 wynosił bez żwiru ogółem w porcie warszawskim 42.000 t., w czasie największego nasilenia po wojnie w r. 1928 — 56 tys. tonn. Odnośne obroty w porcie na Saskiej Kępie wynosiły w r. 1931 — 33 tys. tonn, w r. 1928 — 18 tys. tonn.

Przeniesienie ruchu towarowego z lewego brzegu Wisły do portu handlowego wykazuje ciągły wzrost, w latach od 1927 do 1931 wynosiło 11%, 34%, 89%, 78%, 82%.

Narazie budowę portu zamknięto w ramach dotychczasowego wykonania, rosnące potrzeby wskażą chwilę odpowiednią do budowy następnych basenów. Wykonanie portu w całości pro-

jektowanej jednak stoi wogóle pod znakiem zapytania, z uwagi na plany rozbudowy i rozszerzenia miasta Warszawy. Od maja b. r. czynne jest połączenie kolejowe portu z Dworcem Wschodnim państwowej sieci kolejowej.

8. *Port na Żeraniu.* Port na Żeraniu, którego budowę rozpoczęto w r. 1919 i wkrótce przerwano, do dziś pozostaje w sferze projektów. Inż. Tillinger przedstawia w swym referacie budowę portu na tle szerszem w związku z uporządkowaniem stosunków wodnych w okolicy Pragi. Warszawa posiada wprawdzie już port częściowo wybudowany na Saskiej Kępie o charakterze handlowym, który nie nadaje się jednak na port przemysłowy dla braku terenów, odpowiednich na zakłady przemysłowe. Port na Żeraniu przewidziany jest w dzielnicy północno-wschodniej miasta, która według projektu rozbudowy Warszawy, przeznaczona jest dla przemysłu, a teren portu sąsiaduje ze stacją rozdzielczą towarową i ma z siecią kolejową dogodne połączenia.

Tereny, potrzebne do budowy portu, były zakupione przez Rząd jeszcze w r. 1919 i obecnie stanowią własność Państwa. Teren państwowy, przeznaczony na port, wynosi 166 ha, z których, według projektu, 22 ha zajmie powierzchnia wody, przeszło 100 ha — tereny, przeznaczone na fabryki i składy, a reszta przeznaczona na ulice, wały, zieleńce i budynki państwowe. Port jest projektowany, jako port o stałym poziomie, zaopatrzonego w szluzę komorową o różnicy poziomów między poziomem portu a zerem Wisły 3,60 m. (0 Wisły 76,60).

O ile chodzi o zasilenie portu w wodę, to projekt przewiduje, że w przyszłości będzie zbudowany kanał z Bugu do Wisły, ujmujący wodę około Małkini, którego przepływ będzie wyrównany przez zbiornik koło Włodawy na 75 m³/s, i ten to kanał będzie utrzymywał w porcie należyty poziom.

Jednakże, ponieważ budowa kanału leży w dalszej perspektywie, aniżeli budowa portu, projekt przewiduje takie tymczasowe rozwiązanie, by budowa portu była możliwa tymczasem niezależnie od budowy kanału z Małkini, i znajduje je w połączeniu z zagadnieniem odwodnienia okolic Pragi, które w obecnej chwili jest aktualne. Są opracowane zatem równoległe 2 projekty portu: jeden tymczasowy i projekt definitywny, zupełnie ze sobą uzgodnione tak, aby roboty, przewidziane w projekcie tymczasowym, były częścią robót projektu definitywnego.

Projekt tymczasowy przewiduje dwa kanały zasilające: jeden przez uchwycenie w górnej części rzeki Długiej oraz Rowu

Brudnowskiego i sprowadzenie wody z górnej części ich dorzecza do portu (kanał Białołęcki), drugi sprowadza wodę rowu meljoracyjnego wawerskiego trasą dawniej projektowanego i częściowo wykonanego kanału, t. zw. obwodowego do portu.

Celem zapobieżenia zbyt niemu podniesieniu się poziomu wody w porcie, w razie silniejszego napływu wody kanałami zasilającymi w porze większych opadów, przy wyższym jednocześnie poziomie Wisły, aniżeli 3,60, gdy swobodny odpływ przez szluzę w Żeraniu będzie niemożliwy, przewiduje projekt odprowadzenie wody z portu kanałem z ujściem do Wisły w takim miejscu, gdzie najwyższy poziom rzeki nie dosięga poziomu wody w kanale. Przy spadku kanału $0,02^{0}/_{00}$ znajduje projekt to miejsce 8 km. poniżej portu koło Jabłonny. Celem utrzymania poziomu wody w kanale w wypadku, gdy przepływ przez kanał będzie 0 na poziomie portu, kanał będzie miał szluzę wylotową, a regulowanie przepływu i poziomu będzie się odbywało za pomocą upustu obok szluzi wylotowej.

Wszystkie kanały i port sam mają poziom niższy od sąsiedniego terenu o tyle, że gruntowne odwodnienie tegoż będzie zupełnie możliwe.

Sprawa odwodnienia okolic Pragi przedstawia się ze swej strony w następujący sposób: wody okolicy spływają do trzech recipientów: rzeki Długiej i kanału Brudnowskiego, uchodzących do Bugu i do rowu wawerskiego, który uchodzi do Wisły.

W dorzeczu rowu wawerskiego i kanału Brudnowskiego wykonują już prace odwadniające, założone dla tego celu spółki wodne, dla Długiej opracowany jest w latach 1919 i 1920 projekt regulacji, dotychczas nie wprowadzony w stan realizacji. Odwodnienie niziny wawerskiej przewiduje odprowadzenie wód niskich do jeziora Kamionkowskiego, i w razie wyższych stanów na Wiśle przepompowywanie ich do rzeki. Wody wielkie kanału wawerskiego powstrzymuje szluz w wale poprzecznym Wisły, t. zw. gościańskim, i kanał ulgi odprowadza je przez osobną szluzę w wale wiślańskim do Wisły. W razie wysokich stanów wody na Wiśle wody te odpływu nie mają i zalewają cały teren powyżej wału gościańskiego.

Kanał Brudnowski otrzymuje znowu wodę cofkową z Bugu przy wysokich stanach wód, obwałowanie zaś rzeki przy ujściu i przepompowywanie wód uważa referat za niemożliwe z powodu znacznej powierzchni dorzecza kanału. Podobnie się ma z projektowaną regulacją Długiej.

Projektowane kanały, zasilające port w Żeraniu, odbierają wody części dorzecza Długiej, kanału Brudnowskiego i rowu wawerskiego i, umożliwiając ich wolny odpływ bez przerwy przez kanał odprowadzający z portu do Wisły koło Jabłonny, ułatwiają zadanie odwodnienia, z reszty bowiem dorzecza łatwo wody będzie przepompować do Wisły w czasie jej wysokich stanów.

Prócz tego, tereny zabagnione dzisiaj posiadają nadzwyczajną obfitość wód gruntowych. Te uchwyciłby skutecznie przez swą głębokość kanał obwodowy. Równolegle do kanału Brudnowskiego możnaby dla tego celu zbudować kanał o jednym poziomie od kanału Białołęskiego do Bugu w miejscu, gdzie poziom wód wielkich Bugu będzie poniżej poziomu wód w kanale. Myśl podobna, jak w rozwiązaniu koło Jabłonny. Kanał ten do Zegrza miałby i znaczenie dla żeglugi, pomyślany bowiem w rozmiarach, jako żeglowny, skracałby odległość z Zegrza do Warszawy z 65 km. do 18 km., czyli o 47 km. W razie potrzeby wody swoje kanał oddawałby dla zasilenia portu w Żeraniu.

Na tem polega łączność projektu portu w Żeraniu z odwodnieniem okolic Pragi.

W razie zbudowania kanału z Małkini kanały projektowane, zasilające i odprowadzające, będą rozszerzone do rozmiarów kanałów żeglownych.

W referacie autor podnosi też myśl skanalizowania Wisły pod Warszawą przez budowę jazu iglicowego pod Bielanami. Wstęga Wisły uregulowanej w obrębie Warszawy kiedyś na małą wodę, odchodząc od linii dzisiejszych bulwarów, będzie tworzyła obraz conajmniej niepiękny. Prócz tego, regulacja na małą wody zwiększy, według referatu, niebezpieczeństwo wezbrań wskutek zatorów. Przez spiętrzenie wody w jazu, otrzymamy z jednej strony stałe poziomy w porcie na Żeraniu i na Saskiej Kępie, zaoszczędzimy na regulacji Wisły na małą wodę na długości 22 km., niepotrzebną będzie szluza w Żeraniu, wystarczy szluza koło Jabłonny, która czyni zbyteczną szluzę przy jazu. Prócz tego, zyskamy pejzażowo obraz Warszawy, co autor w czarownych barwach przedstawia nam jako wizję przyszłości”.

P r z e w o d n i c z ą c y otwierając dyskusję nad generalnym referatem **d y r. P r o k o p o w i c z a**, komunikuje, że do Prezydjum wpłynęło pismo inż. L. Sikorskiego i towarzyszy treści następującej:

„Wśród zgłoszonych referatów znajduje się referat inż. T. Tillingera „Port na Żeraniu”, który dla Warszawy i jej

najbliższych okolic może posiadać b. duże znaczenie tak pod względem komunikacyjnym i ekonomicznym, jak i pod względem meljoracyjnym. Sprawa powzięcia pewnych zasadniczych decyzji w sprawie tego projektu jest b. aktualna, a nawet pilna z uwagi na ścisły związek tego projektu z wykonywanymi projektami osuszenia okolic Warszawy.

Byłoby pożądanę, aby Kongres po przeprowadzeniu dyskusji miał możność zająć stanowisko wobec projektu inż. Tillingera; o ile wobec spóźnionej pory rozpatrzenie projektu inż. Tillingera będzie niemożliwe, — niżej podpisani proszą Prezydjum Kongresu o spowodowanie zwołania specjalnej konferencji, poświęconej projektowi inż. Tillingera”.

Zdaniem Prezydjum Kongresu należałoby sprawę tę, w formie odpowiednio zredagowanego wniosku, przekazać do załatwienia Zarządowi Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce.

Inż. T. Tillinger wyjaśnia, że jeszcze w 1919 r. zaczęto z inicjatywy rządowej budować pod hasłem zatrudnienia bezrobotnych, lecz bez opracowanego zawczasu projektu, t. zw. kanał obwodowy wraz z portem na Żeraniu. Wykonany obecnie przez niego projekt tego portu i odwodnienia najbliższej okolicy Warszawy po prawym brzegu Wisły, opiera się w dużej mierze na robotach już wykonanych przez Państwo w 1919 r., projekt ten nie jest jednak jego projektem, lecz wykonanym przez Dyрекcję Dróg Wodnych w Warszawie.

Inż. Żaczek dowodzi, że wobec rządowego charakteru projektu portu na Żeraniu interpelacja inż. Sikorskiego i towarzyszy, jak również uchwalenie w związku z nią odpowiedniego wniosku nie jest celowe.

Inż. L. Sikorski w odpowiedzi podkreśla, że charakter projektu portu na Żeraniu nie może być przeszkodą do zajęcia się nim przez sfery zainteresowane techniczne i gospodarcze. Zagadnienie odwodnienia prawego brzegu Wisły pod Warszawą jest sprawą bardzo aktualną i wymaga ze wszech miar uzgodnienia.

Po krótkiej jeszcze dyskusji, w której zabierali głos Przewodniczący i inż. Żaczek, interpelację inż. Sikorskiego uchwalono przekazać Zarządowi Stowarzyszenia w formie wniosku treści następującej:

„Kongres poleca Zarządowi Stowarzyszenia zwrócić się do właściwych władz o udzielenie projektu budowy portu

na Żeraniu do wglądu, celem umożliwienia zaopiniowania tego projektu przez specjalną w tym celu wyłonioną komisję z uwagi na wielką doniosłość, jaką zagadnienie to może mieć dla spraw odwodnienia najbliższej okolicy stolicy”.

Wpływają jeszcze do Prezydium dwa wnioski: rozszerzony wniosek dyr. Prokopowicza:

„Kongres zwraca uwagę kompetentnych Władz Centralnych na konieczność utrzymania w dobrym stanie dotąd wybudowanych budowli na rzekach i osiągniętych przez nie wyników”

i inż. J. Wowkonowicza:

„Pierwszy Narodowy Kongres Żeglugi, mając na uwadze, że na warunki przepływu wód na rzekach żeglownych, mających swe źródła w Karpatach, a w szczególności Wisły i Dniestru, mają duże znaczenie zabudowania górskich potoków i zalesienia nagich stoków gór, wyraża zapatrywanie, że równoległe z akcją regulacji Wisły i Dniestru winny być zabudowane górskie potoki i zalesione nagie stoki gór, oraz że akcja ta winna być jednolicie ustawowo unormowana”.

Oba wnioski powyższe zostają bez dyskusji uchwalone jednogłośnie.

Z kolei **P r e w o d n i c z ą c y** udziela głosu inż. J. Decyuszowi, który w krótkich słowach wyjaśnia zasady maszyny parowej o obrotowym rozrządzie pary w zastosowaniu do napędu statków rzecznych, własnego pomysłu (referat Serji B Nr. 10), jak również pokrótce streszcza referat inż. St. Wiślockiego „Zasady stateczności statków rzecznych” (ref. Serji B. Nr. 9).

Na zakończenie **P r z e w o d n i c z ą c y**, komunikując o nadejściu od prof. Matakiewicza ze Lwowa depeszy z życzeniami dla Kongresu, stwierdza, że program prac Kongresu jest już wyczerpany, i że szereg uchwał i rezolucji na nim powziętych obejmuje wiele praktycznych wskazówek, które miarodajne czynniki rządowe będą mogły odpowiednio wykorzystać.

Opublikowanie w prasie wyniku obrad Kongresu i wogóle wykonanie jego uchwał należeć już będzie do komisji, wyłonionej przez Zarząd Stowarzyszenia Członków Kongresów Gospodarki Wodnej w Polsce.

Dziękując wszystkim referentom, organizatorom Kongresu, oraz rektorowi Politechniki za użyczenie lokalu Przewodniczący zamyka obrady Kongresu o godzinie 19.45.

IV. WYCIECZKI KONGRESOWE.

1. Wycieczka po Wiśle Warszawskiej.

Dnia 19 czerwca 1932 r. w pierwszym dniu obrad Kongresu, w godzinach popołudniowych, odbyła się parogodzinna wycieczka statkami po Wiśle w granicach Wielkiej Warszawy.

Dzięki uprzejmości Min. Robót Publicznych Komitet Organizacyjny Kongresu miał do swej dyspozycji na czas wycieczki, w której wzięło 60 osób, dwa inspekcyjne statki państwowe: „Kościuszko” i „inż. Cwikiel”.

Wycieczka rozpoczęła się od obejrzenia Portu Handlowego na Pradze tak w części jego oddanej już do eksploatacji, jak i będącej jeszcze w budowie. Z Portu Handlowego udano się w górę rzeki powyżej ujęcia wód dla celów wodociagowych, wstępując po drodze do Portu Czerniakowskiego, poczem statki spłynęły z biegiem Wisły poniżej Warszawy aż do Młocin, skąd już tą samą drogą powrócono do stolicy.

W ciągu tych paru godzin uczestnicy wycieczki, zwłaszcza przybyli z poza Warszawy, mieli możność zapoznania się nie tylko ze stanem robót regulacyjnych na warszawskim odcinku Wisły, z postępowaniem rozbudowy urządzeń portowych oraz z ruchem żeglugi pasażerskiej i towarowej, ale również mieli przegląd sportu wodnego koncentrującego się na obu brzegach miasta w klubach, przystaniach i plażach, samą zaś rzekę zapełniającego w tym dniu świątecznym mnóstwem motorówek, ślizgowców, żaglówek, kajaków, łodzi różnego typu i wielkości i t. p.

2. Wycieczka do Gdyni.

Jako zakończenie prac Kongresu zorganizowana została dwudniowa wycieczka z Warszawy do Gdyni z udziałem 40 osób, pod przewodnictwem dyr. inż. K. Rodowicza, przyczem część drogi z Warszawy do Tczewa przejechano statkiem po Wiśle, resztę zaś drogi z Tczewa do Gdyni odbyto koleją.

Odjazd wycieczki nastąpił dnia 20 czerwca 1932 r. o godzinie 23.30 statkiem żeglugi pasażerskiej „Halka”, na którym dla

uczestników Kongresu zarezerwowana była cała pierwsza klasa. Odcinek drogi około 120 km. Warszawa—Płock przebyto w godzinach nocnych bez dłuższych przystanków i dopiero dnia 21 czerwca, o godzinie 8-ej rano statek zatrzymał się w Płocku na godzinny postój, umożliwiający części z uczestników odbycie pobieżnego przeglądu miasta.

Cały dzień 21 czerwca aż do zmroku upływa na przebyciu 140 km. długiej przestrzeni Wisły od Płocka po Brdyujście. W czasie jazdy następuje ze statku zapoznanie się ze stanem robót regulacyjnych na Wiśle Środkowej po dawną granicę niemiecką, jak i z charakterem uregulowanej jeszcze przed wojną przez Niemców Wisły Pomorskiej. W ciągu dnia wypadły dwa dłuższe postoje statku we Włocławku i Toruniu, które również wykorzystano dla obejrzenia ważniejszych zabytków i osobliwości obu miast.

Odcinek Wisły od Brdyujścia do Tczewa (136 km.) odbyła wycieczka znów nocnym kursem statku, przybywając na godzinę 6.30 rano dnia 22 czerwca do Tczewa. Tutaj, po drodze na dworzec kolejowy, obejrzano nad brzegiem Wisły, nieczynne obecnie, urządzenia przeładunkowe węgla z wozów kolejowych na barki, poczem o godzinie 7.26 nastąpił odjazd do Gdyni.

W Gdyni, po wspólnem śniadaniu na dworcu kolejowym, gdzie wycieczkę oczekiwali przedstawiciele Urzędu Morskiego, udano się przez miasto do portu i tam w Urzędzie Morskim o godzinie 10-ej rano, po wstępnem powitaniu przez dyr. inż. Łęgowskiego, w treściwej prelekcji wygłoszonej przez p. Władysława Gieysztora, zapoznano uczestników z najbardziej charakterystycznymi szczegółami pracy w porcie Gdyńskim, z planem najbliższej jego rozbudowy, tak technicznej jak i handlowej i t. p.

Następnie na holowniku portowym „Ursus” objechano cały port gdyński, zatrzymując się przy poszczególnych nadbrzeżach dla obejrzenia ciekawszych urządzeń przeładunkowych i magazynowych. W ten sposób zwiedzono łuszczarnię ryżu, magazyn dla drobnicy, chłodnie, magazyn towarów wartościowych, i t. p., przyczem wszędzie na miejscu udzielane były fachowe wyjaśnienia bądź ze strony towarzyszących wycieczce przedstawicieli Urzędu Morskiego, bądź też przez kierowników poszczególnych magazynów względnie urządzeń przeładunkowych.

Na zakończenie nastąpił wspólny obiad w hotelu „Riviera”, gdzie też w godzinach popołudniowych dn. 22 czerwca 1932 r. nastąpiło rozwiązanie wycieczki.

V. UCHWAŁY I REZOLUCJE I-GO NARODOWEGO KONGRESU ŻEGLUGI.

I. Uchwały.

A. Z działu żeglugi morskiej.

- 1) Niezależny byt gospodarczy Państwa Polskiego uwarunkowany jest należytem wykorzystaniem przez polski handel i przemysł polskich portów, polskiej floty handlowej i bezpośrednich linii komunikacyjnych.
- 2) Dalszy rozwój polskiej floty handlowej jest zapewniony i znajduje swoje uzasadnienie w wymianie towarowej Polski z państwami zamorskimi. Wymiana ta nie stoi jeszcze w żadnej proporcji do możliwości gospodarczych naszego kraju i dlatego flota polska ma przed sobą doskonałe perspektywy rozwojowe.
- 3) Jednym z głównych warunków należytego rozwoju floty handlowej jest stworzenie dla niej takich podstaw i ram prawnych, któreby zapewniły jej pracę w równych warunkach z flotami państw obcych.
- 4) Port gdański był i winien być nadal traktowany obok Gdyni jako port naturalny Polski. Uprawnienia, jakie Polska w porcie gdańskim posiada powinny być wykorzystane w całej pełni. Niezrażeni licznymi trudnościami, stwarzanymi przez władze i część napływową ludności w. m. Gdańska, winniśmy kroczyć dalej na drodze lojalnej współpracy, mającej na celu dobro Polski i Gdańska.
- 5) Port w Gdyni jest dziełem całego narodu i jego dumą. Gdynia stała się kamieniem węgielnym polityki Polski Odrodzonej. Port gdyński powinien być w miarę potrzeb gospodarczych rozbudowywany, jak również zapewnione mu być muszą jaknajbardziej wszechstronne warunki dalszego pomyślnego rozwoju.

- 6) Harmonijna współpraca obu portów i jej łatwa realizacja jest zapewniona przez sam fakt rozmiarów gospodarczego zaplecza obu portów i jego możliwości rozwojowych.

B. Z działu żeglugi śródlądowej.

- 7) Kongres, stojąc na stanowisku zajętem przez I-szy Polski Zjazd Hydrotechniczny w Warszawie w styczniu 1929 r., że Wisła jako najważniejsza droga wodna w Polsce powinna być uregulowana jak najszybciej, wyraża ufność, że Rząd w pełnem uznaniu znaczenia regulacji Wisły dla rozwoju gospodarczego jak niemniej dla obrony Państwa, z nastaniem lepszej konjunktury podejmie energiczną akcję, ażeby w jaknajkrótszym czasie zrealizować przedewszystkiem program, przewidziany w projekcie ustawy opracowanym przez Ministerstwo Robót Publicznych.

Kongres poddaje przytem rozważeniu Ministerstwa Robót Publicznych przeprowadzenie pewnej modyfikacji w programie w tym kierunku, aby postęp budowy kanału Spytkowice — Kraków dostosować do rozwoju stosunków głębokościowych od ujścia Dunajca do Zawichostu, i uważa równocześnie za pożądane, aby przy przeprowadzaniu robót regulacyjnych, przewidzianych w projekcie ustawy, na Wiśle Środkowej dążyć do uzyskania stałego polepszenia stosunków głębokościowych na odcinku Warszawa — ujście Bugu.

- 8) Z uwagi na to, że obecny tabor żeglugi śródlądowej w Polsce jest przestarzały i nie nadaje się do istniejących warunków nawigacyjnych Wisły na jej głównym odcinku od Warszawy do granicy polsko-gdańskiej, uważa Kongres za konieczne dążyć do odnowienia i powiększenia taboru jednostkami o możliwie wielkim rzucie poziomym, dostosowanemi do warunków żeglowności na Wiśle.

Stwierdzając jednocześnie, że warunki materialne przemysłu żeglugowego nie pozwolą na dokonanie potrzebnych inwestycyj bez ułatwienia temu przemysłowi uzyskania takiego kredytu, Kongres wnosi o:

- a) wprowadzenia na terenie całego Państwa ustawy o hipotece statków;
- b) wydanie ustawy o popieraniu polskiej żeglugi śródlądowej, wzorowanej na obowiązującej ustawie z dnia 28 lutego 1925 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 125) wydanej dla popierania żeglugi morskiej;

c) stworzenie funduszu pożyczkowego na cele rozbudowy floty, opartego na wpływach z opłat żeglugowych na Wiśle, na wzór funduszu na rozbudowę miast, opartego na wpływach z podatków od lokali i niezabudowanych placów.

- 9) Kongres uznaje, że dla rozwoju rodzimej żeglugi wielkie znaczenie musi mieć stworzenie instytucji, któraby ześrodkowała interesy polskiego żeglarstwa śródlądowego, pośredniczyła w zamówieniach na przewozy, koordynowała prace poszczególnych przedsiębiorców żeglugowych, zapewniając im równocześnie ładunki w kontakcie z właścicielami towarów względnie z firmami eksportowymi czy importowymi, słowem któraby prowadziła politykę gospodarczą przedsiębiorstw żeglugowych.

Kongres zaleca tedy Izbom Przemysłowo - Handlowym w Bydgoszczy, Gdyni, Krakowie, Poznaniu i w Warszawie ujęcie w tym kierunku inicjatywy w ręce i spowodowanie przy wzajemnem współdziałaniu, ukonstytuowania się odpowiedniego związku przedsiębiorców żeglugowych, uprawiających przemysł przewozowy na Wiśle i na zachodnich drogach wodnych z nią związanych.

- 10) Doceniając wartość dat statystycznych o ruchu towarów na polskich drogach wodnych śródlądowych dla celów technicznych i gospodarczych, Kongres uważa za pożądane uzupełnienie obowiązujących przepisów postanowieniami, któreby umożliwiły sporządzanie statystyki o ruchu żeglugowym. W tym celu byłoby konieczne, aby zapisy statystyczne zawierały nazwy i pojemność statków, przewożących towary, oraz aby również kierownicy statków próżnych byli obowiązani do składania zapisów z podaniem danych odnoszących się do statku i celu podróży.
- 11) Rozwój żeglugi wymaga, aby przy przewozach wodno-kolejowych taryfy kolejowe uwzględniały pełny przebieg towaru koleją łącznie z wodą, wobec czego Kongres wypowiada się za wprowadzeniem tych taryf w najbliższym czasie.
- 12) Kongres wypowiada się za koniecznością stworzenia dla spraw żeglugi śródlądowej przy powołanej Władzy Centralnej specjalnej Rady z udziałem przedstawicieli zainteresowanych organizacyj gospodarczych.
- 13) Kongres zwraca uwagę kompetentnych Władz Centralnych na konieczność utrzymania w dobrym stanie wykonanych

dotychczas na rzekach budowli regulacyjnych i ochronnych, aby uniknąć zmarnowania osiągniętych przez nie wyników.

- 14) Pierwszy Narodowy Kongres Żeglugi, mając na uwadze, że na warunki przepływu wód na rzekach żeglownych, mających swe źródła w Karpatach, a w szczególności Wisły i Dniestru, mają duże znaczenie zabudowania górskich potoków i zalesienia nagich stoków gór, wyraża zapatrywanie, że równoległe z akcją regulacji Wisły i Dniestru winny być zabudowywane górskie potoki i zalesione nagie górskie stoki, oraz że akcja ta winna być jednolicie ustawowo unormowana.
- 15) Kongres poleca Zarządowi Stowarzyszenia zwrócić się do właściwych władz o udzielenie projektu budowy portu na Żeraniu do wglądu, celem umożliwienia zaopiniowania tego projektu przez specjalną w tym celu wyłonioną komisję, z uwagi na wielką doniosłość, jaką zagadnienie to może mieć dla spraw odwodnienia najbliższej okolicy stolicy.

II. Rezolucje.

- 1) Kongres uznaje potrzebę powołania do życia odpowiedniej komisji, któraby:
 - a) zbadała podstawy do założenia stoczni w Gdyni,
 - b) podała projekt i warunki zrealizowania budowy tejże stoczni, oraz
 - c) podała projekt rozbudowy naszej floty handlowej.
- 2) Kongres uważa za wskazane zwrócić się do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o ułożenie programu praktycznego wykszolenia inżynierów techniki okrętowej i wprowadzenie go w życie.
- 3) Doceniając ważność połączenia Warty z Wisłą tak pod względem gospodarczym, jak i obrony kraju, Kongres wypowiada się za potrzebą natychmiastowego przystąpienia do wykonania budowy kanału Warta — Gopło podług istniejącego projektu rządowego.



VI. SPIS

uczestników I-go Narodowego Kongresu Żeglugi.

Lp.	Nazwisko i imię	Adres:
1.	Balicki Zygmunt inżynier	— Warszawa — ul. Nowowiejska 11 m. 19.
2.	Bauer Teodor radca Urz. Wojew.	— Brwinów — ul. Żwirowa 4.
3.	Bielenia Czesław inżynier	— Poznań — Magistrat Wydz. VII Bud. Podziemnego.
4.	Bomas Piotr „	— Warszawa — ul. Elektoralna 2 m. 12a.
5.	Born Artur „	— Toruń — pl. św. Katarzyny 1.
6.	Bosiacki Bogusław „	— Warszawa — ul. Hoża 9 m. 7.
7.	Boy Marjan „	— Borysław — Podkarpackie Tow. Elektryczne.
8.	Bukowski Marjan „	— Gdynia — ul. Nadbrzeżna 2.
9.	Chmielewski Bolesław „	— Przemyśl — ul. Potockiego 19.
10.	Ciechanowski Wincenty „	— Warszawa — ul. Marjensztadt 3.
11.	Cwingman Jerzy „	— Warszawa — ul. Krak. Przedm. 17 m. 25.
12.	Czerwiński Jan „	— Kraków — Groble 12.
13.	Decyusz Jerzy „	— Warszawa — ul. Czerniakowska 136.
14.	Grabowski Zygmunt „	— Warszawa — ul. Wspólna 40 m. 19a.
15.	Harażny Mieczysław	— Warszawa — ul. Mochnackiego 17 m. 7 .
16.	Herniczek Wacław inżynier	— Brześć n/B. ul. Zygmuntowska 90.
17.	Himner Józef „	— Warszawa — ul. Forteczna 9.
18.	Hubicki Stanisław inżynier prof.	— Lwów — ul. Zyblikiewicza 31.
19.	Janota Jan major dyplom.	— Warszawa — Żolibórz ul. Kaniowska 26.
20.	Janowski Włodzimierz inżynier.	— Lwów — Urz. Wojew. Dyr. Rob. Publ.
21.	Jurczyński Heronim dr. praw	— Kraków — ul. Szczepańska 11.
22.	Kamiński-Korwin Jan inżynier	— Warszawa — ul. Mokotowska 51.
23.	Karwowski Józef „	— Przemyśl — Państw. Zarząd Wodny.
24.	Koch Walerjan	— Warszawa ul. Wolska 124.
25.	Kołodziejowski Czesław inżynier	— Warszawa — ul. Szopena 15.
26.	Konarski Ignacy „	— Drohiczyn Poleski skrytka poczt. 18.
27.	Korsak Bohdan „	— Warszawa — ul. Solec 2 m. 3.

Lp	Nazwisko i imię	A d r e s .
28.	Krzyżanowski Adam — przed- stawiciel Centr. Zw. Przemysłu i Górnictwa	— Warszawa — ul. Chmielna 2.
29.	Krzyżanowski Edmund—przed- staw. Rady Zjazdu Żeglucow- ców.	— Warszawa — ul. Mokotowska 14.
30.	Kunczyński Wacław	— Wyszaków — Zarząd Dróg Wod- nych.
31.	Kurhanowicz Aleksy inżynier	— Białystok — Urząd Wojew. Dyr. Rob. Publ.
32.	Kwiatkowski Jaksa Jan	— Sandomierz — ul. Długosza 1.
33.	Langer Mieczysław inżynier	— Warszawa — Dyrekcja Dróg Wod- nych.
34.	Leja Adam „	— Brześć n/B. — al. Wolności 4.
35.	Lisiński Ludwik	— Gdańsk — Holzmarkt 4.
36.	Maćkowski Kazimierz inżynier	— Toruń — ul. Bydgoska 90.
37.	Majewski Marjan „	— Pruszków — Komorów willa „Cie- nie”.
38.	Makulski Tadeusz „	— Stanisławów — ul. Kilińskiego 36.
39.	Masłowski Mikołaj „	— Warszawa — ul. Czackiego 1 m. 1.
40.	Matuszewicz Józef dr.	— Warszawa — ul. Filtrowa 14.
41.	Matysa Władysław	— Warszawa — ul. Marymoncka 3b m. 42.
42.	Mejro Józef inżynier	— Warszawa — ul. Sucha 4.
43.	Merunowicz Jerzy „	— Stanisławów — ul. Grunwaldzka 2 m. 18.
44.	Mianowski Aleksander „	— Słonin — Damba 4.
45.	Michalewicz Mieczysław „	— Brześć n/B. Państw. Zarząd Wodny.
46.	Mierzejewski Marcin	— Jedlnia — Dwór p. Poświętne koło Zagożdżona.
47.	Mierzyński Rafał inżynier	— Warszawa — ul. Nowogrodzka 10 m. 3.
48.	Mikucki Ryszard „	— Warszawa — ul. Kujawska 3.
49.	Milewski Zygmunt	— Warszawa — ul. Bojanowska 33.
50.	Mironowicz Jerzy inżynier	— Mołodeczno — ul. Piłsudskiego 126.
51.	Nagórski Bohdan „	— Gdańsk — Neugarten 29.
52.	Nawrocki Marjan „	— Porąbka koło Kęt.
53.	Nowak Władysław „	— Kraków — Zarząd Dróg Wodnych.
54.	Nowakowski K. inżynier Państw. Zakłady Wodoc.	— Katowice — ul. Gen. Zajączka 18. — Warszawa — ul. Mianowskiego 24 m. 8.
55.	Opolski Józef „	— Warszawa — ul. Długa 50.
56.	Piekarski Ludwik	— Warszawa — ul. Pługa 6 m. 6.
57.	Piętkowski Radzimir inżynier	— Warszawa — ul. Dębowa 2 m. 2.
58.	Pleszczyński Jan	— Warszawa — ul. Dębowa 2 m. 2.
59.	Poradowski Stanisław inżynier	— Gdynia — skr. poczt. 105.
60.	Powierza Bolesław „	— Warszawa — ul. Marszałkowska 21 m. 11.
61.	Prokopowicz Marjan „	— Warszawa — ul. Filtrowa 26.
62.	Pruchnik Józef „	— Brześć n/B. — Unja Lubelska 5.

Lp.	Nazwisko i Imię		A d r e s
63.	Pszenicki Klemens	„	— Warszawa — ul. Grójecka 24 m. 16.
64.	Raczyński Stefan	„	— Zagożdżon — Państw Wytwórnia Prochu.
65.	Regamey Ludwik	„	— Bydgoszcz — ul. Cieszkowskiego 3.
	przedst. Mag. m. Bydgoszczy.		
66.	Riedel Adolf	inżynier	— Warszawa — ul. Marymoncka 3b m. 8.
67.	Rodowicz Kazimierz	„	— Warszawa — ul. Filtrowa 12.
68.	Rodowicz Stanisław	„	— Warszawa - Żolibórz — ul. Forteczna 4.
69.	Romański Edward	„	— Warszawa — ul. Pługa 6 m. 26.
70.	Rostkowski Feliks	„	— Warszawa — ul. Szopena 18.
71.	Różankowski Aleksand.	inżynier	— Zoppot — Seestrasse 31.
72.	Rummel Juljan	dyr.	— Gdynia — P.P. Żegluga Polska.
73.	Rybczyński Miecz. prof.	inżynier	— Warszawa — ul. Langiewicza 4.
74.	Sikorski Ludomir	„	— Warszawa — al. 3-go Maja 20 m. 10.
75.	Sikorski Tadeusz prof.	„	— Kraków — ul. Studencka 4.
76.	Skoraszewski Włodzimierz	„	— Warszawa — Żoliborz ul. Kozieltulskiego 47.
77.	Stępkowski Adam	„	— Częstochowa — ul. Kilińskiego 19.
78.	Stulgiński Tadeusz	„	— Wilno — ul. Uniwersytecka 2 m. 2.
79.	Suchocki Antoni	„	— Warszawa — ul. Podwale 22 m. 36.
80.	Swieściakowski Jacek Witold	inż.	— Warszawa — ul. Solec 2. m. 2.
81.	Szczyt-Niemirów Władysław	„	— Warszawa — ul. Smolna 28 m. 5.
82.	Szenfeld Edward	inżynier	— Warszawa — ul. Goraszewska 7.
83.	Szulc-Holnicki Jan	„	— Warszawa — Żolibórz ul. Kozieltulskiego 45.
84.	Szuster Włodzimierz	„	— Kałusz — Państw. Zarząd Wodny.
85.	Tillinger Tadeusz	„	— Warszawa — ul. Nowowiejska 11 m. 9.
86.	Trzebiński Janusz	„	— Warszawa — ul. Narbuta 3 m. 2.
87.	Tychoniewicz Stanisław	„	— Bydgoszcz nad Portem 2.
88.	Tyrała Jan Roman	„	— Stanisławów Urząd Wojew. Dyr. Rob. Publ.
89.	Vogel Walerjan	„	— Gdańsk — Holzmarkt 4.
90.	Wędziński Edmund	inżynier	— Pińsk — ul. Nadbrzeżna Państw. Zarz. Wodny.
91.	Wisłocki Stanisław	„	— Wilno — ul. Zygmuntowska 28 m. 12.
92.	Witek Albin	„	— Gdańsk—Stocznia Gdańska M. T. 7.
93.	Wojtkiewicz Michał	„	— Warszawa ul. Nowowiejska 43 budynek 5 m. 10.
94.	Woroszyński Zygmunt	„	— Stanisławów — Urz. Wojew. Dyr. Rob. Publ.
95.	Wowkonowicz Jan	„	— Warszawa — Żolibórz p. Henkla 2.
96.	Zaczek Józef	„	— Warszawa — ul. Koszykowa 5 m. 27.
97.	Zakrzewski Bernard	„	— Poznań — ul. Matejki 68 III p.
98.	Zakrzewski Marek	„	— Warszawa — ul. Dębowa 2 m. 14.
99.	Zawadzki Stanisław	inżynier	— Bydgoszcz — ul. Libelta 5 m. 7.
100.	Zielenkiewicz Stanisław	„	— Radom — ul. Trawna 9 m. 4.