

Grunty zajęte pod rowy nie są wyłączone na własność, lecz tylko obciążane służebnością za odszkodowaniem około 5.000 kč. za 1 ha.

Wykonanie rowów głównych oddano w przedsiębiorstwo, rowy boczne wykonuje się w własnym zarządzie. Za wykop 1 m<sup>3</sup> ziemi z rozwozem do 25 m płaci się przedsiębiorcom 5·20 kč., robotnikom 3—4 kč., za wydarniowanie 1 m<sup>2</sup> skarpy rowu 2·10 kč. Koszt urządzenia nawodnienia 1 ha wynosił przed wojną 1000 k. austr., a obecnie wynosi 10.000 kč. Łąki nie-nawodnione dają 30 q siana, nawadniane 60 q, a gdy mają dodatkowe grzbiety 80—100 q.

Rowy nawadniające mają do 8 km długości, mimo to wystarcza czyszczenie ich co 3 lata.

W dolinie Úpy jest wykonane nawadnianie grzbietowe na łąkach w Ratibořicach (pow. Skalice Čes.) należących do majątku Náhodskiego (miejscowość Náhod) będącego własnością ks. Schaumburg-Lippe; nawodnienie to wykonano w latach 1875 i następnych pod kierunkiem prof. Dunkelberga z Bonn n. R.

W ostatnich latach przed wojną spółka wodna „Upa“ w Dolanach i Českiej Skalice wykonała nawodnienie 750 ha łąk, wraz regulacją rzeki Upy od Rissenburka do ujścia do Łaby (21 km). Do spółki tej należą grunty położone w gminie Říkov, gdzie jest 200 ha nawodnionych systemem grzbietowym.

W latach 1906—1910 spółka wodna „Metuje“ przeprowadziła nawodnienie (systemem czeskim) 960 ha łąk, (z czego 280 ha należało przed wojną do książąt Schaumburg-Lippe) w dolinie Metuji między Krčínem a Josefovem, wraz z regulacją tej rzeki na dług. 17 km, kosztem 2·1 mil. k. a., z czego przypada 0·8 milj. k. na meljorację, a 1·3 milj. k. na regulację. Spółka otrzymała pomoc państwa i kraju w wysokości po 20% kosztów robót. Został utworzony fundusz konserwacyjny w kwocie 1·08 milj. kč. złożony przez państwo, kraj i spółkę, z którego odsetki w kwocie 60.000 kč. są przeznaczone na pokrycie wydatków związanych z konserwacją.

(C. d. n.).

Inż. Mieczysław Rybczyński.

## Likwidacja Ministerstwa Robót Publicznych.

Wniosek na zniesienie Ministerstwa Robót Publicznych, zgłoszony formalnie po raz pierwszy przez Min. Kucharskiego w gabinecie Witosa w r. 1923, postanowiony w zasadzie przez Radę Ministrów za premierostwa W. Grabskiego w r. 1924, i następnie reasumowany, wchodzi obecnie w stadium realizacji. Wniosek Min. Kucharskiego uzasadniony był ówczesną polityką skarbową, dążącą do równowagi budżetowej drogą skrajnych oszczędności, nie tylko w budżecie inwestycyjnym, ale nawet w normalnych wydatkach konserwacyjnych we wszystkich działach technicznej gospodarki państwowej. Koncepcja utworzenia Ministerstwa Komunikacji i Robót Publicznych, powzięta za rządów Grabskiego, opierała się na idei utworzenia z kolei przedsiębiorstwa państwowego rządzącego się własnym statutem, i o samowystarczalnym własnym budżecie; musiała też upaść, skoro do utworzenia przedsiębiorstwa nie doszło. Przewodnią myślą tej koncepcji było, złączenie całego zakresu działania Min. Kolei Żelaznych, Robót Publicznych, oraz działu poczt i telegrafów i żeglugi morskiej z Min. Przemysłu i handlu, w jednym Ministerstwie gospodarki technicznej Państwa. Kompetencja tak utworzonego Ministerstwa podobną byłaby do kompetencji francuskiego ministerstwa robót publicznych, z tą różnicą, że zamiast górnictwa i hutnictwa, miałyby w swoim resorcie budownictwo, oraz sprawy wodnej gospodarki. W dziedzinie kolejnictwa miała pozostać jedynie inspekcja generalna, oraz sprawy wymagające ingerencji Rządu jako takiego.

Obecne wnioski reorganizacyjne idą w zupełnie innym kierunku. Ministerstwo Kolei zmienia się w Ministerstwo Komunikacji, przez przydzielenie doń agend komunikacyjnych z Ministerstwa Robót Publicznych oraz Przemysłu i Handlu, przy czem w kolejnictwie zmienia się tylko organizacja administracji trzeciej instancji, przez wyłączenie z Ministerstwa departamentów eksploatacyjnych i utworzenie z nich Generalnej Dyrekcji. Inne działy Ministerstwa Robót Publicznych, mają być rozdzielone pomiędzy Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (budownictwo), wojskowych (pomiarzy i kataster), rolnictwa i dóbr państwowych (gospodarka wodna poza drogami wodnymi), przemysłu i handlu (elektryfikacja) i t. p. Podział taki jest możliwy do przeprowadzenia, w różnych bowiem państwach znajdujemy podobną przynależność resortową poszczególnych działów technicznej administracji, chodzi tylko o to, czy jest on dla naszych stosunków odpowiedni, celowy, oraz czy nie spowoduje zbyt wielkich zmian w administracji w organach wykonawczych, oraz w drugiej instancji.

Wobec zapowiedzi znacznego zwiększenia kredytów na budowę dróg, jakoteż dalszego popierania ruchu budowlanego, wobec równocześnie rozważanego projektu zwinięcia Małopol-

skiego Tymczasowego Wydziału Samorządowego, co powiększy znów agendy M. R. P. w jednej dzielnicy, nie można upatrywać powodów likwidacji Ministerstwa, w zamierzeniach oszczędnościowych; zresztą jest rzeczą ogólnie wiadomą, że rozdrobnienie pewnych funkcji, wymaga zawsze więcej sił, niż skupianie ich w jednych jednostkach organizacyjnych, naturalnie do pewnej granicy. Nawet zmiana organizacji kolejnictwa, nie wydaje mi się dostatecznym powodem, utworzenie bowiem Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych nie jest równoznaczne z komercjalizacją kolei, jest to tylko inna forma administracji państwowej, nie zwalniająca odpowiedzialnego ministra, od bardzo szczegółowego zajmowania się wszystkimi sprawami kolejnictwa. Wynika to już choćby z pozostawienia jednak prócz Gen. Dyrekcji, zdaje mi się 3 departamentów kolejowych, administracyjnego, technicznego i handlowo-ekonomicznego, co wskazuje na to, że wraz z ewentualnie przyłączoną Gen. Dyrekcją poczt i telegrafów, stanowić one mogą zupełnie wystarczający zakres działania jednego ministerstwa.

Jeżeli mimo to od lat kilku uparcie powraca myśl zniesienia M. R. P. i obecnie została ta myśl wznowiona, to moim zdaniem składa się na to kilka przyczyn ogólniejszej natury. Przedewszystkiem w społeczeństwie, a zwłaszcza na terenie byłego zaboru rosyjskiego, panuje zupełne niezrozumienie zadań i celów Min. Rob. Publ. Spowodował to głównie fakt, że powołanie do życia tego Ministerstwa, nastąpiło pod hasłem zwalczania bezrobocia, a początkiem jego był wydział robót do różnych dla zatrudnienia bezrobotnych istniejący w Min. Pracy i Opieki Społecznej. I aczkolwiek w ciągu lat kilku cele i zadania Ministerstwa skryształizowały się jak najzupełniej wyraźnie w kierunku objęcia pełni zadań technicznych Państwa poza produkcją i z wyjątkiem kolejnictwa, a więc w kierunku tym samym, w jakim poszła organizacja władz naczelných Państwa na zachodzie, to jednak i dziś jeszcze nierzadko z ust poważnych parlamentarzystów, lub na łamach poważnej prasy czytać można zdania, że utrzymywanie kosztownej administracji M. R. P. wobec braku kredytów inwestycyjnych, jest luksusem, że M. R. P. cały swój budżet wydaje na opłacenie urzędników i pokrycie kosztów administracji i t. p. Tymczasem nie mówiąc już o tem, że wydatki administracyjne i personalne Ministerstwa, w okresach najgorszej kompresji budżetowej nie przekraczały 25%, a wynoszą normalnie przeciętnie 10—15%; pamiętać należy, że obok inwestycji, i obok normalnie prowadzonego utrzymania majątku państwowego temu Ministerstwu powierzono, spełnia ono normalne czynności administracyjne dotyczące gospodarki budowlanej, drogowej, elektrycznej, wodnej i kilku spraw drobniejszych, które przez państwo spełniane być muszą, i naturalnie muszą też kosztować.



Drugą przyczyną jest rozpowszechnione w społeczeństwie przekonanie o daleko idących nadużyciach w tem Ministerstwie. Nie przeczę, że zwłaszcza w początkowym okresie tworzenia Ministerstwa, w okresie bezkrytycznego kompletowania i powiększania personalu Ministerstwa, znalazły się w tem gronie i jednostki nieuczciwe, ale pod tym względem Ministerstwo to niestety nie było wyjątkiem, a ilość wypadków nieuczciwości, która doszła do wiadomości władzy, nie jest większą, niż w innych działach służby państwowej. Przesadna opinia w tym kierunku pochodzi najpierw stąd, że M. R. P. wypadków takich nie kryło i ściagało je przeważnie głośnymi procesami sądowymi, a powtórę z opinii, jaką wyrobiła temu Ministerstwu, Najwyższa Izba Kontroli wśród ciał ustawodawczych. Tymczasem od jednego z posłów, członków ścisłej podkomisji sejmowej dla zbadania zarzutów N. I. K. słyszałem opinię, że zarzuty stawiania Ministerstwu można nazwać nieznacznymi wobec gospodarki sprawdzonej przez Komisję w innych resortach. Natomiast o stanie organizacji obecnej Ministerstwa mówią 2 fakty: Ogromnie wysoki procent spraw wygranych w Najwyższym Trybunale Administracyjnym, oraz również wysoki procent personalu posiadającego pełne kwalifikacje do zajmowanego stanowiska.

Osobiście uważam za najważniejszą i istotną przyczynę, niedostateczny zakres działania Ministerstwa Rob. Publ., który sprawia, że z pośród spraw państwowych wielkiej wagi, rozstrzyganych w łonie Rządu, stanowią roboty publiczne, drobny, mało znaczący dział, nie wymagający specjalnego reprezentanta w Radzie Ministrów, zwłaszcza odkąd po znacznem ograniczeniu spraw odbudowy, i zainteresowanie sfer politycznych tym działem zmalało. Rzuca się to w oczy, jeśli z zakresem działania polskiego Min. Rob. Publ. porównamy takiż zakres ministerstwa francuskiego, lub przedwojennego niemieckiego. Nawet późno utworzone, o małym stosunkowo zakresie spraw, austriackie min. rob. publ. posiadało, prócz spraw znajdujących się u nas w resorcie M. R. P., sprawy górnicze, oraz szkolnictwo zawodowe i popieranie rzemiosł. Wpłynął na to fakt, że Ministerstwo Robót Publicznych powstało w Polsce wówczas, gdy istniały już wszelkie inne ministerstwa, a wiadomo, jak w Polsce zazdrośnie strzeże się swojej kompetencji, i jak ją się stara zwiększyć, wówczas więc uzyskany zakres działania był maximum tego, co osiągnąć można było. W każdym razie nastąpiło to, czego nie osiągnięto w innych państwach, a mianowicie skupienie w jednym resorcie wszystkich spraw drogowych, wodnych i elektrycznych. Nie udało się tylko w zupełności przeprowadzenie tej idei w sprawach budowlanych.

Dlatego sądzę, że jeśli w toku obecnych prac reorganizacyjnych, jednak utrzyma się istnienie Min. Rob. Publ., to koniecznem następstwem będzie zwiększenie jego agend. Zwiększenie to powinno pójść w kierunku włączenia do Min. Rob. Publ. spraw morskich, zwłaszcza zaś budowy portów i utrzymania wybrzeża, złączenia w niem wszystkich państwowych agend pomiarowych wraz z katastrem i instytutem wojskowym geograficznym, oraz znaczne rozszerzenie spraw budowlanych, przez objęcie budownictwa wojskowego i powierzenie temu Ministerstwu wyłącznej opieki nad techniczną gospodarką, rozwojem i rozbudową osiedli, przedewszystkiem zaś miast. Wyłączenie dwóch wielkich agend z Min. Spraw Wojskowych uwolni to Ministerstwo od prowadzenia spraw, do których administracja wojskowa się nie nadaje, uwolni armię od bardzo wielu przykrych zarzutów i zmniejszy znacznie jej budżet, co może mieć i polityczne znaczenie. O innych drobniejszych korekturach w dziale wodnym i drogowym nie wspominam, wszystkie te jednak zmiany iść muszą w tym kierunku, ażeby agendy pokrewne jak najliczniej skupić w jednym resorcie i uniknąć przez to kosztownego a trudnego „współdziałania“ kilku władz.

Jeżeli jednak z tych czy innych powodów, likwidacja M. R. P. zostanie nieodwołalnie postanowioną, uważam, że najmniej zamieszania w administracji wprowadzi, i największe oszczędności dać może, złączenie pełnego zakresu działania obu Ministerstw, Kolei i Robót Publicznych, w jednym Ministerstwie, nazwijmy je „Spraw Technicznych“, lub „Komunikacji

i Robót Publicznych“ (polskie Ministerja obfitują w podwójne nazwy), z dołączeniem agend pocztowych i morskich z Min. Przemysłu i Handlu, przyczem nie wykluczam dalszych korektur w zakresie czynności, dla utrzymania jak najjaśniejszej linii w podziale administracji pomiędzy poszczególne resorty.

Projekt, który jest obecnie przedmiotem dyskusji, wśród sfer rządowych, wypracowany w Ministerstwie Kolei Żelaznych, stara się utrzymać wyraźnie charakter Ministerstwa Komunikacji — i tu przyznaję najzupełniejszą rację, P. Ministrowi Kolei, jako przyszłemu Ministrowi Komunikacji, iż chciał tę czystą linię organizacyjną utrzymać, ale przez rozproszkowanie agend niekomunikacyjnych, pomiędzy szeregi Ministerstw, utrudnia się wprowadzenie projektu w życie; musi to spowodować początkowo przynajmniej pewne zamieszanie w administracji, i co najważniejsze, organizacja taka nie wydaje mi się wcale oszczędniejszą, a w niektórych wypadkach w praktyce będzie trudną do przeprowadzenia.

Postaram się wskazać na niektóre z tych trudności. Przedewszystkiem wojewoda, który dotąd nie pozostawał w bliższym kontakcie z Ministrem Kolei, staje się odtąd reprezentantem Ministra komunikacji, w pewnym tylko jednak zakresie, a mianowicie wyłącznie tylko w sprawach drogowych. Dla czystości linii administracyjnej, należałoby właściwie sprawy te z Województw wyłączyć i wrócić do dawnych rosyjskich okręgów komunikacyjnych, których zapewne w Polsce nie potrzebaby więcej jak 5 lub 6 (Warszawa, Wilno, Lwów, Kraków, Poznań i może Lublin); stanowiłoby to prawdziwą oszczędność w administracji. Jednak przystępować do tej reformy, przed wytknięciem ostatecznem zasad przyszłej gospodarki samorządowej w Polsce, uważam za niemożliwe. Wszak w myśl projektu komisji trzech (Bobrzyńskiego), samorządy w Polsce własnych organów mieć nie mają, i posługują się organami państwowymi. Cały zarząd dróg samorządowych przechodzi wówczas na organa państwowe, ale ich związek z wojewodą i starostą, musi być wówczas jeszcze ściślejszy jak obecnie, bo oni są zarazem reprezentantami i wyrazicielami woli ciał samorządowych. Jeśli ta koncepcja przejdzie, wówczas tworzenie okręgów komunikacyjnych wogóle staje się wyłączone. Pozostawiając organa tej instancji oraz wykonawcze w dotychczasowej formie, poddajemy ich kilkakrotną zależność od różnych ministrów, zależnie od rozdzielonego zakresu działania M. R. P. i w różnym stosunku zależności od wojewody, odpowiednio do załatwianej sprawy. N. p. sprawy inwestycji komunalnych, a więc drogi samorządowe, leżą w wyłącznej kompetencji Min. Spraw Wewnętrznych, a tem samem i wojewody, sprawy zaś dróg państwowych i konserwacja dróg samorządowych opierać się będą w ostatniej instancji o Ministra Komunikacji. Czy ten rozdział nie spowoduje z czasem konieczności utworzenia w Min. Spr. Wewn. choćby jakiegoś referatu drogowego dla samorządów, jak to rzeczywiście w szerokim zakresie jest we Francji?

Albo inne przykłady: Nie wyobrażam sobie praktycznego rozdziału spraw wodnych pomiędzy Ministerstwo Komunikacji i Rolnictwa ze względu na charakter rzeki. Wszak w województwach wschodnich, każdy nieco większy kanał osuszający, jest zarazem drogą wodną, i każda droga wodna jest, a przynajmniej powinna być równocześnie głównym kanałem osuszającym, lub przynajmniej umożliwiającym osuszenie. Przecież bez ingerencji i możliwości kierowania sprawą budowy wałów, można doprowadzić do popsucia najlepszej przez regulację wytworzonej drogi wodnej, wpływ zaś potoków górskich, budowy zbiorników i t. p. na stan rzek w nizinach jest chyba aż nadto dobrze znany nie tylko hydrotechnikom. Te i tym podobne względy, nakazały tak kongresom międzynarodowym, jak i poszczególnym państwom w nowszych czasach dążyć do poddania całej gospodarki wodnej poszczególnych rzek czy dorzeczy możliwie jednemu kierownictwu.

Złączenie różnych agend pomiarowych w jednym resorcie, było oddawna celem dążeń Ministerstwa Rob. Publ., czy jednak to zcentralizowanie właśnie w ręku Min. Spr. Wojsk. będzie prowadziło do oszczędności, pozwalam sobie wątpić, mając już poprzednie przykłady przy obejmowaniu przez M. R. P. agend prowadzonych przedtem przez wojskowość (wytknięcie granicy



wschodniej, lub opieki nad grobami wojennymi). Nie piszę tego w formie zarzutu, ale sama struktura i organizacja wojska, pociągająca za sobą konieczność posługiwania się liczniejszym personelem. Zupełnie niemożliwym wydaje mi się powierzenie instytucji wojskowemu sprawom katastru, będącego organem pomocniczym skarbu, sądów, a przede wszystkim ludności.

Powrót spraw elektrycznych do Ministerstwa Przemysłu i Handlu, ma pozornie najwięcej słuszości, i wywoła najmniej trudności administracyjne, czy jednak jest wskazaniem łączyć tak ściśle ze sprawami przemysłu agendy administracyjne, których zadaniem jest przede wszystkim dbanie o interes konsumenta elektryczności, wydaje mi się więcej niż wątpliwym, to przynajmniej obok łączności z wyzyskaniem sił wodnych było w swoim czasie powodem przeniesienia tego działu do robót publicznych.

Zdawałoby się, że najłatwiej oddzielić od agend obecnego Min. Rob. Publ. sprawy budowlane, wymagające odrębnego personelu, i nie związane tak ściśle z innymi działami techniki, stan jednak obecny organizacji służby technicznej w Polsce, gdzie jak n. p. w Małopolsce, lub w Wileńszczyźnie inżynier powiatowy względnie naczelnik zarządu drogowego, załatwia wszystkie sprawy techniczne, a zwłaszcza także budowlane, względy oszczędnościowe, które nakazują stan ten co prawda niekorzystny, nie tylko utrzymać, ale może i rozszerzyć, spowodują i tu trudności organizacyjne, które pokonać się dadzą zapewne tylko z uszczerbkiem względów oszczędnościowych. Nadto przyłączenie jednej części tylko administracji technicznej do Ministerstwa, które zupełnie spraw technicznych nie ma w swoim zakresie działania, nie wydaje mi się szczególnie szczęśliwym rozwiązaniem.

Z tych kilku przytoczonych przykładowo trudności, wynika, że zrealizowanie projektu likwidacji M. R. P. przez podział jego agend, nie będzie łatwe do przeprowadzenia, natomiast ułatwia ją bardzo pozostawienie organizacji obecnej w organach 1-ej i 2-ej instancji bez zmiany, przy pozostawieniu również w całości agend centrali. Nie wynika z tego, ażeby

stan ten musiał być petryfikowany, ewolucja dalsza jednak musi być w zgodzie z ewolucją całej administracji w Polsce.

Jeśli chodzi o agendy M. R. P. to widzę dla tej ewolucji tylko trzy drogi możliwe:

W razie przyjęcia tezy komisji trzech, zakres administracji technicznej zwiększy się o wszystkie agendy wykonywane dziś przez samorządy. Zadania M. R. P. wzrosną ogromnie, a z tem samem i rola, jaką odgrywać będzie w Rządzie, zwłaszcza w razie powiększenia zakresu czynności w sposób powyżej wspomniany.

Jeżeli mimo zwiększonych agend nie miałoby jednak istnieć osobne Ministerstwo, możnaby chyba mówić o dużej Generalnej Dyrekcji, złączonej z Min. Spraw Wewnętrznych ze względu na ścisłą bardzo łączność z województwami i starostwami.

Jeśli zwycięży teza przeciwna, samoistnych organów samorządowych na wzór autonomii galicyjskiej, wówczas ogromny procent agend M. R. P. można będzie tym samorządom oddać. Odrębne organa w postaci Dyrekcji Robót Publicznych znikną, pozostaną niewielkie Wydziały, jako organy nadzorcze, jak również departament w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych dla spraw oddanych samorządom. Drogi wodne a może i drogi państwowe w niektórych województwach mogłyby wówczas pozostać w Ministerstwie Komunikacji, zawiadywane przez kilka okręgów komunikacyjnych. Likwidacja M. R. P. jest wówczas zupełna.

Jeżeli wreszcie ewolucja administracji pójdzie drogą pośrednią i ustali organa własne dla samorządu powiatowego, a odda organom rządowym administrację samorządu wojewódzkiego, wówczas ustrój podobny do dzisiejszego mógłby być zachowany, jednak z większym ujednolaceniem, zwłaszcza w działalności 2-gich instancji, które zyskałyby znacznie na zakresie działania. Skupienie jednak wszystkich spraw technicznych w jednostkach organizacyjnych 2-ej instancji, nie pozwoli na ich rozdział również w instancji najwyższej.

Zdaje mi się, że tą pośrednią drogą pójdzie rozwój administracji technicznej w Polsce.

Inż. Witold Rosental.

## Projektowane w Polsce kanały transeuropejski i węglowy pod względem energetycznym<sup>1)</sup>.

Spożycie surowca energetycznego, przypadające na jednego mieszkańca, słuszenie uważane jest za miarę żywotności organizmu państwowego, oraz za kryterjum zdolności danego kraju do współzawodnictwa gospodarczego na terenie międzynarodowym.

Wewnętrzne spożycie węgla kamiennego w Polsce wyniosło w 1922 r. zaledwie około 0.7 tonny na mieszkańca. Liczba ta, w porównaniu z przedwojennym spożyciem państw innych, a mianowicie: Stany Zjednoczone 5.1 t., Anglja 4.2 t. i Niemcy 3.8 t., przedstawia się bardzo nisko i tłumaczy się w znacznym stopniu niemożnością przewiezienia dostatecznej ilości węgla w głąb kraju.

Obniżenie kosztów transportu węgla wpłynie niewątpliwie w pierwszym rzędzie na wzmożenie jego spożycia wewnętrznego i w skutkach swoich wywrze wpływ dobroczynny na ogólne gospodarcze podniesienie kraju, oraz zapewni należyty rozwój Zagłębia Węglowego.

<sup>1)</sup> W dniach 31. sierpnia do 8. września b. r. odbyło się w Bazylei specjalne zebranie Światowej Konferencji Energetycznej. Oficjalny udział Polski w Zebraniu organizował Polski Komitet Energetyczny.

Na Konferencję ze strony Polski zgłoszono referat, opracowany przez inż. T. Tillingera i inż. W. Rosentala „Projektowane w Polsce kanały Transeuropejski i Węglowy pod względem komunikacyjnym i energetycznym“.

Część pierwsza referatu — komunikacyjna — zawiera artykuły inż. T. Tillingera, ogłoszone w „Czasopiśmie Technicznym“; artykuł niniejszy stanowi część drugą — energetyczną — która zamyka publikację poprzednią.

Jeżeli polskie Zagłębie Węglowe, pomimo przyrodzonych bogactw mineralnych i korzystnych warunków geologicznych, brało dotąd mniejszy udział w gospodarczym rozwoju Europy i wykazało niższą intensywność rozwoju, niż inne górnicze okręgi przemysłowe Europy Zachodniej (westfalski, belgijski, angielski), — to główną przyczyną tego należy upatrywać w niedostatecznym położeniu polskiego Zagłębia względem rynków światowych, oraz w braku należytego, taniego środka komunikacji.

Na projektowany kanał węglowy należy patrzeć więc, jako na środek regulujący polską gospodarkę węglową, który przez obniżenie kosztów transportu zapewni węglowi polskiemu zdolność konkurencyjną na rynku światowym, rozszerzy zakres zastosowania wewnątrz kraju i przyczyni się tem do stworzenia korzystnych warunków rozwojowych dla polskiego kopalnictwa węglowego.

Obniżenie kosztów produkcji, uważane słuszenie za naczelny motyw naszej polityki ekonomicznej w dobie obecnej, uzależnione jest również w znacznym stopniu od rozwiązania sprawy tanich środków komunikacji.

Odnosi się to szczególnie do takich przemysłów, które — jak nasze hutnictwo — będąc spożywcą znacznej ilości węgla, pracuje jednocześnie na surowcu importowanym i musi przewozić artykuły swego wyrobu na znaczne odległości.

W wyniku dotychczasowego stanu rzeczy jest, między innymi, słaby rozwój polskiego przemysłu hutniczego, co znowu pośrednio ma wpływ niekorzystny i na rozwój przemysłu wę-