

POLSKIEGO KOMITETU ENERGETYCZNEGO

BULLETIN DU COMITÉ POLONAIS DE L'ÉNERGIE

T R E Ś Ć:

Tabor żeglugi śródlądowej w Polsce, nap. Inż. M. Rybczyński. Przewodniczący Komisji Transportowej.

Statut Międzynarodowej Komisji Wysokich Zapór Światowej Konferencji Energetycznej.

WARSZAWA

11 LUTEGO

1931 R.

S O M M A I R E:

Le tonnage et la puissance des navires de la navigation intérieure en Pologne, par M. M. Rybczyński, Président de la Commission du Transport du Comité Polonais.

Statut de la Commission Internationale de grands barrages.

Prace Komisji Transportowej P. K. En.

Tabor żeglugi śródlądowej w Polsce.

Na podstawie danych otrzymywanych z Ministerstwa Robót Publ. ogłasza od r. 1929 Główny Urząd Statystyczny dane o stanie taboru polskiej żeglugi śródlądowej. Bliższa analiza tych cyfr rzuca dość ciekawe światło na ten tak bardzo zaniebdany rodzaj komunikacji.

Opublikowane dotąd dane ¹⁾ podają nam ilość, nośność i moc statków o własnym napędzie oraz ilość i nośność taboru bez własnego napędu, według stanu z dnia 1 stycznia 1928, 1929 i 1930 r. Pozatem mamy podział taboru według: rodzaju silnika, materiału (stalowe i drewniane), przeznaczenia (barki, krypy, galery, promy, łodzie etc.), nośności oraz wieku.

Z cyfr podanych w zestawieniach wyjmujemy kilka najważniejszych danych:

Ilości i nośność taboru ²⁾

	Statki o własnym napędzie			Łodzie bez napędu	
	Ilość	Nośność, t	Moc, KM	Ilość	Nośność, t
1/I 1928	148	5224	13 958	1367	99 681
1/I 1929	154	5534	14 905	1684	110 350
1/I 1930	166	6137	15 609	1882	116 275

Z powyższego zestawienia widzimy stały i względnie znaczny wzrost taboru, który wyraża się dla statków o własnym napędzie prawie w stałej cyfrze 8% rocznie, zaś dla łodzi bez napędu 23 i 12%, czyli średnio 17½% rocznie. W ciągu dwulecia wynosi wzrost 17, względnie 38%.

Świadczy to o bardzo poważnym wysiłku ze strony żegludowców, z którym nie zawsze idzie w parze opieka sfer miarodajnych.

Porównyując wzrost mocy i nośności ze wzrostem ilościowym, zobaczymy pewien rozdzwitek między odnośniami cyframi, zwłaszcza w odniesieniu do taboru bez własnego napędu. Wzrost bowiem tych ostatnich pod względem nośności wynosi zaledwie 11% i 5% rocznie, czyli w dwuleciu 16½%, zatem więcej niż o połowę mniej od wzrostu ilościowego. Stąd pochodzi stały spadek

przeciętnej mocy ogólnej liczby statków z napędem, zaś nośności w łodziach bez napędu.

Wartości przeciętne nośności i mocy.

	Statki o własnym napędzie		Łodzie bez napędu Nośność, t
	Nośność w t	Moc w KM	
1/I 1928	36,8	98,3	73
1/I 1929	36,0	96,8	65
1/I 1930	37,0	94,0	62

Nieco lepiej przedstawiają się zmiany w przeciętnej nośności taboru bez napędu, jeśli wyeliminujemy łodzie, nie mające charakteru taboru przewozowego (czwarta rubryka statystyki), lub jeśli weźmiemy pod uwagę same tylko braki:

Tabor przewozowy bez napędu.

	Barki, krypy i galery			Barki (berlinki)		
	Ilość	Nośność, t	Przeciętna nośność, t	Ilość	Nośność, t	Nośność przeciętna, t
1/I 1928	771	88 967	115	311	72 423	233
1/I 1929	829	95 209	115	361	76 757	213
1/I 1930	885	93 235	111	362	77 000	213

Charakterystyczne zjawisko zmniejszania się przeciętnej nośności łodzi, wbrew tendencji spotykanej w innych państwach, należy przypisać specjalnym warunkom, w jakich rozwija się nasza żegluga. Wobec stanu naszych rzek i braku urządzeń pomocniczych (porty, magazyny etc.), silniejszy rozwój żeglugi daje się zauważyć jedynie tam, gdzie niedostateczna sieć innych rodzajów komunikacji zmusza ludność do korzystania z wody, jako środka transportu. Stąd względnie szybki rozwój żeglugi w województwach wschodnich, gdzie tabor, przystosowany do charakteru tamtejszych rzek, ma nośność przeważnie niewielką. Ponieważ równocześnie tabor Wisły i Warty ulega tylko nieznacznym zmianom, przeto tem silniejszy staje się wpływ taboru o małej nośności na wartość przeciętną.

Statystyka nie podaje podziału taboru pomiedzy dorzecza, względnie jednostki administracyjne, więc niepodobna ściśle określić wpływu taboru poszczególnych rzek lub obliczać odrębnie wartości

¹⁾ Wiadomości statystyczne № 24 z r. 1929 i № 14 z r. 1930.

²⁾ Bez taboru rządowego.

przeciętne dla każdej ważniejszej drogi wodnej, jak to się dzieje np. w statystyce niemieckiej, musimy zatem poprzestać na powyższym wniosku ogólnym.

Pod względem jakości, tabor żeglugi śródlądowej w Polsce ulega tylko minimalnym zmianom. I tak procent statków motorowych wśród taboru z własnym napędem wynosi w poszczególnych latach 16,1 — 18,8 — i 19,9%, wzrasta zatem z roku na rok, podobnie jak na zachodzie.

Procent łodzi stalowych maleje (12, 10 i 9,5%), ale tylko w ogólnej sumie taboru bez napędu. Pośród taboru przewozowego utrzymuje się ten % prawie bez zmiany (18,7—18,8—18,3%), podobnie jak wśród samych tylko barek (30,5—29,1—29,6%).

Lepszy jeszcze pogląd na wartość naszego taboru żeglugowego otrzymamy, jeśli obliczymy wartości przeciętne i procentowe dla poszczególnych grup taboru, podzielonego według nośności. Odnosne dane statystyczne podane są tylko dla dwu lat, wobec czego w poniższej tabeli uwidoczniono przede wszystkim dane na 1.I.1930, podając w nawiasach dane z roku poprzedniego.

Podział taboru według nośności

Grupa	Ilość		Nośność			% taboru stalowego w danej grupie
	Ogółem	%	sumaryczna	przeciętna, t	%	
do 50 t	1472 (1293)	78,2 (76,8)	30 429 (26 437)	20,7 (20,4)	26,1 (24,0)	2,2 (2,3)
51 do 100 t	139 (125)	7,4 (7,4)	10 716 (9 562)	77,1 (76,5)	9,2 (8,6)	29,5 (31,2)
101— 200 t	41 (40)	2,2 (2,4)	6 280 (6 426)	153,2 (160,4)	5,4 (5,8)	21,9 (22,5)
201— 300 t	163 (159)	8,7 (9,4)	37 364 (36 547)	229,2 (229,8)	32,1 (33,2)	31,3 (30,2)
301— 400 t	25 (24)	1,3 (1,4)	9 402 (8 743)	376,1 (364,3)	8,1 (7,9)	40,0 (41,7)
401— 500 t	20 (20)	1,1 (1,2)	8 900 (8 900)	445 (445)	7,7 (8,1)	80,0 (80,0)
501— 600 t	17 (18)	0,9 (1,1)	9 260 (9 811)	541,7 (545)	7,9 (8,9)	94,0 (88,9)
601—1000 t	5 (5)	0,2 (0,3)	3 924 (3 924)	784,8 (784,8)	3,5 (3,5)	100,0 (100,0)

Z powyższej tabeli widzimy, że typ małych łodzi ilościowo przeważa, gdyż do 100 t pojemności mamy ich 85,6%, stanowiących 35,3% ogólnej pojemności. Ponieważ jednak wśród nich przeważa zapewne tabor nieprzewozowy, przeto nie mogą one stanowić grup miarodajnych dla charakterystyki naszego taboru.

Następną z kolei grupą pod względem ilościowym, po tamtych najsilniejszą, zaś pod względem nośności najsilniejszą wogóle, jest grupa łodzi o nośności od 201 do 300 tonn. Wykazuje ona wprawdzie tylko 9% pod względem ilości, ale około 1/3 sumarycznej pojemności wszystkich łodzi. Tę grupę można uważać za charakterystyczną dla żeglugi polskiej, tem bardziej, że przeciętna nośność 229 tonn odpowiada rzeczywiście przeciętnej żeglowności naszych rzek w ich obecnym stanie.

Jeśli odrzucimy tabor poniżej 50 tonn, jako nie mający wogóle dziś znaczenia dla żeglugi, zaś resztę taboru podzielimy na tabor żeglugi małej (poniżej 300 t) i wielkiej (powyżej 300 t pojemności), to otrzymamy na ogólną ilość 410 łodzi o sumarycznej pojemności 85846 tonn, jako przynależne do żeglugi małej 343 łodzi (84%) o pojemności 54 360 (63%), zaś do wielkiej — 67 łodzi (16%), o pojemności 31 486 (37%).

Procent łodzi stalowych rośnie z pojemnością. Dla łodzi żeglugi małej wynosi on średnio 33%, dla wielkiej od 40 do 100%, zależnie od tonnażu. Nie bez znaczenia jest też fakt, że w grupach, w których można zauważyć znacznie większe powiększenie taboru pod względem ilości, wzrasta równocześnie jego przeciętna nośność.

Dla porównania przytoczymy dane z tego samego okresu w państwie, gdzie rozwój żeglugi śródlądowej stoi najwyżej, mianowicie w Niemczech.

Ilość i nośność taboru niemieckiego³⁾

	Statki o własnym napędzie			Łodzie bez napędu	
	Ilość	Nośność, t	Moc, KM	Ilość	Nośność, t
1/I 1928	4296	241 000	692 700	14 383	6 164 000
1/I 1929	4613	283 300	718 900	14 492	6 239 400
1/I 1930	4872	318 600	743.400	14 557	6 323 800

Najszybciej wzrasta nośność taboru z własnym napędem, bo o 15% rocznie. Jest to w związku z objawem widocznym i u nas przeczucia drobnioty na statki towarowe oraz z zaopatrzeniem łodzi frachtowych we własne silniki. Wolniej niż u nas wzrasta ogólna ilość statków z własnym napędem, bo tylko o 6 1/2% rocznie, zaś ich moc o 3,6%. Natomiast bardzo nieznaczny przyrost procentowy widzimy w taborze bez napędu, który wyraża się cyfrą 0,6% pod względem ilości, zaś 1,3% pod względem nośności. Przeciętna moc i nośność statków z napędem cofnęła się nieco, natomiast stale wzrasta przeciętna nośność łodzi bez napędu, wynosząc 429, 431 i 434 tonn.

Sądzę, że uwzględniając rozległość i jakość dróg wodnych w Niemczech, ich rozwój przemysłu oraz świadczenia ze strony państwa, zwłaszcza w budżetach inwestycyjnych, wyniki, jakich świadkami jesteśmy u nas, choćby w ostatnich 3 latach, nie powinny nas nastrajać zbyt pesymistycznie.

Inż. M. Rybczyński.

Przewodniczący Komisji Transportowej.

Statut Międzynarodowej Komisji Wysokich Zapór Św. Konf. En.

I. Nazwa.

Instytucja zwana w dalszym ciągu „Komisją” nosi nazwę: Międzynarodowa Komisja Wysokich Zapór Światowej Konferencji Energetycznej”.

II. Zakres działania.

- Zadaniem Komisji jest dążność do postępu w studjach, budowie, utrzymaniu i eksploatacji wysokich zapór przez zbieranie informacji w tym względzie i studjowanie nasuwających się zagadnień.
- Zadania te spełnia Komisja zapomocą:
 - wymiany informacji między Komitetami Narodowymi;
 - zwoływania okresowych zebrań;
 - organizowania studjów i doświadczeń;
 - publikacji wyników badań, sprawozdań i różnych dokumentów.

III. Członkowie Komisji.

W pracach Komisji może brać udział każde państwo niezależne, albo jednostka terytorjalna sa-

³⁾ Zeitschrift für Binnenschifffahrt № 11/1930.