Mgr. M. Bremb.

TOWARZYSTWO ROZWOJU ZIEM ZACHODNICH
RADA NACZELNA
KOMISJA ZAGOSPODAROWANIA ODRY

000100
POUFNE egz. nr.....

ZESZYTY ODRZAŃSKIE
Nr 4

ŻYWOTNY PROBLEM ZIEMI LUBUSKIEJ

*

PROBLEMY GOSPODARCZE RZEKI ODRY
I ŚRODKOWEGO NADODRZA

*

ROZWÓJ REGIONU DOLNEJ ODRY NA TLE AKTYWIZUJĄCEJ ROLI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

WARSZAWA 1965

P o u f n e

Tadeusz Wieczorek

ŻYWOTNY PROBLEM ZIEMI LUBUSKIEJ

x

Mgr Zbigniew Krzyżaniak

PROBLEMY GOSPODARCZE RZEKI ODRY I ŚRODKOWEGO NADODRZA

x

Doc.dr Przemysław Małek

ROZWÓJ REGIONU DOLNEJ ODRY NA TLE AKTYWIZACJI ROLI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

W r o c ł a w - 1 9 6 5 r.

20 984 III

Nr egz. 000100

SL 3e
SL 3j

INSTYTUT ŚLĄSKI
Biblioteka
OPOLE

338.98(438):386:656.6

D/186/77
dr J. Thoce, Opole
20,-

Wykonanie: Powielarnia ZAP - RSW „Prasa" - Poznań
Nr zamówienia 564/65 - M - 5 - nakład: 300+30 egz.

Tadeusz Wieczorek
I Sekretarz KW PZPR
w Zielonej Górze

ŻYWOTNY PROBLEM ZIEMI LUBUSKIEJ

W obrębie ziem zachodnich i północnych, które przed wojną były objęte granicami Rzeszy Niemieckiej, Ziemia Lubuska stanowiła ekonomicznie ogniwo najsłabsze. Chodziło tu o strukturalną sytuację, wykluczającą jakiekolwiek nadzieje na rzeczywiste ożywienie i podniesienie gospodarcze tej ziemi, która na równi z całym byłym pruskim wschodem miała spełniać tylko funkcje kolonialnego rezerwuaru siły roboczej dla gospodarki i mięsa armatniego dla armii Niemiec.

Sytuacja uległa zasadniczej przemianie w wyniku włączenia i powrotu całego Nadodrza do Polski, co otwarło przed tymi terenami perspektywy organicznego wzrostu w zgodzie z podstawowymi interesami gospodarki narodowej Polski, w harmonii z prawami rozwojowymi nowego ustroju społeczno-ekonomicznego socjalistycznej gospodarki planowej.

Żadne perspektywy nie realizują się jednak same bez twórczego udziału człowieka, bez zorganizowanej pracy społeczeństwa i bez systematycznych nakładów gospodarczych. W konkretnym wypadku Ziemi Lubuskiej obejmującej w postaci woj. Zielonogórskiego całe środkowe Nadodrze, trzeba było najpierw wypełnić jej obszar nową substancją ludzką, trzeba było odbudować te podstawy egzystencji, które mieściły się w ramach zadań gospodarczych regionu w jego nowym układzie przestrzenno-politycznym i ekonomicznym, trzeba było wreszcie stworzyć funkcjonalną organizację administracyjną, któraby była w stanie zająć się interesami wszystkich subregionów tej ziemi.

W ciągu ubiegłych 20 lat poszliśmy znacznie dalej realizując konsekwentnie szeroki program aktywizacji gospodarczej, kulturalnej i społecznej Ziemi Lubuskiej w tym również całego środkowego Nadodrza. Społeczeństwo naszego województwa może dziś z dumą stwierdzić, że ma osiągnięcia przekraczające znacznie najszerzej nawet pojętą odbudowę. Świadczą o tym wskaźniki produkcji przemysłowej i rolnej, szeroki rozwój szkolnictwa, którego symbolem niech będzie otwarcie w r. bież. pierwszej wyższej uczelni w Zielonej Górze, świadczy wysoki udział młodzieży ze średnim i wyższym wykształceniem, szybki rozwój placówek kulturalnych.

Po wypełnieniu tych zadań w warunkach niezwykle trudnych, po wykształceniu nowej społeczności Ziemi Lubuskiej, musi nadejść następny etap jej rozwoju, który przyniesie środkowemu Nadodrzu zasadniczą przebudowę odpowiadającą nowym warunkom geograficzno-politycznym i dynamice wzrostu całej naszej gospodarki narodowej. Uwolnione od paraliżującego dawniej nacisku napiętej sytuacji granicznej, związane organicznie z największą czynną i zagospodarowaną trasą żeglugi śródlądowej Polski, zamieszkałe przez młode i prężne społeczeństwo, musi środkowe Nadodrze znaleźć drogi i środki pełnego rozwoju tych wszystkich swoich walorów naturalnych, geograficznych, gospodarczych i społecznych, aby stać się żywym dowodem i wyrazem konsekwencji powstania na linii Odry i Nysy Łużyckiej granicy pokoju, granicy ożywionej współpracy ekonomicznej w najszerszym tego słowa znaczeniu pomiędzy Polską a NRD.

Jako gospodarze terenu obserwujemy z tego punktu widzenia od wielu lat prace Komisji Zagospodarowania Odry przy Radzie Naczelnej TRZZ i stwierdzamy dzisiaj z naciskiem, iż zarysowane przez nią i jej rzeczników koncepcje ożywienia Odry i Nadodrza odpowiadają w całej rozciągłości naszym postulatom i programom zdynamizowania gospodarki tego tak ważnego w układzie przestrzennym naszego kraju -

regionu. Aprobujemy w całej pełni zasadniczy punkt widzenia rzeczników Komisji Zagospodarowania Odry, iż wymogi pogłębienia integracji społecznej i nasycenia żywą substancją ludzką tej niegdyś niedoludnionej ziemi, nakazują tworzenie tutaj, na miejscu, bez wywoływania nowych migracji, miejsc pracy w oparciu o walory środowiska i potrzeby gospodarcze kraju. Odra środkowa nie może być tylko szlakiem tranzytowym. Środkowe Nadodrze powinno się włączyć w proces wymiany między regionami nadodrzańskimi Polski i obsługiwanymi przez żeglugę odrzańską regionami wymiany międzynarodowej. Środkowa Odra ma także szansę stać się żywą arterią komunikacyjną samego regionu.

Niezbędną substancję towarową przyniesie eksploatacja bogactw naturalnych Ziemi Lubuskiej bądź surowców importowanych przez zespół portowy Szczecin-Świnoujście oraz uruchomienie na jej terenie w oparciu o zasoby wodne Odry i jej dopływów dużych nowoczesnych wodochłonnych zakładów przemysłowych, które nie mogą się rozwijać w innych regionach kraju bez istotnego narażenia na szwank interesów ich gospodarki wodnej. To zespolenie dogodnego położenia nad sprawną drogą wodną i nad potężnymi zasobami wody przemysłowej i komunalnej oraz istnienia nadających się do rozbudowy osiedli miejskich, położonych na zweryfikowanych doświadczeniem historycznym skrzyżowaniach dróg kolejowych i kołowych, może zostać wykorzystane dla lokalizacji w naszym regionie zakładów wielkiej chemii, energetyki, kolorowej metalurgii, stoczni, przemysłu materiałów budowlanych itp. Położenie na skrzyżowaniu dróg wodnych, na zapleczu Szczecina wymaga zasadniczego zajęcia się sprawą Kostrzyna również jako wielkiego węzła żeglugi śródlądowej, z odpowiednim zapleczem usługowym, handlowym i składowym, jako wielkiego ośrodka produkcji przemysłowej, uszlachetniającej surowce importowane lub eksportowane drogą morską i wodnymi drogami śródlądowymi. Nie może to być jedyna wyspa

i jedyne ogniwo zapoczątkowanej przez nas przebudowy gospodarczej woj. zielonogórskiego. Zlikwidowaniu tradycji Kostrzyna jako pruskiej twierdzy i stworzeniu nowej tradycji Kostrzyna - symbolu twórczej pracy polskiej musi towarzyszyć zdecydowane dążenie do dalszego ożywienia naszych miast nadgranicznych i całego środkowego Nadodrza, które w efekcie zlikwiduje wielowiekowe zacofanie tych terenów i pozwoli na racjonalniejsze i pełniejsze wykorzystanie Odry jako największej polskiej zagospodarowanej arterii wodnej, a także poprawi gruntownie strukturę przestrzenną naszego przemysłu.

Wspólnemu wysiłkowi całego kraju będzie towarzyszyć konsekwentna, uparta praca naszego regionu.-

Mgr Zbigniew Krzyżaniak
Przewodniczący W.K.P.S.
Zielona Góra

PROBLEMY GOSPODARCZE RZEKI ODRY I ŚRODKOWEGO NADODRZA

W s t ę p

Zagadnienie Odry, sprawa jej zagospodarowania i pełnego wykorzystania, jest problemem o dużym znaczeniu gospodarczym i to zarówno w skali całego Nadodrza jak i każdego z 5 województw Polski zachodniej położonych na osi tej rzeki.

Problemowi Odry poświęcono dotąd wiele uwagi, zorganizowano wiele konferencji, sesji naukowych, narad zmierzających zawsze ku temu samemu celowi tj. pełnemu wykorzystaniu walorów ekonomicznych tej rzeki.

Ta niezwykle ożywiona działalność jaką prowadziły: Komisja Sejmowa, TRZZ, rady narodowe województw Polski zachodniej, pozwoliła zainteresować odpowiednie czynniki gospodarcze sprawą Odry, jej zagospodarowania i właściwego wykorzystania głównie jako drogi wodnej.

W ciągu ostatnich lat notuje się pewną aktywizację gospodarczą rzeki Odry niemniej postęp ten jest jeszcze mało odczuwalny. Poza tym obserwuje się, iż dotychczasowa działalność idzie głównie w jednym kierunku tj. właściwego wykorzystania walorów rzeki Odry jako arterii komunikacyjnej. Niewątpliwie jest to problem pierwszoplanowy, niemniej już dziś wydaje się celowe zwrócić uwagę również na potrzebę stworzenia racjonalnego programu zagospodarowania zasobów wodnych Odry dla potrzeb całej gospodarki jak również rozwoju gospodarczego słabych ekonomicznie terenów Nadodrza.

Dzisiejsza konferencja jest pierwszą tego typu na terenie województwa zielonogórskiego, poświęcona sprawom

rzeki Odry.

Problematykę dzisiejszej konferencji chcemy właśnie poszerzyć o zagadnienia gospodarcze terenów Nadodrza, na obszarze województwa zielonogórskiego.

Tak się składa, że problematyka środkowego Nadodrza mieści się bez mała w granicach administracyjnych województwa zielonogórskiego, będą to zatem spostrzeżenia i wnioski dotyczące całego województwa.

Dla województwa zielonogórskiego rzeka Odra stanowi rezerwę gospodarczą i to zarówno jako źródło zasobów wodnych dla potrzeb przemysłu, rolnictwa i gospodarki komunalnej, jak również jako droga wodna, która jak dotąd ma charakter tranzytowy przynoszący minimalne korzyści gospodarcze województwu.

Zainteresowanie nasze Odrą idzie w kierunku dalszej aktywizacji żeglugi na tej rzece i to zarówno tranzytu jak również wzrostu udziału województwa w przewozie masy towarowej drogą wodną.

W oparciu o to chcielibyśmy stworzyć odpowiedni program rozwoju usług, a więc portów handlowych, baz bunkrowych i naprawczych, stoczni itp.

Drugi cel, jaki sobie stawiamy, to wykorzystanie olbrzymich zasobów wodnych rzeki Odry i jej dopływów na terenie województwa dla rozwoju przemysłu wodochłonnego celem podniesienia aktywności gospodarczej słabych gospodarczo powiatów oraz osiągnięcie poprzez to dalszego wzrostu aktywizacji Odry jako arterii komunikacyjnej.

Tak jak w bieżącej 5-latce osią, wokół której skupiały się inwestycje wodochłonne, stała się "Oś Wisły", tak przyszłym rejonem lokalizacji tego typu inwestycji winna stać się również środkowa i dolna Odra wraz z jej dopływami.

Zanim przejdę do omówienia zasadniczych problemów Odry i środkowego Nadodrza chciałbym zapoznać z charakterem gospodarczym województwa zielonogórskiego jako całością i obecną rolą tej rzeki w życiu gospodarczym województwa.

Województwo zielonogórskie stanowi około 5% powierzchni kraju i reprezentuje sobą ca 3,0% potencjału gospodarczego i demograficznego Polski. Na tle innych regionów kwalifikuje to nasze województwo do grupy małych województw. Pod względem wielkości obszaru Zielonogórskiemu ustępują takie województwa jak: katowickie, opolskie, gdańskie i szczecińskie, natomiast pod względem zaludnienia woj. koszalińskie i szczecińskie.

Województwo zielonogórskie - zwane Ziemią Lubuską - zamieszkuje obecnie 850 tys. mieszkańców. Blisko 45% tej liczby to młodzież w wieku do 20 lat - urodzona w Polsce Ludowej.

Od 1950 roku głównie w wyniku przyrostu naturalnego - ludność województwa wzrosła o 45%, podczas gdy średnio w kraju o 20%.

Na terenie Ziemi Lubuskiej ponad połowa ludności zamieszkuje w miastach. Spośród 42 miast i osiedli do największych należy Gorzów liczący blisko 70 tys. i Zielona Góra 65 tys. mieszkańców.

Cechą specyficzną Ziemi Lubuskiej jest jej najwyższa w kraju lesistość. Ponad 43% ogólnej powierzchni województwa zajmują lasy, wskaźnik ten dla kraju wynosi 25,0%.

W strukturze wytworzonego dochodu narodowego 45% przypada na przemysł, 31% na rolnictwo, 9,0% na leśnictwo a 15,0% na pozostałe działy gospodarki narodowej.

Wartość produkcji naszego przemysłu osiągnie na koniec bieżącego roku 18,5 mld. zł., co stanowi 2,6% ogólnej

wartości produkcji przemysłowej kraju.

Biorąc pod uwagę produkcję niektórych ważniejszych wyrobów przemysł nasz wytwarza licząc w stosunku do całej produkcji krajowej stilonu i folii filmowej - 100%, traktorów gąsiennicowych - 100%, maszyn odlewniczych - 40%, wagonów towarowych - 20%, szkła okiennego - 15%, celulozy - 15%, tkanin wełnianych - 10%, tarcicy - 7%.

W przemyśle i rzemiośle pracuje blisko 100 tys. osób tj. 25% ogółu zatrudnionych na terenie województwa.

W strukturze wewnętrznej przemysłu pod względem wartości produkcji przeważa przemysł elektromaszynowy i metalowy - 30,0%, dalej spożywczy - 23%, lekki - 20%, chemiczny - 10% i mater. budowl. - 3,5%.

Rozmieszczenie przemysłu na terenie województwa jest wyraźnie nierównomierne. Stosunkowo dobrze rozwinięty przemysł posiada południowa część województwa z takimi miastami jak Żary, Nowa Sól czy Zielona Góra oraz północ z Gorzowem reprezentującym 1/4 potencjału przemysłowego województwa.

Słabo rozwinięty przemysł posiada natomiast pas powiatów położonych wzdłuż granicy Polski z 1939 roku oraz aktualnej granicy państwowej z NRD. Szereg ośrodków miejskich w tych dwóch słabo uprzemysłowionych strefach wymaga aktywizacji gospodarczej.

Pod względem charakteru społeczno-gospodarczego Ziemia Lubuska jest regionem przemysłowo-rolniczym, około 67% ogółu ludności utrzymuje się ze źródeł pozarolniczych.

W produkcji rolnej - mimo nienajlepszych gleb - uzyskujemy wyniki na poziomie średnio - krajowym.

Już w 1962 roku uzyskaliśmy wydajność z hektara 18,5 q zbóż i 156 q ziemniaków.

W bieżącym roku osiągnęliśmy najwyższe po wojnie

plony 4 zbóż i rzepaku, bo w granicach 19 q z hektara.

Ponadto spodziewamy się uzyskać rekordowe wydajności takich podstawowych upraw okopowych jak ziemniaki i buraki cukrowe.

Gospodarka rolna województwa z uwagi na duży udział gospodarstw państwowych jest wysoko towarowa.

Trzecim działem gospodarki województwa o dużym znaczeniu jest leśnictwo. Lasy w województwie zajmują powierzchnię 624,5 tys. ha. Leśnictwo zielonogórskie dostarczyło gospodarce narodowej w 1963 r. 1.400,0 tys.m^3 grubizny. Stanowiło to 11% produkcji krajowej, co stawia nasz region na czołowym miejscu w kraju. Jesteśmy w kraju największym producentem drewna kopalniakowego, 17% i papierówki - 13% prod. krajowej.

W działalności produkcyjnej województwo zielonogórskie wykazuje duże powiązania z Górnym i Opolskim Śląskiem, skąd zaopatrujemy się w podstawowe surowce dla przemysłu, budownictwa i rolnictwa, a mianowicie węgiel, żelazo i stal, cement i nawozy sztuczne.

Nadto nasz przemysł włókienniczy zaopatruje się w takie surowce importowane jak w wełnę i bawełnę.

Z produkowanych przez nas surowców i wyrobów masowych wywozimy głównie drewno i wyroby z drewna oraz surowce i wyroby materiałów budowlanych. W kierunkach zbytu tych produktów przeważa również Śląsk.

Pomiędzy województwem zielonogórskim a Śląskiem istnieją zatem silne powiązania produkcyjne i rozwinięta wymiana nadwyżek towarowych.

To, nie nowe w zasadzie stwierdzenie, ma ten aktualny sens, że mimo istnienia tak naturalnej i niewykorzystanej arterii komunikacyjnej, jaką jest rzeka Odra, cała niemal wymiana towarowa w obydwu kierunkach odbywa

się transportem kolejowym.

Spośród 7,5 mln. ton, jakie wywozimy i przywozimy na teren województwa zielonogórskiego, część tych ładunków może być przyjęta z pożytkiem dla gospodarki przez żeglugę na Odrze. Wielkość jej określa się na 1-1,5 mln.ton.

Widzimy zatem, że istnieją przesłanki dla dalszej aktywizacji gospodarczej Odry na odcinku woj. zielonogórskiego. Sprawy te zostaną szerzej omówione w dalszej części referatu.

Przejdę teraz do omówienia funkcji, jakie pełni rzeka Odra w organizmie gospodarczym środkowego Nadodrza.

Na początek jeszcze kilka słów na temat charakterystyki Odry jako drogi wodnej.

Odra na całym odcinku przepływa przez teren województwa zielonogórskiego wynoszącym 252 km zalicza się do III kl. dróg wodnych. Warunki żeglugi na szlaku tym są różne. Na odcinku południowym od granic województwa do ujścia Nysy Łużyckiej, który pozostaje pod administracją i opieką hydrotechniczną Okręgowego Zarządu Wodnego Wrocław, nawigacja odbywa się bez specjalnych przeszkód.

Na dalszej trasie przepływu Odry do ujścia Warty - warunki żeglugi są bardzo złe. Administracja i opieka nad tym odcinkiem zgodnie z zawartą umową Polsko-Niemiecką należy do gospodarki wodnej NRD. Nie wywiązuje się ona jednak ze swych obowiązków. Prace konserwacyjne i regulacyjne prowadzone są tu w daleko niewystarczającym zakresie, w wyniku czego dają się zauważyć recesje urządzeń i obniżenie głębokości tranzytowej. W takiej sytuacji zasilanie wodą ze zbiorników nie daje pożądanych efektów, powstają przerwy w nawigacji.

Ponadto dodatkowe utrudnienia dla żeglugi na całym odcinku stanowią liczne i ostre zakola.

Uprawianie żeglugi na szlaku Odry w granicach województwa w obecnych warunkach możliwe jest przeciętnie 245 dni w roku. Przerwy w nawigacji trwają w okresie 3-ch miesięcy zimowych i w okresach niskich stanów wód - najczęściej w miesiącach wrześniu i październiku. W latach 1963 i 1964, w wyniku niedostatecznej konserwacji odcinka pozostającego pod opieką NRD, żegluga uprawiana była w okresie znacznie krótszym od przeciętnego o ca 28 dni.

Odra na trasie przepływu przez Ziemię Lubuską posiada dość znacznie zróżnocowaną głębokość tranzytową /od 1,0 do 1,5 m/. Zmniejsza to znacznie jej wartość żeglowną oraz obniża efekty ekonomiczne transportu wodnego. Na południowym jej odcinku mogą kursować barki o maksymalnym tonażu 720 ton, a na odcinku od ujścia Nysy Łużyckiej do Kostrzyna granica tonażu barek wynosi 500 ton.

W obecnych warunkach żegluga nie budzi zaufania. Częste wypadki niedotrzymywania terminów dostaw nie zachęcają użytkowników do korzystania z jej usług. Dlatego też w celu zapewnienia zwiększenia wielkości przewozów i obniżenia ich kosztów powinno nastąpić w jak najszybszym czasie wyrównanie głębokości na całym odcinku do 1,5 m. głębokości tranzytowej. Umożliwi to nie tylko zwiększenie tonażu barek, lecz także znaczne wydłużenie okresu nawigacji. W tym zakresie z zadowoleniem należy przyjąć rozpoczęcie w roku bieżącym budowy nowego zbiornika retencyjnego w Głębinowie na Nysie Kłodzkiej, który wydłuży okres nawigacyjny do 270 dni. Pozostaje jednak otwarta sprawa budowy dużego zbiornika w Raciborzu, który ma rozwiązać ten problem całkowicie.

Funkcje gospodarcze Odry jako arterii komunikacyjnej na obszarze województwa są niewielkie. Jest ona bardzo słabo wykorzystana zarówno w przewozach towarów jak i pasażerów. Nie bierze wogóle udziału w transportach masy towarowej wewnątrz województwa. Wykorzystana jest w niewielkim stopniu do wywozu towarów i w nieco większym do przywozu

ładunków z innych regionów. Ruch pasażerski również posiada niewielkie rozmiary. Na przestrzeni ostatnich 7-miu lat obserwuje się zjawisko spadku wielkości przewozów ładunków z 27 tys. do 15 tys. ton. Recesje obejmują głównie nadania z terenu województwa zielonogórskiego, które w roku 1964 osiągnęły zaledwie 1,5 tys. ton. Na tle około 8 mln. ton ładunków, jakie przywiozły i wywiozły koleje państwowe, trudno mówić o jakiejkolwiek roli, jaką w tym zakresie odgrywa transport wodny w życiu gospodarczym województwa. W roku 1960 udział żeglugi w przewozach ogółem stanowił 0,1%, a w roku 1964 zmalał do 0,08%. Tak nikłego zaangażowania Odry w obsłudze transportowej nie obserwuje się w żadnym z województw położonych wzdłuż jej biegu, ale też żadne z tych województw nie jest tak ubogie w wyposażenie techniczne i środki transportu. Zasadnicza rola, jaką odgrywa Odra w przewozach na terenie regionu zielonogórskiego, to tranzyt. Wielkość tranzytu w ciągu 7-miu lat wzrosła z 1095 tys. ton w roku 1958 do 1521 tys. ton w roku 1964.

Jak z powyższego wynika mimo złych warunków nawigacyjnych tranzyt ładunków stale wzrasta.

Przewozy pasażerskie na Odrze mają charakter turystyczno - wycieczkowy. Wielkość przewozów

w 1959 wynosiła	9.617	osób
1960	8.302	"
1964	6.000	"

Mały stan przewozów pasażerskich wynika zarówno z braku odpowiedniej ilości środków przewozowych oraz ich lokalizacji, a także z słabej współpracy organizacyjnej przewoźnika, tj. Żeglugi na Odrze z zainteresowanymi organizacjami pionu wczasów, turystyki, zakładów pracy itp.

W najbliższym okresie należałoby rozwiązać sprawę zaopatrzenia w odpowiednie statki pasażerskie wszystkich większych miast, położonych nad Odrą. Dałoby to możliwość szerszego korzystania z usług przewozowych żeglugi.

Jedną z wielu przyczyn słabej eksploatacji wartości komunikacyjnych Odry jest mała jej dostępność w korzystaniu z usług. A to z kolei wynika:

- z braku dostatecznej ilości taboru
- małej ilości, ograniczonego zakresu działania i niedostatecznego wyposażenia jej jednostek usługowych.

Obecnie na całym szlaku przepływu Odry przez województwo, wynoszącym 38% jej długości żeglownej, eksploatuje się tylko jeden port handlowy Cigacice, oraz przeładownię w Kostrzyniu. Obie jednostki przy obecnym wyposażeniu technicznym i stanie eksploatowanych urządzeń nie mają większych możliwości zwiększenia usług o pełnym zakresie czynności spedycyjnych. We wskaźnikach procentowych, wobec małej wielkości realizowanych przewozów, mogą one nawet przedstawiać się imponująco, lecz faktycznie są niewielkie.

W Nowej Soli i Krośnie - Miłów istnieją Stacje Obsługi Trasowej. Punkty te prawie wyłącznie obsługują tylko żeglugę. W Nowej Soli zlokalizowana jest także Remontowa Stocznia Rzeczna o mocy przerobowej 165,0 tys. roboczo godzin efektywnych.

W roku 1964 rozpoczęto rozbudowę bazy. Zakończenie jej przewiduje się w roku 1967. Łączny koszt wyniesie 21.835 tys. złotych.

Najbardziej jednak istotną przyczyną słabego wykorzystania Odry jest brak taboru oraz stacjonowanie taboru w portach poza granicami województwa.

Aktywizacja drogi wodnej i związany z tym wzrost przewozów jest naszym zdaniem koniecznością. Charakter gospodarczy województwa, powiązanie jego w zakresie dostaw towarów z województwami położonymi wzdłuż biegu Odry daje możliwości zwiększenia dostaw ładunków żeglugą śródlądową.

Przerzucenie części przewozów z transportu kolejowego na transport wodny jest nieodzowne z powodu niedostatecznej zdolności przepustowej linii kolejowej Katowice - Wrocław - Głogów - Zielona Góra - Kostrzyn - Szczecin oraz zlokalizowanych na niej szeregu węzłów kolejowych jak np. Głogów, Zielona Góra, Kostrzyn i innych.

W roku bieżącym istniało zapotrzebowanie przewiezienia minimum 300 tys. ton węgla kamiennego w tym np. - ca 60 tys. ton dla Kostrzyńskiej Fabryki Celulozy

- 120 " Elektrowni Gorzów
- 20 " Gazowni Gorzów
- 10 " CPHO w Gorzowie
- 40 " do portu w Cigacicach dla zaopatrzenia Zielonej Góry i Sulechowa.

Istnieje zapotrzebowanie na dostawy nawozów sztucznych z Kombinatu w Kędzierzynie. Największym ich odbiorcą byłby port Cigacice. Żegluga powinna przejąć dostawy kamienia i szereg innych ładunków.

Znacznie mniejsze istnieją możliwości wywozu, ze względu na konsumpcyjny charakter województwa w zakresie dostaw towarowych. W bilansie przewozów ładunki dowożone z innych regionów stanowią większą masę od wywożonych. Mimo to, istnieje zapotrzebowanie na wywóz żeglugą kopalniaków, dużych ilości piasków i żwirów i innych towarów.

Ponadto ze względu na wykorzystanie zdolności przepustowej i trudności w pracy wszystkich zlokalizowanych na obszarze województwa stacji granicznych, należałoby w jaknaszybszym czasie rozpatrzeć możliwości eksportu węgla do NRD drogą wodną.

Wzrost wielkości przewozów uzależniony jest od podniesienia żeglowności Odry, wzrostu taboru, rozbudowy i budowy nowych portów.

Wzrost wielkości przewozów transportem wodnym, który w efekcie przyniósłby znaczną poprawę ekonomiki produkcji, obniżenie kosztów budownictwa - związany jest ściśle w pierwszym rzędzie z wzrostem jego zdolności przewozowej. Stocznie rzeczne na Odrze nie zaspakajają potrzeb w zakresie produkcji taboru. I w związku z tym nowe stocznie i port powinien być wybudowany w Kostrzynie. Uzasadnia to położenie Kostrzyna na skrzyżowaniu szlaków wodnych i linii kolejowych o znaczeniu międzynarodowym. Ważnym argumentem przemawiającym za lokalizacją inwestycji w tym właśnie miejscu jest możliwość współdziałania ze Stocznią w Szczecinie oraz możliwość kooperacji z przemysłem drzewnym i metalowym województwa.

Nieodzowna jest także budowa portu w Głogowie, który obsługiwałby zaplecze rolnicze, przewozy miasta oraz transporty projektowanej Huty Miedzi w Głogowie. Przewozy Huty szacuje się na ca 180 tys. ton w tym 80 tys. ton kostki brukowej i ca 70 tys. ton węgla kamiennego.

W jaknajszybszym czasie powinno nastąpić przekazanie w użytkowanie żeglugi portu w Nowej Soli. Umożliwiłoby to zaopatrzenie zlokalizowanych tu przedsiębiorstw w węgiel, dowóz surowca do Dolnośląskich Zakładów Metalurgicznych i wywóz ich gotowych produktów do innych regionów Polski.

Rozwój Zielonej Góry i Sulechowa, rodzaje przywożonej i wywożonej masy towarowej i ich kierunki spływu uzasadniają podjęcie rozbudowy portu w Cigacicach.

Rozwój przewozów transportem wodnym uzależniony jest także od utworzenia na tych terenach portu macierzystego dla taboru w Kostrzyniu, względnie w Cigacicach. Dałoby to możliwości pierwszeństwa realizacji przewozów województwa, zmusiło żeglugę do rozwinięcia inicjatywy w zakresie przyjmowania ładunków i rozszerzenia przewozów pasażerskich.

Trasa przepływu Odry przez teren województwa jej po-

INSTYTUT ŚLĄSKI Biblioteka OPOLE

wiązanie z innymi drogami wodnymi daje bardzo korzystne przesłanki lokalizacji nowych przedsiębiorstw przemysłowych i rozwoju przetwórstwa. Warunki te, jak też geograficzne położenie województwa bardzo korzystne z punktu widzenia komunikacyjnego nie są dotychczas wykorzystane.

Drugim zagadnieniem związanym bezpośrednio z Odrą, które chcę omówić, jest sprawą wykorzystania zasobów wodnych tej rzeki dla celów gospodarczych tj. przemysłu, rolnictwa i gospodarki komunalnej.

Województwo zielonogórskie należy do grupy najbardziej zasobnych w wodę powierzchniową województw w kraju. W grupie tej czołowe miejsca zajmują województwa położone w dolinie dolnej i środkowej Wisły, poniżej ujścia Bugo-Narwi tj. gdańskie, bydgoskie i warszawskie.

Jeszcze korzystniejszą lokatę zajmuje województwo zielonogórskie pod względem gęstości sieci rzek zasobnych w wodę, gdyż ustępuje tylko woj. warszawskiemu.

Do najbardziej zasobnych w wodę rzek należą kolejno:

1. Odra
2. Warta
3. Noteć
4. Bóbr
5. Nysa Łużycka
6. Obra

Zagadnienie gęstości sieci hydrograficznej wydaje się dosyć istotne i świadczy o możliwościach lokalizacyjnych przemysłu wodochłonnego. O możliwościach tych świadczy również ilość miast położonych nad zasobnymi w wodę rzekami na terenie każdego z przytoczonych województw. Największą liczbę miast mogących przyjąć przemysł wodochłonny posiada woj. warszawskie - 13, zielonogórskie - 12, bydgoskie - 9, gdańskie - 3.

Do miast zasobnych w wodę na terenie woj. zielonogórskiego należą:

Odra	/zasoby dyspozycyjne/		Noteć	
1. Głogów	- 16,0 m^3/sek	8. Drezdenko		- 15,0 m^3/sek
2. Nowa Sól	- 16,0 m^3/sek	Nysa Łużycka		
3. Krosno	- 17,0 "	9. Gubin		- 2,0 "
4. Słubice	- 14,0 "	Bóbr		
5. Kostrzyn	- 47,0 "	10. Żagań		- 5,0 "
		11. Szprotawa		- 3,0 "
Warta				
6. Skwierzyna	- 11,0 "	Obra		
7. Gorzów	- 32,0 "	12. Międzyrzecz		- 1,0 "

x/ Miasta te dysponują tylko połową zasobów z uwagi na graniczny charakter rzek /50% przypada na NRD/.

Dotychczasowe wykorzystanie wód powierzchniowych rzeki Odry dla celów gospodarczych na terenie województwa jest minimalne. Według danych z 1964 roku przemysł w Głogowie wykorzystywał zaledwie 0,02% istniejących zasobów dyspozycyjnych Odry, w Nowej Soli 0,007% i w Kostrzyniu 0,01%. Natomiast w Krośnie i Słubicach w ogóle nie pobierano wody powierzchniowej dla celów przemysłowych.

Tak minimalne wykorzystanie wód Odry związane jest z niedorozwojem ekonomicznym miast nadodrzańskich oraz brakiem większych zakładów przemysłu wodochłonnego.

Wystarczy powiedzieć, że na ponad 250 km odcinku tej rzeki na obszarze woj. zielonogórskiego istnieją 3 zakłady przemysłowe pobierające wodę z rzeki Odry.

Gospodarka komunalna w zasadzie bezpośrednio nie korzysta z wód powierzchniowych, niemniej takie miasta jak Głogów, Nowa Sól, Zielona Góra, Krosno i Słubice mają ujęcia wody podziemnej z doliny rzeki.

Do nawodnienia użytków zielonych rzeka Odra jest dotychczas wykorzystywana minimalnie. Użytki zielone nawadniane są z reguły wodą pobieraną z mniejszych rzek i strumieni będących dopływami Odry.

Pod względem jakości wody zasoby dyspozycyjne rzeki Odry i jej dopływów nadają się dla celów przemysłowych i rolniczych.

Woda, której gospodarka w szeregu regionach kraju zaczyna odczuwać coraz to większy niedobór, stanowi dużą szansę na przyspieszenie rozwoju gospodarczego tych terenów. W oparciu o zasoby dyspozycyjne rzeki Odry można lokalizować najbardziej wodochłonne zakłady przemysłowe, a więc takie jak: zakłady azotowe, elektrownie cieplne, celulozownie, fabryki płyt pilśniowych i inne.

W problematyce społeczno - gospodarczej środkowego Nadodrza na podkreślenie i uwagę zasługuje sprawa niskiego poziomu gospodarczego terenów województwa zielonogórskiego graniczących z Niemiecką Republiką Demokratyczną.

Zagadnienie to dotyczy generalnie wszystkich powiatów województwa zielonogórskiego położonych wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, stanowiących zachodnią granicę państwową.

Problem ten z uwagi na swoje rozmiary /35% pow. województwa/ jak i wyraźne aspekty polityczne wymaga zwrócenia nań szczególnej uwagi.

Mówiąc o sprawach Nadodrza nie sposób pominąć tego problemu, gdyż właśnie z drogą wodną i zasobami wodnymi rzeki Odry i jej dopływów liczymy na aktywizację gospodarczą tego rejonu.

Istota problemu terenów pogranicza polega na ich niskim stanie gospodarczym i słabym tempie rozwoju. W wyniku tego, poziom gospodarki pogranicznej strefy Nadodrza jest najniższy w województwie.

W porównaniu do stanu gospodarki sprzed 1945 roku jest to obszar najsłabiej zagospodarowany i zaludniony i to zarówno w stosunku do średniego poziomu osiągnię-

tego w województwie zielonogórskim jak i całych Ziem Zachodnich.

Szacuje się, iż obszar pogranicza zasiedliliśmy w 72% podczas gdy woj. zielonogórskie w 94%, a całe Ziemie Zachodnie w blisko 100%.

Wprawdzie gospodarka na tym terenie uległa silnemu zniszczeniu w czasie II wojny światowej niemniej po 20 latach obszary te należą nadal do najsłabiej odbudowanych w Polsce. Dla ilustracji tego stwierdzenia podam, że miasto Gubin liczące w 1939 roku po stronie polskiej 35 tys. mieszkańców posiada ich obecnie 14,0 tys. Kostrzyn, w którym obradujemy - posiadał niegdyś 24 tys., a obecnie liczy 8,5 tys., Krosno Odrzańskie liczące niegdyś ca 13 tys., posiada 7 tys., Słubice mające 16 tys. posiadają 11 tys. mieszkańców.

W ramach aktywizacji gospodarczej Ziem Zachodnich w latach 1956-60 ziemie te podlegały znacznemu ożywieniu gospodarczemu. Uruchomiono wówczas część niewykorzystanych rezerw głównie w przemyśle, zagospodarowano poważne rezerwy w zasobach mieszkaniowych, na prawym brzegu odbudowano bądź uruchomiono urządzenia komunalne, często z fragmentów miast położonych na prawym brzegu Odry czy Nysy stworzyliśmy samodzielne organizmy gospodarcze. Przykładem mogą tu być Słubice stanowiące niegdyś dzielnicę mieszkaniową Frankfurtu nad Odrą, gdzie poza odbudową trzeba było zbudować przemysł, urządzenia komunalne, socjalne itp.

Podobnie było w innych miastach. Dziś ośrodki te mają warunki dalszego rozwoju i odbudowy.

Niestety zapoczątkowany w 1956 roku etap odbudowy gospodarczej tych ziem zakończył się już 1960 roku. Był to okres zbyt krótki na to, ażeby stworzyć trwałe podstawy rozwojowe tej części Nadodrza.

W bieżącym planie 5-letnim odbudowa tych ziem została radykalnie zahamowana, mimo, iż nie w pełni wyczerpane zostały rezerwy gospodarcze pogranicza. Rezerwy te tkwią w szeregu niewykorzystanych dotąd obiektach przemysłowych jak również bogatej infrastrukturze ekonomicznej w postaci uzbrojenia technicznego miast, sieci kolejowej i drogowej, surowcach mineralnych czy zasobach wodnych, których wykorzystanie stanowić winno podstawę do dalszej ich odbudowy i rozbudowy.

Osiągnięty obecnie układ stosunków społeczno-gospodarczych na pogranicznym obszarze Nadodrza odznacza się brakiem stabilizacji pomiędzy dynamicznym rozwojem demograficznym, a rozwojem bazy ekonomicznej. Od szeregu lat pograniczne powiaty województwa zielonogórskiego wykazują straty ludnościowe. Jest to zjawisko niekorzystne gdyż tracimy często ludność ściągniętą tu dużym nakładem sił i środków lub urodzoną na tym terenie po 1945 roku i tu przysposobioną do zawodu.

Proces ten ulegać będzie dalszemu pogłębieniu na tle narastającego wyżu demograficznego, który wejdzie na rynek pracy w latach 1966-70. Aby zatrudnić całość przyrostu naturalnego winniśmy w tej części Nadodrza zorganizować w latach 1966-70 około 14.000 nowych miejsc pracy. Tymczasem, jak wykazują dane z założeń do planu regionalnego pogranicza, na te lata istnieje zaledwie program dla ca 8,0 tys. osób. W przypadku likwidacji kopalń węgla brunatnego oraz przesunięcia w czasie programowanych inwestycji, sytuacja ta ulegnie dalszemu pogorszeniu.

Sprawa ta jest zatem przedmiotem naszej szczególnej troski i uwagi. Pozytywne jej rozwiązanie leży zarówno w interesie tych ziem jak i całej naszej gospodarki. Stwierdzamy to bowiem jednoznacznie, że osiągnięty poziom odbudowy oraz zasiedlenia tych ziem jest niedostateczny.

Uważamy, że dotychczasowy wysiłek władz centralnych dotyczący rozwoju terenów pogranicza z NRD koncentruje się głównie wokół niewątpliwie ważnych dla naszej gospodarki takich ośrodków miejskich jak: Szczecin, Świnoujście czy Zgorzelec. Ośrodki te położone są na obydwóch krańcach zachodniej granicy państwowej. Cały obszar położony pomiędzy tymi miastami doznał b. poważnych zniszczeń w czasie ostatniej wojny.
Położone tu miasta podzielone zostały granicą państwową na dwie części, co niezwykle utrudniało ich zagospodarowanie.

Zdajemy sobie całkowicie sprawę z trudniejszych warunków odbudowy gospodarczej miast granicznych środkowego Nadodrza w porównaniu ze Szczecinem czy Zgorzelcem jak również w pełni akceptujemy przyjętą kolejność ich odbudowy, niemniej uważamy, że w przyszłej pięciolatce można i należy rozwijać silniej tereny środkowego Nadodrza.

Wiąże się z tym bowiem jeszcze inny, a mianowicie polityczny aspekt tego zagadnienia.

Tereny graniczne środkowego Nadodrza z uwagi na swoje położenie, istniejący układ komunikacyjny, a także bezpośredni wgląd z przeciwnej strony rzeki są niezwykle silnie eksponowane politycznie.

Istniejący po naszej stronie stan zagospodarowania stanowi dość wyraźny kontrast w stosunku do stanu i zamierzeń gospodarczych po stronie NRD. Zilustrujemy to stwierdzenie kilku przykładami.

W NRD zdołano nie tylko odbudować miasta pogranicza ale poważnie je rozbudować. Wybudowano również nowe hutnicze miasto Eisenhüttenstadt liczące około 40 tys. mieszkańców. Do granicy województwa zielonogórskiego przylega wysoko uprzemysłowiony zbudowany przez NRD okręg Cottbus ze swoim olbrzymim zagłębiem węgla brunatnego.

W Wilhelm-Pieck-Stadt Guben kończy się budowę wielkich zakładów chemicznych - Fabryki Włókien Syntetycznych, która zatrudni docelowo 11 tys. osób.

We Frankfurcie nad Odrą wybudowano duże zakłady produkcji półprzewodników, nie mówiąc już o Schwedt czy zamierzeniach budowy przez NRD dwóch elektrowni gigantów /2,5 i 3,0 tys. MW/ w oparciu o węgiel brunatny i wykorzystanie wód rzeki Nysy i inne.

Jak z tych kilku wybranych przykładów wynika NRD prowadzi obecnie i planuje szereg wiwlkich inwestycji przemysłowych nad środkową Odrą i Nysą Łużycką wykorzystując bogate zasoby tych rzek. Tymczasem po stronie polskiej zamierzamy jedynie w latach 1966-70 budować Fabrykę Papieru w Kostrzynie - oddział istniejącej fabryki celulozy, a także pod koniec przyszłej pięciolatki przystąpić do budowy niezrealizowanej w bieżącej 5-latce Fabryki Płyt Pilśniowych w Krośnie.

Podejmowany przez władze terenowe szereg inicjatyw zmierzających do lokalizacji nowych zakładów produkcyjnych na tym obszarze częstokroć oparty o nieczynne obiekty przemysłowe nie dał i nie dają pozytywnych rezultatów. Przyczyną tego stanu jest niechęć resortów przemysłowych do inwestowania na ternach pogranicza. Nie wynika ona oczywiście tylko z uprzedzeń związanych z inwestowaniem na kresach Polski, ale również z przesłanek czysto ekonomicznych.

Wysuwa się tu najczęściej argument kosztów związanych z sytuowaniem zakładu z dala od rynku zbytu i zaopatrzenia oraz braku kadr fachowych.

Zagadnienie lokalizacji inwestycji w strefie przygranicznej Nadodrza posiada znacznie szerszy aspekt. Dotyczy ono w zasadzie polityki centralnej w zakresie rozmieszczenia sił wytwórczych w stosunku do województw położonych peryferyjnie od głównych centrów gospodarczych i polityczno-

administracyjnych kraju.

Należą do tej grupy wszystkie województwa leżące wzdłuż granicy państwowej, pozbawione odpowiedniej bazy surowcowej lub silnie rozwiniętej gospodarki morskiej.

Między innymi należy do niej również województwo zielonogórskie.

Jaskrawym przykładem oddziaływania tej nieprawidłowości jest właśnie obszar przygraniczny środkowego Nadodrza.

Ta peryferyjność położenia znajduje swoje odbicie nie tylko w polityce braku lokalizacji nowych inwestycji, ale często wyraża się w likwidacji istniejącego już majątku trwałego.

Tak np. w kolejnictwie prowadzi się od wielu lat likwidację bocznic i linii kolejowych. Coraz to nowe linie podlegają analizie ekonomicznej. Aktualnie resort komunikacji wysuwa wniosek likwidacji 3 linii kolejowych przy czym 2 dalsze podlegają analizie. Spośród tych 5 trzy położone są na terenie przygranicza.

Na terenie tegoż pogranicza Ministerstwo Górnictwa i Energetyki wysuwa wniosek likwidacji 2 kopalń węgla brunatnego wraz z brykietowniami jako nierentownych. Równa się to nie tylko likwidacji miejsc pracy dla 2000 tys. osób, ale wyeliminowanie węgla brunatnego jako zasadniczego elementu, z którym wiązano nadzieje na duże perspektywy rozwoju gospodarczego tego rejonu. Zlikwidowane zostaną tym samym podstawy rozwojowe i elementy stabilizacji w takich miasteczkach jak Łęknica nad Nysą i Ośno Lubuskie.

Również nie ma gwarancji, że zaplanowane dla pogranicza czy nawet województwa inwestycje rozwojowe będą zrealizowane, gdyż w przypadku ograniczeń inwestycyjnych dokonywanych dość często na szczeblu centralnym ulegają one likwidacji.

Wyrazem tego jest fakt, że dotychczas nie zrealizowaliśmy w zasadzie od podstaw żadnego większego zakładu przemysłowego na terenie województwa.

Stąd stawiam wniosek, ażeby przy dokonywaniu tego typu ograniczeń więcej aniżeli dotąd uwagi, władze zwracały na skutki powstałe na tym tle w płaszczyźnie poziomej - regionalnej gdzie one się kumulują. Bądź też o ile cięcia takie są nieuniknione, skutki te na terenach słabo rozwiniętych należy rekompensować w następnym planie wieloletnim. Pozwoli to na bardziej prawidłowy i proporjonalny rozwój poszczególnych regionów gospodarczych kraju.

Następny wniosek stawiamy w zakresie polityki rozmieszczenia sił wytwórczych.

Reprezentujemy mianowicie pogląd, że w ogólnej puli noworozpoczynanych inwestycji przemysłowych winno się wydzielić określoną część inwestycji i przeznaczyć je na potrzeby rozwoju terenów słabych gospodarczo.

Zdajemy sobie sprawę z istniejących trudności w tym zakresie, szczególnie na tle potrzeb szeregu regionów, niemniej chodzi nam o to, ażeby w procesie lokalizacji rozpatrywać tereny i miasta o podobnej problematyce gospodarczej. W przeciwnym razie tereny słabsze gospodarczo, czy położone peryferyjnie stać będą nadal na przegranej pozycji.

Wracając do tematu trzeba powiedzieć, że w zagospodarowanie tych ziem włożony został dotąd olbrzymi wysiłek. Integracja polityczna, gospodarcza i społeczna tych ziem z resztą kraju jest faktem dokonanym i nieodwracalnym.

Czynnikiem podstawowym w zagospodarowywaniu i rozwoju tych ziem byli ludzie, którzy zwielokrotnili swym zaangażowaniem i trudem poniesione tu nakłady inwestycyjne.

Dlatego tak serdecznie zależy nam na dalszym ich rozwoju i stąd ta troska o ich przyszłość, o dalsze per-

spektywy rozwojowe.

Niestety stwierdzić trzeba, że ani obecne tempo rozwojowe środkowego Nadodrza ani też brak jakiegoś b. konstruktywnego programu ich rozwoju na perspektywę nie może nas zadawalać.

Sprawy pogranicza są napewno bardzo złożone, niemniej pewne jest i to, że pozostawione same sobie popadają w zastój oraz rodzą dysproporcje gospodarcze.

Tereny te dopóki nie osiągną pewnego poziomu rozwoju gospodarczego tj. nasycenia elementami rozwojowymi, wymagają stałej opieki i pomocy i to pomocy ze szczebla centralnego.

W referacie naszym wskazywaliśmy na szereg rezerw i możliwości jakie posiadają tereny środkowego Nadodrza. W oparciu o te rezerwy, jak również śmielej założoną aniżeli dotychczas koncepcję współpracy gospodarczej z NRD, opracowujemy plan regionalny rozwoju tego obszaru do 1980 r.

Alternatywą tego planu jest utrzymanie wewnętrznej zgodności pomiędzy demograficznym, a ekonomicznym rozwojem Nadodrza.

Ziemie te muszą posiadać taki program jako narzędzie przeciwdziałające powstawaniu dysproporcji w ich rozwoju oraz instrument racjonalnego i optymalnego działania.

Podkreślenia jednak wymaga fakt, że projekt planu na lata 1966 - 70 nie przynosi w tym zakresie niezbędnego postępu. Zaprogramowanie nowych zadań gospodarczych w przyszłym planie 5-letnim dla tych ziem jest naszym zdaniem nieodzownym warunkiem dalszej odbudowy i rozbudowy środkowego Nadodrza. Zwłaszcza szybkiej pomocy wymaga odbudowa Gubina i Słubic. Miasta te, a szczególnie Gubin, nie powinny dłużej czekać z odbudową.

Skłaniać nas to tego winna również wzmożona sktywność gospodarcza jaką przejawia NRD wzdłuż Odry i Nysy Łu-

życkiej, zmierzająca między innymi do wykorzystania bogatych zasobów wodnych tych rzek. Stwarza to nową sytuację polityczną w tym rejonie, która wymaga przedsięwzięcia przez nas określonych decyzji dotyczących rozwoju strony polskiej Nadodrza.

Doc.dr Przemysław Małek
Szczecin

ROZWÓJ REGIONU DOLNEJ ODRY NA TLE AKTYWIZUJĄCEJ ROLI ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Województwo szczecińskie z punktu widzenia systematyki regionalnej można podzielić na kilka kompleksów gospodarczych. Niektóre z nich wykształciły się już w sposób wyraźny, jako samoistnie funkcjonujące regiony gospodarcze. Inne natomiast rozwijają dopiero obecnie własne czynniki wyznaczające odrębność gospodarczą regionu, lub podregionu. Granice terenowe podziału przebiegają z reguły w sposób płynny. W obecnej sytuacji wyodrębniamy w województwie cztery regiony aktywizacji gospodarczej. Są to: pas nadmorski, region portowo-przemysłowy, region zachodni i region południowy. Wykorzystując podział odministracyjny można z pewnym przybliżeniem powiedzieć, że pas nadmorski obejmuje powiaty Wolin, Kamień i północną część pow. Gryfice. Region portowo-przemysłowy to przede wszystkim miasto Szczecin, pow. Goleniów, m.Swinoujście i część pow. Gryfino. Region zachodni stanowią powiaty Łobez, Nowogard, część pow. Gryfice, część pow. Stargard i pow. Choszczno. Region południowy obejmuje pozostałą część województwa.

Przeprowadzenie powyższego podziału odpowiada realnej ocenie rzeczywistego układu sił gospodarczych i więzi tutaj wytworzonej. O powiązaniach gospodarczych i wzajemnym ciążeniu poszczególnych terenów do siebie decydują takie czynniki obiektywne jak rzeźba terenu, wspólnota klimatu, wspólnota cech glebowych, granica polityczna państwa i województwa. Natomiast do czynników subiektywnie oddziałujących zaliczyć należy przede wszystkim powiązania komunikacyjne i

powiązania kooperacyjne produkcji.

Przedstawiony powyżej podział województwa na regiony wykształcił się głównie pod wpływem czynników obiektywnych. W gospodarce morskiej odgrywały częściowo rolę powiązania wynikające ze współpracy wewnątrz regionalnej. W wyniku scharakteryzowanej sytuacji powstał układ, którego cechą jest ogromna dysproporcja między regionem drugim, a pozostałymi regionami, szczególnie zaś między regionem drugim oraz czwartym i trzecim. Dysproporcje te wpływają ujemnie nie tylko na ogólny rozwój województwa, ale powodują równocześnie reperkusje w dziedzinie społecznej i politycznej, doprowadzając np. do stanu, w którym nawet po wyłączeniu obszaru wielkiego Szczecina gęstość zaludnienia w województwie waha się od 65 mieszkańców/km^2 w regionie drugim do 18 - 20 osób/km^2 w gromadach nadodrzańskich powiatu chojeńskiego. Obok silnej aglomeracji ludności i produkcji w metropolii województwa - Szczecinie - mamy jednocześnie /bynajmniej nie na terenach zalesionych/ gęstość zaludnienia hamującą w sposób zasadniczy produkcję rolną i wykorzystanie tych prerogatyw, jakie stwarza zasobność gleb nadodrza i międzyodrza.

Na dalsze plany rozwoju województwa rzutuje w istotny sposób zarówno ocena stanu faktycznego, jak również świadomość tego, że polityka gospodarcza województwa sięgnąć musi do czynników subiektywnych rozwoju gospodarczego terenów dotychczas zaniedbanych. Oba wymienione powyżej czynniki subiektywne /kooperacja i układ komunikacyjny/ są jednocześnie czynnikami przenoszącymi siły napędowe rozwoju terenów silnych gospodarczo na tereny słabo rozwijające się. Jednemu z nich poświęcimy obecnie szczególną uwagę - jest nim układ powiązań komunikacyjnych i jego niewykorzystane elementy.

Stwierdzić trzeba, że w miarę rozwoju gospodarczego miasta Szczecina narastała potrzeba wychodzenia z pewny-

mi zadaniami produkcyjnymi i usługowymi poza teren dotychczasowej aglomeracji. Ten aspekt zadecydował swego czasu o rozwoju Swinoujścia i Goleniowa, zadecydował o obecnej ekspansji w kierunku Dąbia, Płoni i Stargardu, a na południu w kierunku Gryfina. Zwrot w kierunku Gryfina wynikał nie tylko z poszukiwania nowych poza Szczecinem terenów, ale wykorzystywał uzbrojenie komunalne i transportowe Gryfina. Przyniósł w efekcie znaczne zwiększenie budownictwa mieszkaniowego, pełniejsze wykorzystanie urządzeń wodociągowych i kanalizacyjnych, a nawet uzasadnił istnienie i dalsze plany rozbudowy gazociągu ze Szczecina. W pierwotnym układzie Gryfino miało stać się "sypialnią" pracowników Szczecina. Rozwój Gryfina ułatwia od niedawna i ułatwiać będzie w przyszłości odbudowa mostu kolejowego nad kanałem parnickim. Umożliwia on bezpośrednie połączenie kolejowe między Gryfinem i miejską linią okólną Szczecina z pominięciem węzła w Dąbiu. W nadchodzącej pięciolatce kosztem 8 mil. zł przeprowadzi się poszerzenie drogi kołowej i zmianę nawierzchni brukowej na asfaltową. W ten sposób usunięty zostanie dotkliwy brak połączenia drogowego Szczecina z Gryfinem, które przed wojną przebiegało po zachodniej stronie Odry, a obecnie zadawalać się musi drugorzędnym połączeniem przebijającym się z trudem między podmiejskimi osadami i gęsto rozsianymi na tej trasie wioskami. Ograniczone możliwości inwestycyjne w przemyśle terenowym odwlekają wejście z produkcją przemysłową na teren samego Gryfina. Jest to jednak tylko kwestia czasu. Chodzi o to, aby zdawać sobie sprawę z tej życiowej konieczności i tak zapobiegliwie gospodarzyć terenami, aby nie przekreślić ograniczonych możliwości lokalizacyjnych przemysłu.

Wejście na teren miasta Gryfina jest tylko pierwszym aktem aktywizacji całego pasa rozciągającego się wzdłuż Odry. O ile bieżąca pięciolatka była nastawiona na aktywizację pasa nadmorskiego, to następne pięciolecie musi ze względów gospodarczych i politycznych doprowadzić do rozwoju pasa

nadodrzańskich ziem, aż do pełnego wykorzystania możliwości gospodarczych tkwiących w terenie i w powiązaniach kooperacyjnych. W tym stanie rzeczy nastąpi prawdopodobnie w przyszłości przebudowa obecnego układu i podziału województwa na regiony. Ciągnący się wzdłuż **ujścia Odry i Zalewu region portowo-przemysłowy rozbudowany zostanie o dalszy pas aktywizacji nadodrza, aż** po Kostrzyń.

W pierwszych latach po zakończeniu działań wojennych gdy obostrzenia graniczne nie zdążyły jeszcze przekreślić naturalnych i tradycyjnych zarazem powiązań gospodarczych, Gryfino było powiatem żywiącym miasto Szczecin. Odrą dostarczano warzywa i owoce do Szczecina, Odrą z Bielinka płynęły materiały budowlane, piasek i żwir na remonty wypalonych dzielnic miasta.

Przedstawiona powyżej koncepcja utworzenia regionu Dolnej Odry jest zatem powróceniem do poprzedniego układu gospodarczego z jednoczesnym zadaniem znacznej rozbudowy powiązań wewnątrz regionalnych na miarę nowych zadań i obowiązków spoczywających na woj. szczecińskim i na pierwszym na Bałtyku zespole portowym Szczecin-Swinoujście.

Plany rozwoju regionu nadodrzańskiego opierają się na nowej jakościowo strukturze regionu, w którym rzeka Odra i jej dopływy odegrają podstawową rolę. Żegluga śródlądowa powinna stać się realizatorem zamierzeń deglomeracyjnych i tym samym tendencji aktywizacyjnych regionu. Drugi partner systemu komunikacyjnego - kolej poszerzy, dzięki równoległemu do Odry biegowi torów szerokość pasa aktywizacji.

Nowa koncepcja regionu Dolnej Odry wymaga nowego spojrzenia na szereg problemów tutaj występujących. Przyjrzyjmy im się bliżej.

Pierwszym elementem determinującym pojęcie regionu jest jego obszar i powiązania wewnątrzregionalne, względnie odrębności w stosunku do otaczającego terytorium. Region

Dolnej Odry to obszary następujących jednostek administracyjnych: miasto Szczecin, pow. Wolin, Kamień, Goleniów, Szczecin, Chojna i Gryfino. Obejmują około 40% obszaru województwa. Niektóre z powiatów wchodzą w skład regionu tylko częścią swego terenu. Według ustalonych w Pracowni Planów Regionalnych w Szczecinie zasad podziału przewidywana jest następująca struktura regionu

Region Dolnej Odry

powiat	udział w regionie w km^2	udział w regionie w %% terenu powiatu
m. Szczecin	28,4	100
pow. Wolin	57,8	100
pow. Kamień	31,1	46,5
pow. Goleniów	60,1	56
pow. Szczecin	63,3	100
pow. Gryfino	38,4	42
pow. Chojna	57,0	43
	337,0	

Region Dolnej Odry obejmuje 26,5% obszaru województwa. Na jego obszarze mieszka 50,1% ludności, przy średniej gęstości zaludnienia 116 osób/km^2. Rysują się tutaj duże dysproporcje między miastem Szczecinem /ponad 970 osób na km^2/ oraz powiatami Chojna /24,5 osób na km^2/ i Goleniów /29,6 osób na km^2/. Dominującym czynnikiem w regionie są obszary leśne 29,9%, następnie wody 24,8%, a dopiero na trzecim miejscu grunty orne 21,8%. Łąki są na czwartym miejscu ze znacznym udziałem 17% terenu. Nawet tak pobieżna charakterystyka regionu przekonuje, że w uszeregowaniu funkcji gospodarczych na czoło wysuwa się żegluga i inne działy gospodarki transportowej, na drugim miejscu pojawia się przemysł, następnie rybołówstwo, rekreacja, obrót towarowy i rolnictwo. Dwie ostatnie dziedziny gospodarki są przy tym dopiero w początkowym stadium swego rozwoju.

Dotychczasowy przebieg gospodarowania wskazuje wyraźnie na nierównomierny rozwój nie tylko podstawowych fun-

kcji gospodarczych - o czym świadczy dalekie miejsce rolnictwa oraz wyprzedzenie przemysłu przez transport, ale również nierównomierny rozwój poszczególnych podregionów.

Możemy podzielić region na trzy podregiony gospodarcze:

I. powiat Wolin i część pow. Kamień
II. miasto Szczecin, pow. Szczecin i część pow. Goleniów
III. część pow. Chojna i pow. Gryfino.

Wykształcający się wokół systemu transportowego region dolnej Odry dopiero w przyszłości ulegać będzie tendencjom wyrównywania potencjału gospodarczego w poszczególnych podregionach. Czynnikiem podstawowej integracji będą z jednej strony system transportowy, z drugiej system kooperacji produkcji, wzmacniający ogólnokrajowe zadania regionu, wzmacniający rozwój gospodarki morskiej w szerokim tego słowa znaczeniu.

Stan obecny wykazuje natomiast duże zróżnicowanie potencjałów gospodarczych i funkcji poszczególnych podregionów.

W pierwszym podregionie na czoło zagadnień wysuwa się funkcja rekreacyjna i rybołówcza. W najbliższej perspektywie rozwinąć się powinna przede wszystkim funkcja transportowa /rozwój portu przeładunkowego i zaopatrzeniowego/. Obok wzmacniającego swe znaczenie rybołówstwa i przemysłu przetworczego, rozwinąć się powinno rolnictwo /intensywna uprawa warzyw i owoców na terenach porefulacyjnych/.

W drugim podregionie decydujące znaczenie posiadają transport /port, żegluga, kolej/ oraz przemysł. Rozwijają się tutaj następujące dziedziny przemysłu kooperujący z gospodarką morską, przyportowy /uszlachetniający importowane lub eksportowane towary/, przemysł o swobodnej lokali-

zacji, oraz przemysł przetwórczy, przetwarzający nieliczne surowce miejscowe, raczej drugorzędnego znaczenia.
Na trzecim miejscu pojawia się dopiero funkcja rolnicza. W dalszym rozwoju podregionu powinna ulec rozbudowie funkcja obrotu towarowego, towarzyszącego handlowi zagranicznemu i gospodarce morskiej, oraz funkcja rybołówstwa.

W trzecim podregionie rozwija się obecnie rolnictwo. Dalszy kierunek rozwoju uzależniony jest od realizacji zadań, o których była mowa powyżej. Według istniejących projektów rozwój powinien iść w kierunku budowy przemysłu kooperującego z gospodarką morską i przemysłami swobodnej lokalizacji zgrupowanymi w podregionie drugim. Drugą grupą działalności przemysłowej jest przetwórstwo miejscowych surowców leśnych i rolnych. Obok przemysłu należy wykorzystać możliwości rozwoju usług w stosunku do transportu wodnego, obsługującego powiązania międzyregionalnej w skali całego systemu rzeki Odry. W oparciu o sprawny transport należy rozwinąć obrót towarowy w części dotyczącej magazynowania /linie magazynowe eksportowe III-go rzutu/.

Przeanalizujemy szczegółowiej kierunki rozwoju wymienionych podregionów na tle powiązań i funkcji ogólnowojewódzkich i ogólnopolskich.

Przyszły rozwój powiatu Wolin i pow. Kamień uzależniony jest od dwu głównych zadań, jakie w tym podregionie będą wykonywane - przeładunki portowe oraz rybołówstwo. Na drugim miejscu postawić należy turystykę i uzdrowisko. Udział tych ostatnich jest tym większy, im bardziej posuwamy się w kierunku wschodnim od Swinoujścia. Plany rozwoju przeładunków portowych znalazły swój wyraz w podjętych ostatnio decyzjach rządowych budowy avanportu na prawym brzegu Swiny, na terenach przekazanych przez Marynarkę Radziecką. Zadania eksportowe i importowe wykonywane przez port w Swinoujściu dotyczyć będą ładunków masowych w ilości do 5 mil. ton rocznie. Technika prac przeładunkowych przewiduje sprawny, szybki przeładunek

dźwigami i taśmociągami w relacji barka - plac, plac - statek i odwrotnie. Poważny udział przewozów żeglugowych sięgający 80% przesyłanej masy towarowej stanowi jakościowy skok dla żeglugi śródlądowej. Oznacza to bowiem w samej tylko obsłudze portu Swinoujście przewozy rzędu 4,0 mil. t., co odpowiada prawie dwukrotnej ilości obecnych przewozów. Wzrost i koncentracja zadań przewozowych na tym odcinku są ogromne. Już wstępne prace nad zagospodarowaniem terenów portowych w Swinoujściu wykazały, że szereg niedostrzegalnych poprzednio problemów, towarzyszących podstawowym zadaniom przeładunkowym, napotyka na trudności lokalizacyjne ze względu na szczupłość rezerw terenowych na wyspach Uznam i Wolin. Poza głównymi kontrahentami współpracują z portem takie przedsiębiorstwa jak: ratownictwo okrętowe, przedsiębiorstwa robót czerpalnych, przedsiębiorstwa holownicze, zaopatrzenia statków, morska obsługa statków, przedsiębiorstwo bunkrowania statków, remontów i inne. W tym stanie rzeczy szereg zadań remontowych i zaopatrzeniowych będzie musiało być cofnięte w głąb lądu. Obok przedsiębiorstw portowych i żeglugi morskiej podobne potrzeby prezentują przedsiębiorstwa transportu lądowego lub śródlądowego - bazy żeglugi śródlądowej i transportu samochodowego. Dotychczas w rozważaniach brano pod uwagę tereny położone bądź w samym Szczecinie, bądź w Swinoujściu. Na terenach tych zlokalizowano bazy przedsiębiorstw żeglugowych i portowych, stocznie remontowe i przedsiębiorstwa obsługi statków, stocznię rzeczną i bazę żeglugi szczecińskiej. Obecnie trzeba będzie dla przedsiębiorstw drugiej linii sięgnąć po nowe tereny położone nad Zalewem /np. Trzebież lub Stepnica/, bądź na Odrze /południowe dzielnice Szczecina-Zdroje, Żydowce oraz Gryfino/. Państwowy przemysł terenowy wysunął już obecnie koncepcję budowy w Gryfinie warsztatów remontujących jednostki budowane z drewna lub plastiku /szalupy ratunkowe, łodzie motorowe, łodzie sportowe, jachty itp./. Podobne zadania szkutnicze mogłaby przejąć stocznia rybacka w Nowym Warpnie nad Zalewem, lub przemysł drzewny /obecnie tartaczny/ w Trzebieży.

Przemysł stoczniowy, żegluga i porty wymagają szeregu urządzeń pomocniczych i przeładunkowych. Ich budowa, konserwacja i remonty właściwie zlokalizowane powinny stać się dalszym czynnikiem aktywizującym region Dolnej Odry. W zależności od bardziej lub mniej bezpośredniego powiązania z eksploatacją jednostek pływających liczne zadania produkcyjne mogą być przesuwane bliżej lub dalej od szlaków wodnych.

Dodatkowym czynnikiem aktywizującym omawiany podregion powinna stać się planowana nad zalewem elektrownia atomowa w Recławiu, wraz z całym niezbędnym zapleczem techniczno-remontowym. Zapewni ona niezbędne ilości energii elektrycznej dla północnej części regionu i przekazywać będzie nadwyżki na południe i wschód.

Dotychczasowe połączenie kolejowe jednotorowe Swinoujścia ze Szczecinem i Bydgoszczą jest w pełni wykorzystywane. Nowe zadania przewozowe w ruchu turystycznym, a przede wszystkim w przewozach ładunków portowych /nawet w części przypadającej na kolej/ wymagają rozbudowy linii, wyprostowania niektórych łuków, poprawienia profilów podłużnych torów szlakowych i stacyjnych, a przede wszystkim wybudowania drugiego toru. Nawet udział 20% przewozów w przeładunkach portowych, powiększony o zaopatrzenie rozbudowującego się miasta Swinoujścia wymaga budowy stacji rozrządowej w rejonie Przytorza. Postulat ten wzmacniają dodatkowo potrzeby rybołówstwa. Wzrost połowów powinien na terenie podregionu osiągnąć w 1980 r. 220 tys. t. ryby. Część masy rybnej będzie przetwarzana na statkach pozostała część w stanie solonym, lub w postaci konserw będzie wywożona w głąb kraju. W Swinoujściu w związku z tym rozbudowuje się kombinat rybny, którego zadania przewozowe piętrzyć będą trudności przewozowe transportu lądowego. W skład kombinatu rybnego poza bazą statków wchodzą: stocznia rybacka, konserwiarnia, fabryka mączki rybnej, warsztaty bednarskie. W latach następnych poza

zwiększeniem potencjału wymienionych działów produkcji przewiduje się jeszcze rozbudowę sieciarni, ew. budowę własnego oddziału opakowań blaszanych. Odrębnym problemem jest sieć przedsiębiorstw kooperujących np. remontu urządzeń chłodniczych, kartoniarnie itp. Podobnie jak w przypadku gospodarki żeglugowej funkcje kooperacji z rybołówstwem mogą być przeniesione z terenu wyspy Wolin na teren zalewu lub nawet wgłąb lądu.

Z punktu widzenia potrzeb gospodarki regionalnej wody Zalewu powinny stać się wielkim placem cyrkulacji statków i barek między rozlokowanymi na obrzeżu zakładami przemysłowymi i usługowymi obsługującymi gospodarkę morską. Swinoujście, Wolin, Kamień, Stepnica, Trzebież, Nowe Warpno, Lubin - oto miejscowości o dużych perspektywach aktywizacji opartej o wzajemną kooperację. Każda z nich posiada już obecnie bardziej lub mniej rozbudowane nabrzeże, które jest z pewnością cennym atrybutem przy podejmowaniu decyzji lokalizacyjnej.

Porządkowaniu powiązań transportowych powinny sprzyjać wieloletnie plany polderyzacji Zalewu. Tereny Zalewu, a szczególnie jego południowo wschodnie wody stanowią liczne płycizny. Sięgają one niekiedy paru kilometrów licząc od linii brzegowej. Na tych terenach od lat trwa proces tworzenia lądu. Odkłada się tam muł niesiony przez rzekę. Chodzi o to, aby wykonywane przez naturę dzieło odbywało się zgodnie z zamiarami i interesem gospodarujących tutaj ludzi. Na przykład ostatnio celem skierowania na farwater bardziej wartkiego strumienia wody postanowiono połączyć sztucznie zresztą zbudowaną przez Niemców wyspę Chełminek ze wschodnim lądem.
Refulowany urobek z prac pogłębiarskich farwateru w jego północnej części od szeregu lat wzmacnia i rozbudowuje południowy cypel wyspy Karsibórz i wyspy Uznam wydłużając w ten sposób jednocześnie Kanał Piastowski. Plany szerzej pomy-

ślanych prac polderyzacyjnych Zalewu napotykają jeszcze obecnie na sprzeciwy ze strony rybołówstwa ze względu na tarłowiska węgorza jakie tutaj występują. Z czasem jednak interes zagospodarowania zaplecza portowego weźmie górę nad stosunkowo wąskimi potrzebami rybołówstwa. Plany polderyzacji Zalewu muszą już teraz uwzględnić odpowiednie poprowadzenie szlaków żeglugowych między poszczególnymi miejscowościami.

Walory turystyczne i uzdrowiskowe wybrzeża wolińskiego i kamieńskiego znane są powszechnie. Ostatnio stały się celem turystyki zagranicznej. Dotychczas jednak nie zostały rozegrane wszystkie atuty rozwijające turystykę. Wymienić należy olbrzymie możliwości jachtingu na zalewie i jeziorze Dąbskim, rozwój sportu wędkarskiego wraz z budową stanic wodnych nad licznymi kanałami i jeziorami. W powiatach jest myśliwstwo w nadzalewowych kniejach. Rozwój turystyki masowej wymaga rozbudowy bazy noclegowej. Wymaga zwiększenia stanu białej floty, która dysponuje obecnie 13 statkami i jednym wodolotem. Wymaga zorganizowania zaplecza usług motoryzacyjnych, plaż i ośrodków kąpielowych itp. Już obecnie ilość turystów odwiedzających wybrzeże szczecińskie w ciągu sezonu sięga 2 mil. osób z tego zasadnicza większość przypada na omawiane dwa powiaty - Wolin i Kamień. Ilość turystów zagranicznych wynosi obecnie kilkanaście tysięcy osób rocznie.

Do wymienionych powyżej zadań o charakterze stałym i sezonowym dochodzą problemy zagospodarowania komunalnego. Wzrost ilości mieszkańców Swinoujścia przy realizacji skrótowo scharakteryzowanego programu rozwoju sięgać będzie 90 tys. osób. Wielkości tej odpowiadać będzie około 150 tys. mieszkańców całego podregionu. Jeżeli obecnie w przypadku spiętrzenia się przewozów lub awarii promu w Swinoujściu przeżywamy ogromne trudności komunikacyjne, należy liczyć się ze zwielokrotnieniem tych trudności w nadchodzącym okre-

sie rozwoju. Dalsze rozwiązania regionalne zakładają budowę Swinoujścia przede wszystkim na prawym brzegu Swiny, na wyspie Wolin. Istniejąca zabudowa, brak uzbrojenia wodociągowego i kanalizacyjnego, brak systemu komunikacyjnego na miarę przyszłych potrzeb każą wcześniej przemyśleć rozwiązania urbanistyczne i komunikacyjne szczególnie przy ograniczonych możliwościach terenowych.

Ze względu na konfigurację terenów podregionu pierwszym jego istotnym zagadnieniem jest zaopatrzenie ludności zamieszkującej obie wyspy Wolin i Uznam - w niezbędne artykuły konsumpcyjne - spożywcze i przemysłowe. Zaplecze rolnicze jest tutaj stosunkowo ubogie, dlatego należy wykorzystać do maksimum każde sto hektarów gruntów ornych. Z tego punktu widzenia podjęto w ostatnich latach prace mające na celu aktywizację rolniczą wyspy Karsibórz, która dzięki namułom refulacyjnym posiada gleby o najwyższej wydajności w województwie. Pełne zagospodarowanie wyspy będzie możliwe po wybudowaniu stałego mostu łączącego obie wyspy Wolin i Karsibórz. Most ten jest obecnie w budowie. Dzięki niemu zwiększone możliwości zbytu produktów rolnych nie będą narażone na trudności spowodowane dorywczymi możliwościami przewozowymi.

Dotychczas zaopatrzenie Swinoujścia korzysta prawie wyłącznie z promów kursujących między prawym i lewym brzegiem Swiny, a dalsze połączenia zapewnia kolej i transport samochodowy. Wzrost budownictwa, zaopatrzenie w artykuły masowej konsumpcji i masowego zaopatrzenia /np. węgiel/ mogłyby się odbywać przy pomocy transportu wodnego w relacjach bezpośrednich Śląsk - Swinoujście, Poznań - Swinoujście względnie Szczecin - Swinoujście. Nieuzasadnione w normalnych warunkach stosowanie transportu wodnego na krótkich odcinkach może stać się opłacalne jeśli uwzględnimy regularność obsługi, podobnie jak przy przewozach drobnicy korzystanie ze statków pasażerskich zapewnia opłacalny i wystarczająco szybki przewóz.

Podregion drugi należy do najsilniej uprzemysłowionych terenów w województwie. Zatrudnienie w przemyśle przekracza 40% ogółu zatrudnionych. Dalszy rozwój zmierza głównie w kierunku uporządkowania gospodarki samego Szczecina. Chodzi o maksymalnie efektywne rozdysponowanie terenów portowych i bezpośredniego zaplecza. Poważny wzrost zadań przeładunkowych i przewozowych oraz wzrost odłowów w przedsiębiorstwie Dryf powoduje znaczne zapotrzebowanie na nowe tereny składowe, przeładunkowe i produkcyjne. Profil i program przedsiębiorstw, które mogą pozostać w obrębie portu, powinien odpowiadać zasadzie kooperacji z gospodarką morską. Inne zadania nie powiązane z podstawową funkcją województwa powinny być ograniczone do rozmiarów nie krępujących realizacji ogólnopolskich zadań województwa.

Bogactwo powiązań z gospodarką morską jest ogromne. Statek w okresie jego budowy i eksploatacji wymaga współdziałania szerokiego wachlarza przemysłów. Jest on bowiem jednocześnie zespołem maszyn nawigacyjnych, energetycznych, zespołem urządzeń hotelarskich, gastronomicznych, w niektórych przypadkach dochodzą zadania specjalne - chłodnictwo, przetwórstwo, urządzenia przeciwpożarowe itd. Poczynając od zakładów produkujących maszyny okrętowe, windy, silniki, pompy, agregaty prądotwórcze, osprzęt nawigacyjny, przyrządy pomiarowe, elementy stalowe konstrukcji, odlewy żeliwne i kolorowe, poprzez budowę mebli, urządzeń sanitarnych, wentylacyjnych i temu podobnych aż po wyposażenie kuchenne, stołowe, dekoracje, produkcję farb i specjalnych lakierów rozciągają się potrzeby kooperacyjne gospodarki morskiej. Rezerwacja terenów dla niektórych tylko z wymienionych programów produkcyjnych wymaga eliminowania z terenów portowych takich zakładów jak Koksochemia, Zakłady Mięsne, lub Zakłady Prefabrykatów Budowlanych. Program przesunięć lokalizacyjnych przewiduje natomiast utworzenie w zasięgu portu zakładu konstrukcji

stalowych produkującego np. elementy schodów, otworów okiennych /bulajów/ lub drzwi wodoszczelnych, zbiorników stalowych, urządzeń dźwigowych, uruchomienie fabryki mebli okrętowych, fabryki farb okrętowych / w miejsce obecnej fabryki farb olejnych/. Do wymienionych zadań dochodzą inne położone na terenach drugiego i trzeciego rzutu - produkcja wózków transportowych, produkcja osprzętu - lin, plandek, pojemników i palet.

Obok przemysłu kooperującego ze stocznictwem i żeglugą dogodnej lokalizacji wymagają zakłady przemysłu uszlachetniającego. W planach woj. szczecińskiego są to zakłady przerobu drewna tropikalnego na okleiny, przerób nasion oleistych lub ich pochodnych, wstępna obróbka skór surowych, produkcja nawozów fosforowych itp. To ostatnie przedsięwzięcie realizowane będzie na wielką skalę w Policach pod Szczecinem. W bieżącym roku rozpoczęto budowę wielkiego kombinatu nawozów fosforowych i kompleksowych. Jego potrzeby przewozowe zaspakajane będą w znacznej mierze przez transport wodny. Dotyczy to zarówno przywozu węgla, wapnia, fosforytów, jak i wywozu gotowych nawozów.

Niektóre dziedziny produkcji stały się tradycyjnie szczecińskiemi i ich likwidacja byłaby niecelowa. Niektóre z nich wygrywają preferencje lokalizacyjne w stosunku do rynków zaopatrzenia lub zbytu. Wymienić tu można fabrykę papieru, hutę, fabrykę dźwigów budowlanych i urządzeń budowlanych, cementownię lub fabrykę sprzętu motoryzacyjnego.

Niektóre zakłady odgrywają pozytywną rolę w kształtowaniu bilansu siły roboczej wykorzystując pracę kobiet. Są to przede wszystkim zakłady przemysłu odzieżowego i spożywczego.

W sumie podregion drugi jest przykładem poważnej aglomeracji produkcji, której kierunki powinny być lepiej sprofilowane i dopasowane do podstawowych funcji regionu.

Niektóre działy produkcji przemysłowej w związku z ich niedostatecznym potencjałem wytwórczym będą intensywnie rozwijane w następnych latach. Do takich należy przede wszystkim rozwój zaplecza remontowego statków, produkcja opakowań, przetwórczy przemysł konserw rybnych.

Poza kooperacją i gospodarką morską najbardziej intensywny wzrost przewiduje się w produkcji nawozów fosforowych, kabli zwykłych i nawojowych, sprzętu transportowego. Niektóre z wymienionych zadań wykazują w nadchodzącej pięciolatce tempo wzrostu powyżej 220% /usługi remontowe i kable elektryczne/.

Poza miastem Szczecinem do ośrodków przemysłowych zaliczyć należy Goleniów z jego zakładami opakowań blaszanych i mebli. Pierwsze z nich przekazane zostały w bieżącym roku do przemysłu kluczowego i w nadchodzącym pięcioleciu przewiduje się ich rozbudowę kosztem 20 mil. zł. Dostawa puszek do odbiorcy w Świnoujściu, Szczecinie i Kołobrzegu mogłaby być realizowana drogą wodną.

Mniejszą rolę od poprzednio wymienionych dziedzin, ale istotną z punktu widzenia potrzeb przewozowych odgrywać będą w podregionie zakłady przetwarzające surowce miejscowego pochodzenia, przede wszystkim drewno, torf i trzcinę.

Następnym obok przemysłu kierunkiem inwestowania w podregionie II jest wzrost zaplecza magazynowego i baz sprzętowych obsługujących wszystkie podstawowe dziedziny życia gospodarczego - przemysł, budownictwo, transport i obrót towarowy. Szczególnie dotkliwy brak w tym względzie odczuwa obrót towarowy i budownictwo. Zapotrzebowanie na powierzchnie magazynowe w obrocie towarowym dotyczy przede wszystkim potrzeb związanych z handlem zagranicznym, aczkolwiek i w obrocie wewnętrznym sytuacja magazynowa nie przedstawia się lepiej. Stwierdzić należy niestety, że podstawowe zadania w tym wzglę-

dzie, wyjąwszy bazę przedsiębiorstwa handlu opałem, realizowane są lub projektowane w oparciu o transport kolejowy lub samochodowy. Natomiast nowo budowana baza składowa węgla całkowicie nastawiona jest na odbiór węgla z barki. Trzy nowo powstające przedsiębiorstwa materiałów budowlanych - produkcji betonów ciężkich, betonów lekkich oraz keramzytu pomimo znacznego zapotrzebowania na dowóz materiałów zlokalizowane zostały zdala od transportu wodnego. Natomiast program rozwoju wydobycia torfu, pozysku drewna i trzciny opracowany został w nawiązaniu do możliwości przewozowych drogą wodną.

Bogaty program rozwojowy gospodarki morskiej oraz jej zaplecza, podobnie jak rozwój pozostałych dziedzin przemysłu, budownictwa i transportu spowoduje w najbliższej przyszłości dalszy wzrost kompleksów miejskich Szczecina i Goleniowa i przyczyni się do powstania nowego osiedla przemysłowego w Płoni. Rozbudowa Szczecina będzie miała miejsce po lewej i po prawej stronie Odry, wywoła to z kolei konieczność podjęcia inwestycji komunalnych. Do najważniejszych z nich będzie należało zaopatrzenie Szczecina w wodę i rozbudowa gazowni /lub budowa koksowni/. Ta ostatnia inwestycja pozwoli na realizację poprzednio opracowanego planu gazyfikacji województwa. Pierwszy odcinek gazociągu do Gryfina już istnieje obecnie, budowa następnego do Stargardu przewidziana jest na następną pięciolatkę.

Trzeci podregion ciągnący się na południe od Szczecina stanowi wąski pas ziem nadodrzańskich. Równolegle do Odry biegnąca linia kolejowa Szczecin - Kostrzyń - Zielona Góra powinna przy odpowiednim powiązaniu równoleżnikowym poszerzyć strefę aktywizacji. Obecnie podregion trzeci posiada charakter wybitnie rolniczy, pomimo tego, że powiat chojeński należy do najbardziej zurbanizowanych. Decyduje o tym nie tyle ilość ludności miejskiej co ilość miast w powiecie. Jest ich 7. Zniszczenia wojenne, które np. Chojnę

dotknęły w 80%, oraz powojenny brak programów rozwoju spowodowały, że przy braku czynników miastotwórczych szereg miasteczek stopniowo zatraca charakter miejski. W tym stanie rzeczy podregion posiada typowo rolniczy charakter. Warunki klimatyczne i glebowe pozwalają uprawiać tutaj bogaty asortyment warzyw i roślin przemysłowych. W mikroregionie Cedyni udają się brzoskwinie, morele, tytoń i winorośl. Podregion, który zaopatrywał Berlin w warzywa utracił znaczenie bazy warzywno-owocowej i przeszedł na produkcję bardziej ekstensywną. Poważne obszary łąk nadodrza i międzyodrza powinny po zmeliorowaniu i zagospodarowaniu stać się bogatą bazą hodowlaną bydła. Obecny obszar międzyodrza wynoszący ponad 6 tys. ha łąk eksploatowany jest w minimalnym zakresie, a plony 20 q/ha siana wskazują na poważne zaniedbania w tym względzie. Intensyfikacja uprawy łąk i gruntów ornych hamowana jest w sposób istotny niskim stanem zaludnienia. Akcja zasiedlania ziem przerwana została w latach pięćdziesiątych. Obecnie Wojewódzka Rada Narodowa czyni poważne wysiłki, aby korzystając z wyżu demograficznego wznowić akcję osiedleńczą na warunkach podobnych do pierwszego okresu zagospodarowywania ziem zachodnich. Akcja ta musi biec trzema torami. Po pierwsze chodzić będzie o przejęcie gospodarstw podupadłych, przede wszystkim prowadzonych przez osoby starsze, niezdolne do intensywnej pracy na roli. Po drugie należy przeprowadzić odbudowę gospodarstw zniszczonych w czasie działań wojennych lub zniszczonych przez fakt długoletniego zaniedbania. Wymagać to będzie kapitalnych remontów budynków mieszkalnych lub inwentarskich, względnie nawet częściowych inwestycji. Po trzecie należy wybudować od podstaw nowe zagrody na terenach państwowego funduszu ziemi, dotychczas częściowo wykorzystywanych przez dzierżawców.

Aktywizacja obydwu powiatów - Gryfino i Chojna - planowana na następne pięciolecie wiąże się z zamiarem prze-

kazania ze Szczecina niektórych zadań produkcyjnych. Będą to niektóre programy kooperacyjne lub wykorzystujące miejscowe surowce. Wśród tych ostatnich wymienić należy nadwyżki drewna liściastego pozyskiwanego w lasach chojeńskich. Generalnie oba kompleksy leśne - goleniowski na północy i chojeński na południu dostarczają do wywozu poza teren województwa około 90 tys.m^3 rocznie drewna. Jest ono wywożone w stanie nieprzetartym, gdy jednocześnie np na terenie województwa nie ma ani jednej fabryki stolarki budowlanej. Sprowadza się ją z innych województw, często ze szkodą dla rytmiczności budowy.

Rolniczy charakter podregionu stwarza możliwości przetwórstwa owocowo-warzywnego. Dotychczas wykorzystują to jedynie zakłady w Dębnie. Należy stwierdzić, że od momentu wybudowania zakładów znacznie poprawiła się struktura upraw. Zakłady porządkują produkcję, zawierając wieloletnie kontrakty z rolnikami na dostawę jarzyn i owoców. W planach od dawna figurowała budowa podobnego zakładu w Gryfinie. Ulokowanie tej inwestycji w roku 1970 rodzi obawy, że przy kompresji nakładów nastąpi skreślenie tej inwestycji podobnie jak miało to miejsce w bieżącej pięciolatce.

Plany aktywizacji podregionu opierają się właściwie na nowych zadaniach od podstaw. Wydaje się, że Gryfino może bez żadnych trudności przejąć część zadań realizowanych lub przewidywanych dla Szczecina. Dotyczy to bazy remontowej jednostek pływających - budowanych z drewna lub fabryki oklein z drewna tropikalnego importowanego drogą morską przez Szczecin. Należy stanowczo podtrzymać projekt budowy zakładów przetwórstwa owocowego. W pow. Chojna jedynym ośrodkiem rozwijającego się przemysłu jest Dębno. Siedziba powiatu mieści się przejściowo w tym mieście do czasu odbudowy Chojny, które to miasto zostało zniszczone w około 80% i obecnie nie jest jeszcze w stanie przejąć

zadań centrum administracyjnego. Położenie ecentryczne Dębna oraz jego połączenia komunikacyjne utrudniają zarządzanie powiatem. Z tych względów od paru lat istnieje projekt przeniesienia stolicy powiatu do Chojny. Wymaga to jednak szeregu przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z budową mieszkań, budynków administracyjnych, zakładów pracy. Obowiązkiem stworzenia czynników miastotwórczych obciążony został przemysł terenowy. Początkowo projektowano budowę dużego zakładu meblarskiego. W trakcie sporów kompetencyjnych między przemysłem kluczowym i terenowym projekt upadł. Przemysł terenowy zaangażował się w międzyczasie w rozbudowę zakładów meblarskich w Dębnie, a przemysł kluczowy nie jest zainteresowany w aktywizowaniu małych miast. W tym stanie rzeczy przedsięwzięto na następną pięciolatkę kroki celem uruchomienia w Chojnie fabryki metalowej. Już w 1965 r. rusza w adaptowanym prowizorycznie pomieszczeniu fabryka, która przejmie część produkcji z zakładów w Zawierciu. Tamtejszy zakład likwidowany jest w ramach akcji deglomeracyjnej. Fabryka metalowa ma przewidziane na lata 1967 - 68 dalsze nakłady inwestycyjne celem budowy właściwych pomieszczeń.

Jednocześnie przystąpiono w Chojnie do budowy dużej szkoły zawodowej rzemiosł różnych, która powinna ułatwić w przyszłości skupienie niezbędnej kadry wykwalifikowanych techników i robotników.dla przyszłych zakładów przemysłowych.

Jak z dokonanego powyżej prowizorycznego przeglądu wynika, dalszy rozwój podregionu napotyka na szereg trudności. Niezagospodarowanie Odry wytrąciło z rąk poważną broń, którą można było się posłużyć przy lokalizacji zakładów produkcyjnych. Częściowo na skutek tych właśnie trudności przekreślony został projekt odbudowy celulozowni w Osinowie Dolnym. W dalszych planach rozwoju wzmocnienie żeglugi i wykorzystanie jej aktywizującej roli powinno przy-

nieść w efekcie rozwiązanie kilku problemów aktywizacji podregionu.

Uzależniony jest od aktywizacji żeglugi śródlądowej ogólnowojewódzki plan zorganizowania sieci magazynów rozprowadzających nawozy sztuczne. Budowana w bieżącym roku bocznica wodna w Kędzierzynie powinna umożliwić wprowadzenie na szlak odrzański masy towarowej, której dotarcie do odbiorcy drogą wodną będzie najwłaściwszym rozwiązaniem transportowym. Wykorzystanie żeglugi dla transportu nawozów sztucznych opiera się o sieć magazynów rozrzuconych wzdłuż Odry i jej dopływów. Na terenie woj. szczecińskiego jako tereny składowe dla tego rodzaju artykułów wyznaczone zostały w pow. Chojna Osinów Dolny - magazyny i hale byłej celulozowni, posiadającej własne nabrzeże betonowe z częściowo zachowanym uzbrojeniem. Mankamentem tego składowiska jest brak powiązania z siecią kolejową. Należałoby ewentualnie wybudować 6 km bocznicę do Siekierek, względnie można uznać, iż omawiany skład służyć będzie jedynie dla najbliższego zaplecza zaopatrywanego przez transport samochodowy. Osinów Dolny jest obecnie częściowo wykorzystany na magazyn zbożowy PZZ. Zagospodarowanie rozpoczęto w roku bieżącym. Dotychczasowe doświadczenie odbudowy zniszczonych obiektów wskazuje, że pierwszą fazą jest wykorzystanie pomieszczeń na cele magazynowe, po czym zgłaszają się przedsiębiorstwa produkcyjne z zamiarem uruchomienia produkcji. Prawdopodobnie w przypadku Osinowa kolejność aktywizacji będzie podobna.

Drugi skład dystrybucyjny nawozów zorganizowany zostanie w Gryfinie. WZGS posiada w Gryfinie własne magazyny położone nad basenem żeglugowym, obecnie niewykorzystywanym. Do basenu doprowadzona jest nieczynna obecnie bocznica kolejowa. Uruchomienie basenu przeładunkowego pozwoliłoby na jednoczesne wykonywanie dwu zadań. Po pierwsze umożliwiłoby zaopatrywanie Gryfina w artykuły masowe powszechnego

użytku, po drugie umożliwiłoby zaopatrywanie Szczecina w warzywa i owoce z rejonów rolniczych położonych wzdłuż Odry i skupionych w bezpośredniej bliskości Gryfina. Skupem i dalszym obrotem mogłaby się zająć spółdzielczość G.S. Trzecim ośrodkiem dystrybucji nawozów ma być Stepnica nad Zalewem Szczecińskim. Stepnica powinna odegrać w tym względzie najpoważniejszą rolę, ponieważ do portu doprowadzona jest kolej wąskotorowa, której sieć umożliwi bezpośrednią dostawę nawozów do P.G.R.-ów i indywidualnych odbiorców nie tylko w północnych powiatach województwa szczecińskiego ale nawet w woj. koszalińskim do którego dociera sieć kolejek wąskotorowych. Tani transport wodny i wąskotorowy powinien stać się w rozdzielnictwie nawozów poważnym atrybutem aktywizacji Stepnicy. Do masy towarowej z Kędzierzyna dojdzie po 1968 r. masa nawozów fosforowych z budowanego obecnie kombinatu w Policach. W ten sposób wzdłuż Odry, z możliwością penetracji Warty wykształci się dwukierunkowy strumień ładunków wzajemnie się uzupełniających.

Plany aktywizacji Odry nie mogą pominąć rozlokowanych w regionie Dolnej Odry istniejących możliwości przeładunkowych. Wybudowane nabrzeża w Piaskach, Krajniku Dolnym, Ognicy, Widuchowej, Radziszewie wskazują na dodatkowe możliwości przeładunkowe produktów rolnych i leśnych. W związku z melioracją międzyodrza przewidywaną w nadchodzącej pięciolatce pojawią się dodatkowo ładunki siana i bydła. Pominąłem dalszy rozwój żwirowni Bielinek.

O ile wymienione nabrzeża dotyczą przede wszystkim aktywizacji osiedli rolniczych, to bardziej na północ położone stwarzają możliwości odciążenia transportu kolejowego w zaopatrywaniu zakładów przemysłowych i osiedli mieszkaniowych w artykuły konsumpcyjne i produkcyjne.

Odrębnym problemem dla regionu Dolnej Odry jest sprawa zagospodarowania Iny. Rzeka ta do 1945 r. była żeglowną, dostępną dla barek o nośności do 200 t. Wysadzenie

w powietrze mostu w Inoujściu i powstałe w związku z tym przemiany przekreśliły możliwości żeglugi. Obecnie czynione są wysiłki celem uporządkowania stosunków wodnych na rzece. Planuje się oczyszczenie dna i jego pogłębienie, co powinno umożliwić żeglugę do Goleniowa a być może do Stargardu. Oba miasta a szczególnie Goleniów mogą korzystać z połączeń wodnych. W Goleniowie istnieje bulwar kamienny o długości ponad 400 m, a głębokość rzeki w tym miejscu wynosi 1.15 m.

Reasumując stwierdzić należy, że dalsza aktywizacja regionu Dolnej Odry, a szczególnie podregionu III w znacznej mierze uzależniona jest od znaczenie, jakie nadamy żegludze odrzańskiej i w jaki sposób żegluga ze swej strony będzie w stanie włączyć się organizacyjnie i technicznie w obsługę interesów gospodarczych występujących wzdłuż Odry i na jej zapleczu.

Wykaz nabrzeży regionu Dolnej Odry

lp.	miejscowość	typ nabrzeża	długość nabrzeża w m	uwagi km rzeki
1.	Osinów Dolny	żelbet	80	662
2.	Piaski	drewno	90	682
3.	Krajnik Dolny	drewno	49	690
4.	"	beton	26	"
5.	Ognica	beton	158	697
6.	Widuchowa	beton	28	701
7.	"	drewno	43	"
8.	Gryfino	beton	460	717 /dwa baseny razem 500 m² /
9.	Mniszki	żelbet	110	721
10.	Radziszewo	żelbet	26	726
11.	Podjuchy	drewno	100	734
12.	Zdroje	beton	600	735
13.	Szczecin	beton	150	737
14.	"	drewno	450	"
15.	" Gazownia	beton		68
16.	" Stocznia Rzeczna	beton	150	Parnica 5
17.	" DOKP	żelbet	800	Parnica 4
18.	Płanie		69	Płonia 2 port fabryczny 1,50 m głębokości.

19. Goleniów	kamień	454	Ina 15 1,15 m głębokości.

W wykazie pominięto nabrzeża na terenie m. Szczecina w dół rzeki od mostu Długiego oraz niektóre mniej ważne na terenie Szczecina w górę od mostu Długiego.
Wykaz opracowany na podstawie danych z Informatora dróg wodnych śródlądowych.

INSTYTUT ŚLĄSKI Biblioteka

Biblioteka Instytutu Śląskiego
w Opolu
III 20984
003-020984-00-0