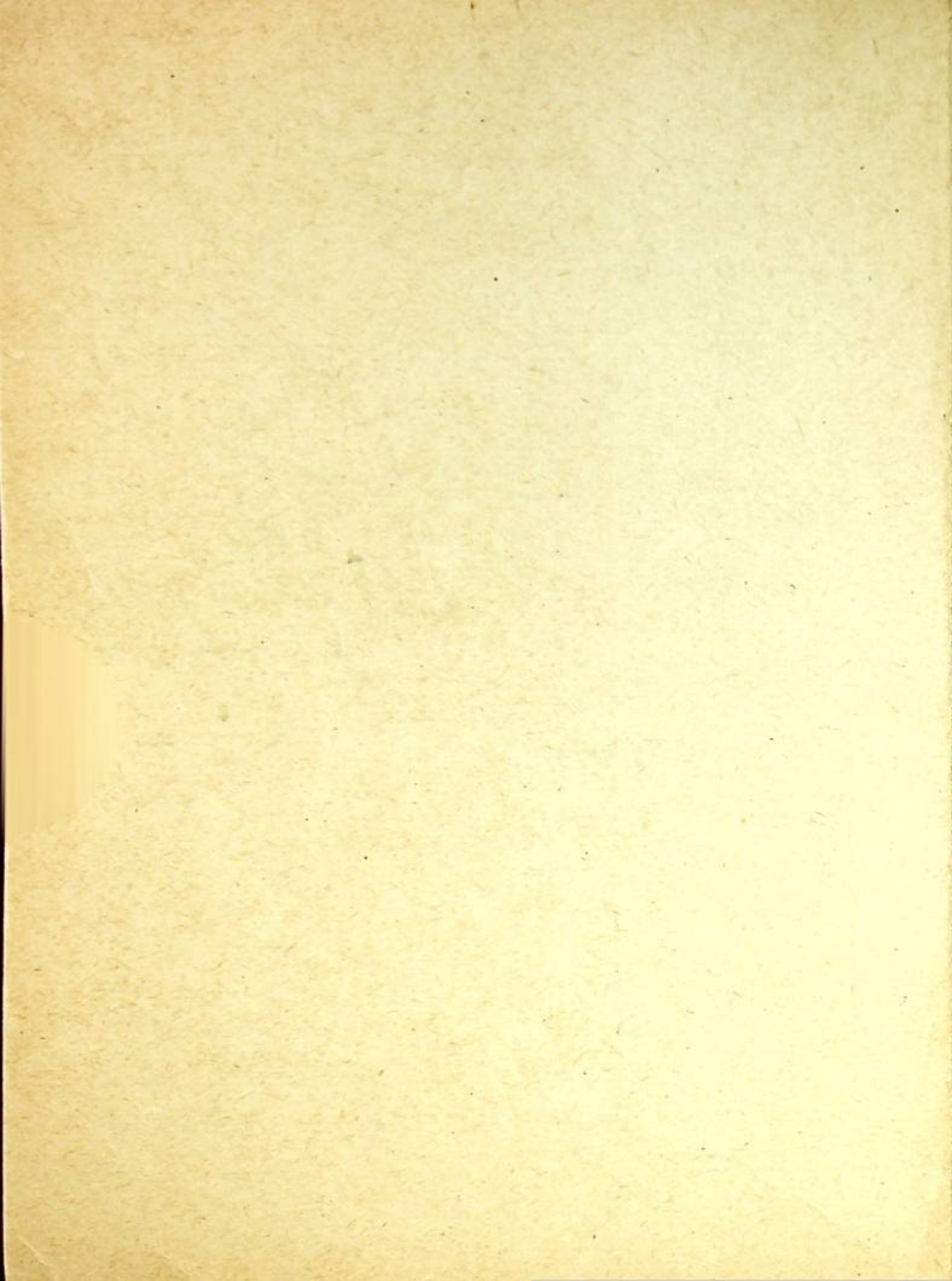


MATERIAŁY NA SESJE
KOMISJI
ZAGOSPODAROWANIA
ODRY – RADY
NACZELNEJ
TOWARZYSTWA
ROZWOJU ZIEM
ZACHODNICH



WROCŁAW, 13 – 14 CZERWIEC 1967 r



TOWARZYSTWO ROZWOJU ZIEM ZACHODNICH

RADA NACZELNA

KOMISJA ZAGOSPODAROWANIA ODRY WE WROCŁAWIU

MATERIALY

NA SESJE KOMISJI ZAGOSPODAROWANIA ODRY

WE WROCŁAWIU

13 - 14 czerwca 1967

P o u f n e

do użytku wewnętrznego

egz.nr. 77

Zeszyty Odrzańskie nr. 7

Maj 1967

1.1. Opracowanie niniejsze nosi podwójny charakter : jest po pierwsze próbą pewnej syntezy a zarazem krytycznej analizy referatów przygotowanych na dzisiejszą Sesję Naukową Komisji Zagospodarowania Odry przy Radzie Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich przez organy planowania Prezydium Wojewódzkich Rad Narodowych Katowic, Opola, Wrocławia, Zielonej Góry i Szczecina; po drugie - stanowi równocześnie próbę ujęcia całego podanego w tytule zagadnienia w świetle dorobku dziesięcioletniej pracy Komisji, polegającego na opracowaniu i wypracowaniu pewnych koncepcji ogólnych, szeregu wniosków konkretnych i programów odcinkowych w czasie i w przestrzeni, które konfrontowano nieustannie z życiem, z jego potrzebami i możliwościami, mierzonymi oczyma sceptyków i entuzjastów, teoretyków i praktyków, co jest szczególnym przywilejem, ale i szczególnym zobowiązaniem Komisji jako ciała społecznego, wolnego wprawdzie od rygorów myślenia w kategoriach administracji gospodarczej, lecz mającego równocześnie ambicję uczestniczenia w tworzeniu realnej rzeczywistości ekonomicznej i socjalnej na wybranym i zaakceptowanym przez kierownictwo TRZZ odcinku aktywności.

1.2. Taki charakter pracy musi również rzutować na metodę jej ujęcia: z reguły będą próbował najpierw złożyć sprawozdanie z referatów wyjściowych, aby je potem - w miarę potrzeby - uzupełniać materiałami i dorobkiem Komisji, albo je też wzajemnie konfrontować dla uzyskania możliwie peł-

nego, chociaż bardzo szkicowo ujętego obrazu zagadnienia. Ta podyktowana koniecznością zmieszczenia się w określonych ramach czasowych szkicowość narzuca z kolei metodę wykładu, zbliżoną często do formułowania tez z zaledwie zaznaczoną argumentacją, z zamarkowanymi tylko w nawiasach przesłankami poszczególnych ogniw rozumowania całości referatu.

2.1. Problem zagospodarowania Odry i Nadodrza / w bezpośrednim tego słowa znaczeniu/ stanowi w rozumieniu wszystkich referatów - poza świadomie wycinkowym opracowaniem Prezydium WRN w Katowicach - zagadnienie w najszerszym znaczeniu kompleksowe. Chodzi tu o kompleksowość problematyki przedmiotowej, jak i o kompleksowość w sensie przestrzennym, wykraczającym daleko poza kompetencje /choć nie zainteresowania/ poszczególnych regionów. Autorzy studiów całościowych widzą wielostronność zadań, jakie stoją tutaj przed naszym państwem i społeczeństwem, a równocześnie podkreślają silnie ich wzajemną zależność. Odra jako największy obiekt naszej gospodarki narodowej, operujący tkwiącym w nim kapitałem rzędu kilkudziesięciu miliardów złotych i wielkim potencjałem pracujących bezpłatnie sił przyrody, stanowi w swym aktualnym stanie ciągle jeszcze niedokończoną inwestycję, która dopiero po swoim organicznym i nowoczesnym uzupełnieniu będzie mogła przynosić gospodarce narodowej szybki zwrot i wysokie odsetki od tkwiących już w niej i aktualnych nakładów. Obiekt inwestycyjny

Odry /który równocześnie trudno oddzielić od reprezentowanych nią walorów środowiska geograficznego, niezbędnego dla aktywności gospodarczej człowieka/ cechuje się niesłychaną wielostronnością swoich zadań i funkcji ekonomicznych, układających się w logiczną całość wolną przy prawidłowej eksploatacji od wzajemnie się eliminujących przeciwieństw.

2.2. Jako wielki ciek wodny stanowi Odra wraz ze swoimi dopływami olbrzymie zagłębienie surowcowe, alimentujące względnie mogące alimentować znaczne połacie naszego kraju w surowiec coraz bardziej deficytowy, tj. w wodę. Obok alimentacji rolnictwa, lasów i gospodarki komunalnej zaspakajającej bezpośrednio potrzeby ludności, stanowi woda Odry i jej dopływów niezbędny surowiec przemysłowy, zwłaszcza dla tzw. przemysłów wodochłonnych, jak chemiczny, hutniczy, rolno-przetwórczy, celulozowy itd. To bogate i wcale jeszcze dotąd w pełni nie wykorzystane zagłębienie surowcowe stanowi równocześnie wyposażony we własne zasoby energii szlak komunikacyjny, eksploatowany jednak w bardzo niskim procencie swoich możliwości transportowych, już aktualnie bardzo wysokich, a dających się przy racjonalnej gospodarce szybko podnieść z podwójnym efektem ekonomicznym: odciążenia i zwiększenia wydolności naszego systemu transportowego, bazującego głównie na kolei, oraz podniesienia rentowności transportu i korzystającej z jego usług gospodarki.

Jako siła przyrody stanowi Odra żywioł, który może w określonych warunkach tworzyć poważne niebezpieczeństwo

i przynosić zamiast zysków poważne straty. Tkwiące w powodziach elementy szkodliwości można obrócić w ich przeciwieństwo, w czynnik podnoszący walory surowcowe i transportowe całego ciekłu, pod warunkiem uprawiania właściwej polityki retencyjnej, zamiast wydatkowania olbrzymich kwot na jak najszybsze usunięcie tak przecięż deficytowej wody do morza.

Z drugiej strony stanowi osadnictwo, zwłaszcza miejskie, i nowoczesna przemysłowa działalność gospodarcza człowieka poważne zagrożenie wszystkich stron przydatności ciekłu wodnego przez jego zanieczyszczenie, zasolenie itp. Rodzi się w ten sposób pozorna kolizja interesów, wynikająca z pomieszania pojęć i z zasadniczej ignorancji w zakresie gospodarki wodnej jako czynnika warunkującego egzystencję i gospodarkę ludzką, nie dającego się niczym zastąpić, a więc pierwotnego w hierarchii wartości, którymi człowiek się posługuje lub z których korzysta przy rozwijaniu procesu produkcji.

2.3. Układ geograficzny czyni z problematyki Odry zagadnienie między- i ponadregionalne zarówno w sensie czynnym /dodatnim/, jak i w znaczeniu biernym /negatywnym/. Niczego zasadniczego nie można tutaj zrobić bez współudziału wszystkich regionów Nadodrza, albo inaczej-mówiąc nieobecność jednego z regionów przy przedsięwzięciach mających na celu poprawę gospodarki wodnej na Odrze i jej dopływach lub podniesienie walorów drogi wodnej Odry skazuje na fias-

ko poczynania wszystkich innych województw. Słusznie np. wskazuje referat opolski, iż "realizacja w regionie opolskim przedsięwzięć zmierzających do poprawy czystości wody na Małej Panwi nie przyniosła pełnych efektów, ponieważ równolegle nie dokonano poprawy gospodarki wodno-ściekowej na terenie województwa katowickiego w Kaletniańskich Zakładach Celulozowo-Papierniczych. Podobnym przykładem z terenu województwa wrocławskiego jest brak uporządkowanej gospodarki wodnościekowej w Zakładach Celulozowo-Papierniczych w Bardzie Śląskim oraz Cukrowni "Ząbkowice", co uniemożliwia pełną ochronę wód rz. Nysy Kłodzkiej. A zanieczyszczona Nysa Kłodzka - dodajmy od siebie - to nie tylko kłopot dla położonych poniżej jej ujścia rejonów Opolszczyzny, lecz również dla samego województwa wrocławskiego, a także dla zielonogórskiego i szczecińskiego. Wąskie gardło, jakie stanowi dla żeglugi odcinek środkowy wolno płynącej ⁰Odry, nie da się usunąć bez odpowiedniej polityki retencyjnej w położonych wyżej częściach dorzecza Odry, które z kolei nie mogą liczyć na intensywniejsze korzystanie z żeglugi odrzańskiej, o ile nie przyczynią się do zlikwidowania tej krytycznej sytuacji hydrologicznej, zresztą z bezpośrednim pożytkiem dla likwidacji u siebie niebezpieczeństwa powodzi. Nawet tak zdawałoby się autonomiczna w tym względzie polityka lokalizacji inwestycji przemysłowych w poszczególnych regionach może w sposób istotny rzutować na długość sezonu nawigacyjnego na Odrze, a więc na czynnik decydujący o wartości i zaufaniu klientów do żeglugi śródlądowej, na jej koszty eksploatacyjne, na amorty-

zając nakładów inwestycyjnych na drogę wodną i dostęp do niej.

Kompleksowość ponadregionalna urasta w ten sposób do roli pierwszoplanowego czynnika racjonalności, efektywności i opłacalności jakiegokolwiek polityki ekonomicznej na osi Odry i Nadodrza. Z tego punktu widzenia parcelowanie tej problematyki na układy równoleżnikowe w ujęciu aktualnie zarysowanych tzw. makroregionów stanowi poważne niebezpieczeństwo i ryzyko niewymiernych strat materialnych dla całej gospodarki narodowej. Nie jest zadaniem Komisji Zagospodarowania Odry formułowanie planów i programów makroregionalizacji kraju, jest jednak jej prawem zwrócić uwagę na potencjalne i aktualizujące się niebezpieczeństwo, w celu sprowokowania kompetentnych czynników administracyjnych, centralnych i regionalnych, oraz zajmujących się tymi sprawami instancji naukowych i planistycznych do poszukania wyjścia z zaistniałej sytuacji, potrzebnego i w dziedzinie studiów tej problematyki i w dziedzinie realizacji odpowiedniej polityki gospodarczej. Studia można by zlecić jednemu z instytutów naukowo-badawczych Nadodrza na koszt i pod egidą PAN oraz KPG przy Radzie Ministrów. Przy szukaniu form odpowiedniej instytucjonalizacji dla celów realizacyjnych warto sobie może przypomnieć, iż polskie prawo administracyjne znało instytucję tzw. związków celowych samorządu terytorialnego, /którego wprowadzić dzisiaj nie ma/, którą w naszych warunkach ustrojowych mogłyby z powodzeniem zastąpić rady narodowe i gospodarka

uspołeczniona związana lub zainteresowana związkami z Odrą, uzyskując w ten sposób możliwości przekraczające znacznie zakres działania dawnych związków celowych.

2.4. Wspólna, również ponadregionalną przesłanką ekonomiczną, jaką operują referaty dolnośląski, zielonogórski i szczeciński jest przymus aktywizacyjny, który występuje w tych regionach pod postacią znacznie silniejszego niż w reszcie kraju naporu młodych roczników wchodzących w wiek zdolności do pracy. Konieczność uwzględnienia tej komponenty demograficznej, działającej z równą oczywistością w całym kraju, potęguje nie tylko intensywniejsze nasilenie zjawiska, lecz również jego usytuowanie wzdłuż granicy z NRD, co wymaga tworzenia po polskiej stronie partnerstwa ekonomicznego dla intensywnie uprzemysławiającej się strony niemieckiej, zgodnie z koncepcją granicy pokoju na Odrze i Nysie Łużyckiej.

2.5. Myślenie "aktywizacyjne" poszczególnych referatów konjarzy się z prawidłowym chyba rozeznaniem wszystkich referentów, iż wobec szybkiego zbliżania się do krytycznego pułapu usług transportowych kolei należy intensywnie podnosić potencjał transportowy drogi wodnej Odry i kierować do jego eksploatacji nie tylko tę masę towarową, która już ku niej ciąży, lecz również i tę, która wbrew wymogom rachunku ekonomicznego od niej się odwróciła lub odeszła. Dotyczy to również w jakimś sensie odwrócenia się od Odry - z różnych przyczyn - osadnictwa, turystyki, rekreacji itp.

3. Podstawą wszystkich funkcji ekonomicznych i społecznych Odry jest prowadzona na niej gospodarka wodna, decydująca o ilości i jakości wody w ogóle, jak i w określonych układach czasowych i przestrzennych ważnych z punktu widzenia użytkowników, albo też decydujących lub wpływających na przebieg rozmaitych procesów w samej wodzie, z procesem samooczyszczania się na ozele.

3a.1. Mimo iż referat WKPG Katowice nie wspomina ani słowem o sprawie ochrony zasobów wód powierzchniowych, co należy tutaj przypomnieć, iż woj. katowickie jest nie tylko głównym dostawcą zanieczyszczeń wody Odry i jej dopływów na terytorium Polski /bo znaczne ładunki przekraczające wielokrotnie dopuszczalne normy przynosi rzeka wraz z dopływami z terenu CSRS/, lecz że podjęto tam także szereg konkretnych i zasługujących już dzisiaj na upowszechnienie, a w każdym razie na naszą uwagę, przedsięwzięć, które od-fetyszyzowały problem walki z zanieczyszczeniami przemysłowymi, w tym także z zasoleniem. Wbrew obawom, ważnym także przy dyskutowaniu sprawy zbiornika raciborskiego, Dzierżno Wielkie nie przekształciło się np. w cuchnące zalewisko, lecz przeciwnie - wykazało zdolność rozwinięcia na wielką skalę funkcji oczyszczania wpuszczanych do niej zanieczyszczeń w postaci ich osiadania w części wglębnej zbiornika, z pożytkiem dla stanu wody wpuszczanej do Kanału Gliwickiego. Należy sądzić, iż woj. katowickie nie wyczerpało tutaj swoich możliwości, a woj. opolskie sygnalizuje moż-



liwość wykorzystania wyrobisk wapniowych w rejonie Groszowic i Opola jako problem, który należy przestudiować. Sprawa zasługuje naprawdę na baczność uwagę ze względu na potrzeby i możliwości innych rejonów pozostałych województw nadodrzańskich /łącznie z rejonami położonymi w dorzeczu interesujących pod tym względem dopływów Odry/.

3a.2. Problemem szczególnie trudnym w zakresie ochrony wód Odry jest sprawa jej zasilania wodą głębinową górnictwa górnośląskiego, zwłaszcza kopalń ROW-u. I w tej dziedzinie poczyniono ostatnio doświadczenia, o których trzeba będzie pamiętać nie tylko w rejonie ROW-u, gdzie je trzeba jak najprędzej w pełni upowszechnić¹. Jak wynika z treści informacji zawartej w przypisie, pracownicy GIG-u opracowali skuteczną i ekonomicznie opłacalną metodę konwertowania solanek kopalnianych na wodę użytkową, a więc nie tylko chroniącą Odrę przed zanieczyszczeniem, lecz zasilającą ją jeszcze wolną od soli wodą mogącą pomagać w procesach samooczyszczania się rzeki. Na podkreślenie zasługuje zarówno skuteczność tej metody, jak i jej ekonomiczna opłacalność, nawet z punktu widzenia wytwórcy zanieczyszczeń a nie tylko w makroekonomicznym rachunku gospodarki narodowej, w którym oczyszczenie ścieków przemysłowych i komunalnych jest zawsze opłacalne. Stanowi to jeszcze jeden argument za bezwzględnym stosowaniem norm prawnych mających na celu ochronę wód powierzchniowych i to w postaci najsurowszych represji ekonomicznych, przewyższających znacznie wartości nie-

zbędnych dla respektowania obowiązującego prawa nakładów inwestycyjnych. Może wtedy inni użytkownicy Odry i jej dopływów korzystający z niej dla odprowadzenia ścieków spojrzą na nie z punktu widzenia szans ich utylizacji. Marnowane tutaj ilości surowca i półproduktów na pewno są znaczne, a ich degradacja do roli szkodliwych ścieków przynosi podwójne straty /utrata produkcji i zanieczyszczenie wody z całym łańcuchem bardzo kosztownych konsekwencji destrukcyjnych dla wszystkich innych użytkowników/.

3b.1. Wszechstronnym zabiegiem gospodarki wodnej, działającym równocześnie na polu ochrony przeciwpowodziowej, uzdatniania i samooczyszczania wody, podnoszenia tym samym jej przydatności dla celów przemysłowych, pitnych i rekreacyjnych, polepszania warunków żeglugowych i stwarzania warunków dla produkcji energii elektrycznej w elektrowniach wodnych lub cieplnych z otwartym obiegiem wody /a więc znacznie tańszych/ jest retencja powstających okresowo nadmiarów wody, które przynoszą poważne straty gospodarcze bezpośrednie i pośrednie /koszty walki z powodzią i zabiegów o jej szybkie odprowadzenie do morza/ bez ich wyzyskania dla neutralizowania postępującego procesu stepowienia naszego kraju. Z punktu widzenia ekonomicznego brak inwestycji retencyjnych, zbiornikowych, które się bardzo szybko amortyzują, oznacza właściwie ustawiczne dopłacanie do pogłębiania kryzysu wodnego w państwie, a więc sytuację wręcz paradoksalną, jeżeli zważymy wielokierunkowość skutków negatywnych braku lub pozytywnych realizacji właściwej

polityki retencji wody w naszych rzekach. Te ogólne prawidłowości odnoszą się tym bardziej do rzeki takiego rzędu i zagospodarowania jak Odra. Wagę tego zagadnienia i konkretne programy budowy urządzeń retencyjnych /zbiorników/ prezentują referaty woj.opolskiego, regionu dolnośląskiego i woj.zielonogórskiego.

3b.2. Jeżelibyśmy za miernik dostatecznej retencji przyjęli eliminację dni straconych dla żeglugi śródlądowej z powodu zbyt niskich lub z powodu zbyt wysokich stanów wody, to potrzeby w tej dziedzinie sięgają 1 miliarda m³. Każda inwestycja retencyjna wpływa już oczywiście na przedłużenie okresu pracy drogi wodnej /a tym samym na przydatność oraz efektywność żeglugi/, gdyż chodzi tu w pierwszym rzędzie o nakładanie się zasobów retencyjnych poszczególnych urządzeń zbiornikowych. Efekty ekonomiczne rosną jednak szybciej niż suma pojemności zbiorników, ponieważ w miarę jej wzrostu rośnie swoboda i racjonalność manewru zasilania rzeki wodą zatrzymaną w zbiornikach. Dla Odry jest w tej chwili rzeczą ważną planowe ukończenie budowy zbiornika w Głębinowie na Nysie Kłodzkiej, podjęcie budowy zbiornika w Kamieńcu na tej samej rzece oraz w Mianowie na Bystrzycy, jak również zbiornika na samej Odrze pod Raciborzem, niezależnie od planowanych przerzutów wody z dorzecza Dunaju /co nie rozwiązuje np. sprawy ochrony przeciwpowodziowej ani planowanych a niezbędnych z punktu widzenia Odry inwestycji energetycznych/. Jako wariantowe rozwiązanie dla zbiorników w Mianowie i Kamieńcu widzą specjaliści dolnośląscy budowę "zbiornika w rejonie Wrocławia na rz. Widawie

o pojemności ok. 540 mln m³ akumulującego wzebraniowe wody rz. Odry. Realizacja takiego rozwiązania prócz zbiorników w Raciborzu i Głębinowie przy jednoczesnym zaniechaniu budowy zbiorników w Mianowie i Kamieńcu, wymagałoby w sumie większych nakładów, jednakże byłaby bardziej efektywna w sensie zwiększonej pojemności i bardziej skutecznej alimentacji Odry ze względu na dogodne położenie głównego zbiornika."

3b.3. Jak wynika z analizy opracowania dolnośląskiego powstaje jeszcze potrzeba przedłużenia odcinka Odry skanalizowanej poniżej Brzegu Dolnego przez zbudowanie dwu stopni : w Małczycach i w rejonie Ścinawy oraz dokończenia regulacji Odry od ujścia Kaczawy do ujścia Warty w rejonie Kostrzyna. Zamiast dalszego kanalizowania Odry widzą autorzy dolnośląscy wariant ewentualnej budowy zbiornika na Odrze w Głogowie.

4.1. Realizacja przedstawionych wyżej inwestycji w zakresie gospodarki wodnej na Odrze i jej dorzeczu decyduje równocześnie o poprawie warunków nawigacyjnych odrzańskiej drogi wodnej, a więc o podstawowym wyznaczniku jej wielkości i znaczenia w systemie polskiej komunikacji krajowej i międzynarodowej. Atrakcyjność i pewność tej drogi w obrocie towarowym cierpi jeszcze od działania drugiego warunku przyrodniczego, ścisłej klimatycznego: zamarzania na okres 2-3 miesięcy. Pomijając niebezpieczeństwo powodziowe należy tę sytuację opanować właśnie ze względu na przerwę nawigacyjną. W rozważaniach wysuwanych już dawniej przez Komisję Zagospodarowania Odry, a obecnie podjętych także w referacie woj. szczecińskiego, jak i w pracach Europejskiej Komisji Gospodarczej na temat połą-

czenia Odry-Dunaju-Laby, wskazuje się na skuteczną możliwość ekonomicznie opłacalnego opanowania tej kwestii przez lokalizację nad Odrą lub jej zasadniczymi dopływami łańcucha obiektów przemysłowych zrzucających ciepłą wodę poprzemysłową w nurt rzeki. Plany dużej elektrowni ciepłej "dolna Odra", postulowane zakłady koksochemiczne w rejonie poniżej Wrocławia i postulowana wielka elektrownia ciepła "Racibórz" z otwartym obiegiem wodnym stanowią przykład właśnie tego typu lokalizacji przemysłowych, dzięki którym i dzięki intensywnemu ruchowi na trasie drogi wodnej Odra by nie zamarzała /por. wyżej pkt 2.3/. Efekty ekonomiczne zlikwidowania przerwy zimowej na tej drodze byłyby wielostronne i znaczne, obejmując redukcję kosztów inwestycji przemysłowych i kosztów eksploatacji wchodzących w grę obiektów, wzrost efektywności żeglugi i przyspieszenie amortyzacji wydatków na drogę wodną wraz z jej wyposażeniem technicznym, jak i wyeliminowanie wydatków na usuwanie skutków zamarzania Odry, w tym także na Zalewie Szczecińskim, i na walkę z wiosenną falą powodziową.

4.2. Znaczenie drogi wodnej Odry i każdej akcji na rzecz poprawy i przedłużenia warunków nawigacyjnych na niej, charakteryzuje najlepiej wielkość przewidywanych przez Żeglugę na Odrze obrotów towarowych: w 1970 r. prawie 8 mln. ton, w 1985 r. - prawie 20 mln ton. Realizacja programu "odmrożenia" Odry mogłaby bez 1 złotówki dodatkowej inwestycji na drogę wodną lub urządzenia żeglugowe przynieść wzrost obrotów o blisko 20 %.

4.3. Zasadnicza rola i waga drogi wodnej Odry w gospodarce narodowej Polski polega na związaniu śląskiego Okręgu produkcji masowej z portami bałtyckimi, stanowiącymi bazy eksportu tej produkcji i importu równie masowego w górę rzeki. Jest to więc przede wszystkim droga tranzytowa, także wtedy, kiedy droga ze Śląska prowadzi do NRD lub krajów zachodnich. Jest to niewątpliwie ujemna cecha drogi wodnej Odry w jej obecnym stanie i zaangażowaniu ekonomicznym /była to reszta jedna z przyczyn, dla których za czasów niemieckich nazywano Odrę "Steppenfluss"/, związana z ogólnym niedorozwojem śródkowego Nadodrza, o czym będzie mowa w punkcie 6 niniejszego referatu. Zlikwidowanie tego stanu będzie wymagało poważnego doinwestowania szlaku wodnego i urządzeń żeglugowych.

4.4. Droga wodna Odry wymaga doinwestowania polegającego przede wszystkim na adaptacji do potrzeb żeglugi całodobowej i nowego systemu pchania /oznakowania szlaku, prowadnic na śluzach, regulacji uzupełniającej na zbyt ostrych zakolach/.

4.5. Do istotnych warunków funkcjonowania drogi wodnej należy właściwa sieć portów, ładowni, magazynów i placów składowych oraz ich prawidłowe wyposażenie w urządzenia przeładunkowe, komunikacyjne, obsługi itp. Obok inwestycji w portach konieczne są odpowiednie w portowych stacjach kolejowych. Rozszerzenie funkcji Odry jako drogi wodnej nie tylko tranzytowej, lecz również obsługującej potrzeby przewozowe regionów położonych nad odcinkiem wolno płynącej rzeki w dół od Brzegu Dolnego do rejonu Kostrzyna-Gryfina, stawia ponadto problem

stworzenia w rejonach portów i ładowni baz transportu samochodowego i jego technicznej obsługi. Programy w tej dziedzinie są szczegółowo sprecyzowane w referatach trzech zainteresowanych regionów, pewną ich część obejmuje już decyzja KERM z dnia 17 lutego 1967 r. zobowiązująca zainteresowanych ministrów do budowy magazynów, zorganizowania ich obsługi eksploatacyjnej, do zorganizowania transportu samochodowego, do budowy składowisk i do zapewnienia przez odpowiednie wyposażenie sieci kolejowej większych możliwości wykorzystania zdolności przeładunkowych portów w Gliwicach i Koźlu ².

5.1. Wszystkie te poczynania winny stworzyć dogodniejsze i racjonalniejsze warunki pracy żeglugi na Odrze jako czynnika wazacego realnie na wielkości pracy i systematycznej obniżce kosztów całego systemu transportowego kraju. Jak wynika z zestawienia zawartego w referacie dolnośląskim, porównania efektywności inwestycji na PKP i żegludze na Odrze w warunkach pełnej porównywalności danych wykazało, że:

- nakład w złotych na przyrost jednostki usług wynosi na PKP - 2,09 zł a dla żeglugi na Odrze 1,77 zł.
- wskaźnik kapitałochłonności wynosi dla PKP 7,81 zł a dla żeglugi na Odrze 5,91 zł.

5.2. Analiza wielkości masy towarowej ciężącej ku Odrze wykazuje, iż przewyższa ona względnie winna przewyższać już aktualnie możliwości przewozowe żeglugi limitowane wielkością i jakością floty oraz techniką eksploatacji. W tych warunkach

kach staje się konieczne przyspieszenie realizacji programu rozbudowy i zarazem modernizacji floty oraz wprowadzenia żeglugi całodobowej, obok realizacji programu omówionego wyżej w dziedzinie poprawy warunków nawigacyjnych. Rozbudowa floty i jej pełne wykorzystanie wymagają ponadto przyspieszonego i rozszerzonego programu kształcenia kadr personelu pływającego i obsługi zaplecza oraz konsekwentnej i planowej realizacji założonego programu rozbudowy stoczni produkcyjnych i remontowych. Interesy żeglugi zbiegają się w tych wszystkich punktach z demograficznie warunkowanym programem aktywizacji Nadodrza.

5.3. Z programem tym zgadza się również dążenie do poprawy efektywności żeglugi przez zapewnienie jej odpowiednich mas ładunków w górę rzeki zarówno w obrocie tranzytowym porty morskie-Górny Śląsk, jak i w obrotach między regionami nadodrzańskimi, a nawet w ich obrębie. Wymaga to nie tylko inwestycji produkcyjnych o odpowiedniej lokalizacji, lecz i winydykacji portowych itp. magazynów na rzecz żeglugi oraz budowy składowisk na masowe dobra /surowce/ importowane w rejonie portów morskich /zwłaszcza Świnoujście/. Dotyczy to głównie składowisk na rudę żelazną, surowce chemiczne itp.

5.4. Szczególnie intensywny będzie przyrost obrotów towarowych w ruchu lokalnym, a to przede wszystkim w wyniku przejęcia obsługi dostaw surowcowych Świnoujście-Police na Zalewie Szczecińskim, a także jako następstwo obrotów w rejonie Wrocławia i Gliwio-Koźła-Opola.

6.1. Referaty Dolnego Śląska, woj. zielonogórskiego i szczecińskiego stawiają szczególnie ostro problem aktywizacji terenów, które albo były zawsze dotąd zacofane, albo też znalazły się w impasie ekonomicznym na skutek zniszczeń wojennych i nowego układu granicy państwowej polsko-niemieckiej. W praktyce chodzi tu o teren Nadodrza od Brzegu Dolnego do Kostrzyna-Gryfina. Wszystkie wymienione referaty formułują szczegółowe postulaty aktywizacyjne, które należy ocenić jako uzasadnione, zarówno w dziedzinie produkcyjnej, jak i organizacji żeglugi na Odrze oraz układu wymiany towarowej pomiędzy poszczególnymi regionami i rejonami. Za wyjątkiem koncepcji elektrowni cieplnej "Dolna Odra" i swoiście pojętej deglomeracji Wrocławia oraz efektów inwestycji-giganta w rejonie Lubina-Głogowa brak im jednak pewnej szerszej perspektywy rozwojowej i organicznego wzrostu całego Nadodrza.

6.2. W związku z tym należy chyba zwrócić uwagę i zastanowić się nad wykorzystaniem planowanych składowisk nawozów chemicznych i węgla wraz z odpowiednimi bazami transportu samochodowego jako punktów wyjścia dla wykształcenia w wybranych punktach tzw. ośrodków lokalnych, aglomerujących również i dalsze funkcje miasto-twórcze, oczywiście w ramach programu zaspokajania potrzeb danego regionu czy subregionu. Rejon ujściowy Warty-Noteci /podobnie jak i cały ten ciąg rzeczny/ należy wykorzystać ze względu na bogactwo zasobów wodnych dla lokalizacji nowych obiektów hutnictwa żelaznego, zaopatrywanego drogą wodną w węgiel i rudę żelazną. Nie wydaje się bowiem

rzeczą możliwą i celową, aby planowane perspektywicznie podwojenie /albo i więcej/ produkcji hutniczej miało się dokonać tylko przez rozbudowę istniejących obiektów i rejonów hutniczych. Lokalizacja hut, połączona z budową koksowni i szeregu innych obiektów towarzyszących stworzyłaby stałą i ciągłą szansę rozwojową środkowego i pld. części dolnego Nadodrza, likwidującą jego historycznie uwarunkowane zacofanie oraz wielowiekowe granice gospodarcze między poszczególnymi regionami, przyczyniając się w ten sposób do zasadniczego wzrostu spójności ekonomicznej /obok już istniejącej przyrodniczej/ terytorium PRL.

7.1. Dochodzimy w ten sposób do akcentowanego już wyżej i podnoszonego niejednokrotnie aspektu politycznego aktywizacji Odry i środkowego Nadodrza oraz rejonów przylegających do Warto-Noteci. Nie chodzi tu w żadnym wypadku o działanie pod presją propagandy rewizjonistycznej, którą łatwo odeprze wskazaniem na dawne niemieckie zaniedbania w tych rejonach niepodzielnej władzy junkrów pruskich. Na naszej polityce gospodarczej ciąży jednak kilka podstawowych obowiązków, wynikających z logiki i sensu ekonomiczno-politycznego decyzji granicznych Poczdamu. Właśnie przywrócenie jedności Nadodrza z Polską stwarza warunki dla odrobienia wielowiekowego zacofania tych terenów, traktowanych dotąd jak kolonia pruska w środku Europy. Z punktu widzenia polskich doświadczeń historycznych chodzi równocześnie o zjawisko, które okazało się nie tylko obiektywnym zacofaniem lecz również tragicz-

nym w skutkach błędem politycznym. Błędu tego nie wolno w żadnym wypadku powtórzyć, a zwłaszcza nie wolno nam dopuścić do ekonomicznie uwarunkowanej ponownej ruchliwości migracyjnej ludności, która się tam dopiero co osiedliła i musi jeszcze pogłębiać swoje związki życiowe z tymi ziemiami. Dlatego trzeba jej stworzyć warunki egzystencji na miejscu, a przynajmniej w obrębie poszczególnych rejonów tego obszaru.

7.2. W wyniku specyficznego napięcia NRD-NRF polityka inwestycyjna i demograficzna NRD zmierza konsekwentnie do wykorzystania walorów granicy pokoju i lokuje po zachodniej stronie Odry największe i sztandarowe obiekty gospodarcze Republiki. Rysują się w ten sposób dysproporcje pomiędzy obydwoma brzegami Odry /i Nysy Łużyckiej/, których nie wolno nam w żadnym wypadku tolerować ani z przyczyn ekonomicznych, ani demograficznych ani politycznych. Uzupełnienie programu inwestycyjno-aktywizacyjnego NRD naszą własną dynamiczną i służącą organicznemu wzrostowi ekonomicznemu tych ziem /a wraz z nimi całego kraju/ polityką gospodarczą potwierdzi prawidłowość funkcjonowania nowej granicy jako granicy pokoju i wspólnoty interesów w miejsce dawnego śmiertelnego antagonizmu. Ożywiona Odra i aktywne Nadodrze stanowią niezbędny po obu stronach granicy czynnik ekonomiczno-psychologicznego pogłębienia poczucia stabilności, ostateczności, sensowności i pokojowości powojennej regulacji granicznej.

7.3. To niezbędne przy analizie problematyki Odry i Nadodrza politicum cechuje się szczególnym znamieniem, którego zazwy-

czaj brak przy konfrontacji aspektu politycznego i ekonomicznego jakiegoś zagadnienia: nie ma mianowicie w tym wypadku konieczności ekonomicznego dopłacania do słusznej koncepcji politycznej. Obydwa aspekty zagadnienia są ściśle z sobą powiązane, współzależne i jednokierunkowe - polityka jest tutaj także opłacalna w dosłownym sensie tego pojęcia.

8.1. Odnosi się to także do ostatniego, chociaż skądinąd pierwszo-planowego problemu budowy kanału Odra-Dunaj. Jak wynika z materiałów Europejskiej Komisji Gospodarczej, chodzi o przedsięwzięcie ekonomiczne pierwszorzędnej wagi dla wszystkich zainteresowanych partnerów. W wypadku Polski chodzi o związki z basenem naddunajskim oraz o wzrost obrotów tranzytowych w portach morskich i na drodze wodnej Odry. Według bardzo trzeźwych obliczeń ekspertów chodzi o problem technicznie stosunkowo łatwy do rozwiązania, względnie nie drogi w realizacji, która winna się szybko zamortyzować. Aktualna koncepcja technicznego rozwiązania alimentacji kanału w wodę przyniosłaby za sobą wzrost przepływów wody na Odrze, co przy jej względnym ubóstwie w tej dziedzinie należy powitać jako czynnik pozytywny dla gospodarki wodnej na tej arterii.

8.2. Realizacja kanału Odra-Dunaj zmusi nas jednak do likwidacji korka pomiędzy Odrą a Wisłą w postaci braku połączenia tych rzek w ich górnym biegu. Prace nad połączeniem kanałowym Odry i Wisły należy więc rozpocząć jak najszybciej. Postulat ten jest zresztą ściśle związany z sprawą odciążenia PKP w rejonie GOP-u i ROW-u oraz zwiększenia bezpośred-

niego poboru węgla z rejonu Bytomia-Zabrze na potrzeby Dolnego Śląska i środkowego Nadodrza. W tym celu niezbędny jest powrót do koncepcji przedłużenia Kanału Gliwickiego w głąb GOP-u, jeżeli już nie do Wisły /Przemszy/. I na tym przykładzie potwierdza się nam ogólna prawidłowość programów aktywizacji Odry i Nadodrza: układają się one w harmonijną całość polityczno-ekonomiczną w aspekcie wewnątrzno-krajowym i w układzie stosunków międzynarodowych. Cokolwiek zrobimy dla podniesienia roli Odry i aktywizacji Nadodrza w gospodarce krajowej, to rzutuje równocześnie na jej rolę międzynarodową, a ta z kolei na nasze interesy w gospodarce i polityce europejskiej.

P r z y p i s y

1. M. Chudzyński, Z. Stranz: Ograniczanie zasolenia wód Odry, Biuletyn Informacyjny nr 1/2, 1967 Komitetu Nauki i Techniki, s. 16-18: " Obecnie 38 górnośląskich kopalń węgla kamiennego odprowadza do Odry ok. 70.000 m³/dobę wód dołowych, o łącznej zawartości soli ok. 1.800 ton/dobę. Przewiduje się, że ok. roku 1980 ilość wód zasolonych może wzrosnąć do ok. 130.000 m³/dobę, a ilość zrzucających do Odry soli - ok. 3.350 ton/dobę. Wśród kopalń odprowadzających zasolone wody dołowe, kopalnie Makoszowy, Gliwice, Sośnica, Knurów, Dębieńsko i Jankowice dają zrzuć soli w ilości ok. 1060 ton/dobę, co w stosunku do 1800 ton/dobę zrzutów 38 kopalń stanowi ok. 60 %. Obecne zasolenie Odry w przekroju Koźle w przeliczeniu na wodę średnią niską szacuje się na 1170 mg/l, w tym ok. 800 mg/l z górnictwa węglowego, gdy dopuszczalne normy zasolenia wód powierzchniowych wynoszą /w/g rozporządzenia Prezesa RM - Dz.U. nr 17/1962/ - 250 mg/l chlorków, w przypadku wykorzystywania wody dla celów komunalnych i 400 mg/l chlorków dla potrzeb rolniczych. Celem ograniczenia szkodliwego zasolenia Odry i jej górnych dopływów /Olzy, Rudy, Bierawki, Syrynki/ wysunięto 2 sposoby rozwiązania:

1. Metoda hydrotechniczna polegająca na zbudowaniu systemu otwartych zbiorników oraz sieci kolektorów i szeregu pompowni; doprowadzane do zbiorników zasolone wody byłyby odprowadzane /dozowane/ do Odry przy wyższych stanach

wody w takich ilościach, aby nie zostały przekroczone dopuszczalne zasolenia wody rzecznej /metoda opracowana w Instytucie Gospodarki Wodnej/.

2. Metoda utylizacyjna polegająca na konwertowaniu solanek kopalnianych na wodę użytkową, z jednoczesnym wydzielaniem w stanie stałym soli kuchennej i gipsu, w wybudowanych w tym celu zakładach instalacji wyparnych z rozprężaniem /metoda opracowana przez Główny Instytut Górnictwa, patent nr. 50342/. W 1965 r. zbudowano w kopalni Dębieńsko doświadczalną instalację wyparną. Wyniki badań wykazały, że istnieje możliwość uzyskania założonych w technologii Głównego Instytutu Górnictwa parametrów. Przeprowadzone w 1966 r. badania na Politechnice Śląskiej dały pozytywne wyniki co do składu soli otrzymywanej na instalacji w Dębieńsku. Próby testowe wykazały przydatność soli z 2 wyższych poziomów kopalni do elektrolizy rtęciowej. Przewidywane koszty produkcji soli kuchennej w zakładach przemysłowych wskazują na rentowność tej metody i na możliwość odbioru soli przez przemysł chemiczny... Przewidziane są na lata 1967-1968 następujące prace związane ze zmniejszaniem zasolenia Odry dolnymi wodami z kopalń węgla kamiennego: 1. opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla realizacji przemysłowego zakładu, konwertującego zasolone wody z 6 następujących kopalń: Dębieńsko, Knurów, Małoszowy, Jankowice, Sośnica i Gliwice - z lokalizacją w kopalni Dębieńsko o zdolności przerobowej ok. 14.000 m³/dobę solanki; 2. kontynuowanie

prac doświadczalnych na instalacji w Dębieńsku; 3. opracowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla wybudowania zbiornika dozującego przy ujściu Olzy do Odry wraz z systemem kolektorów i innych urządzeń pomocniczych; 4. prowadzenie prac studialnych nad możliwością zastosowania innych metod utylizacyjnych, nadających się do mniej zasolonych wód dołowych. Dzięki temu umożliwiona zostanie ochrona Odry przed nadmiernym zasoleniem nie tylko drogą kosztownych nieproduktywnych zabezpieczeń hydrotechnicznych, lecz w dużej mierze drogą utylizacji solanek kopalnianych na wodę użytkową i sól kuchenną. Odzysk soli z zasolonych wód z kopalni w przewidywanej wysokości ok. 350 tys. ton rocznie - eliminuje również budowę przez przemysł chemiczny nowej kopalni soli po 1970 r.

2. Decyzja Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 17 lutego 1967 r. w sprawie wykonania niektórych postanowień uchwały Nr 57/64 Rady Ministrów z dnia 5 marca 1964 r. dot. rozszerzenia zadań przewozowych żeglugi śródlądowej. Mając na uwadze, że dalszy rozwój żeglugi śródlądowej jest ekonomicznie uzasadniony dla odciążenia transportu kolejowego, szczególnie w zakresie transportu węgla Odrą ze Śląska i w obsłudze przemysłu chemicznego, Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów postanawia przesunąć terminy wykonania oraz znówelizować niektóre postanowienia uchwały Nr 57/64 Rady Ministrów i zobowiązuje:

1. W zakresie budowy magazynów nawozów sztucznych w portach

rzecznych i organizacji przewozów transportem wodno-samochodowym:

- 1/ Ministra Żeglugi w uzgodnieniu z Ministrem Przemysłu Chemicznego i Zarządem Głównym Centrali Rolniczej Spółdzielni "Samopomoc Chłopska" do wybudowania w latach 1968-1970, kosztem około 30 mln zł. 14 magazynów nawozów sztucznych w portach rzecznych Odry, Warty, Noteci i dolnej Wisły o łącznej powierzchni 23 tys.m², umożliwiających przewóz, składowanie i rozprowadzenie transportem wodno-samochodowym w II półroczu 1968 r. około 70 tys.ton, w 1969 r. - około 270 tys. ton i w 1970 r. około 390 tys.ton nawozów sztucznych, z odpowiednim - w stosunku do wzrostu produkcji - zwiększeniem ilości nawozów sztucznych w latach następnych,
- 2/ Ministra Żeglugi w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, Prezesem Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej i Zarządem Głównym Centrali Rolniczej Spółdzielni "Samopomoc Chłopska" w uzgodnieniu z prezydiami właściwych wojewódzkich rad narodowych - do zorganizowania przewozów nawozów sztucznych drogą wodną do właściwych magazynów w portach rzecznych w ilościach podanych z pkt 1/ w ramach środków określonych planem 5-letnim w zakresie żeglugi śródlądowej oraz zorganizowania obsługi eksploatacyjnej tych magazynów,

o prezydii właściwych wojewódzkich rad narodowych,
w porozumieniu z Ministrem Komunikacji i Zarządem Głównym Centrali Rolniczej Spółdzielni "Samopomoc Chłopska",
do zorganizowania rozprawadzenia nawozów sztucznych transportem samochodowym,

- 3/ Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów do zapewnienia w rocznych planach Ministerstwa Żeglugi na lata 1968-1970 nakładów inwestycyjnych w kwocie około 30 mln zł na budowę wymienionych w pkt 1/ magazynów nawozów sztucznych;

2. W zakresie budowy składowisk węgla przy drogach wodnych:

- 1/ Ministra Przemysłu Chemicznego do wybudowania do 1970 r. przeładowni przemysłowych dla korzystania z transportu wodnego śródlądowego w Nadodrzańskich Zakładach Przemysłu Organicznego "Bokita" w Brzegu Dolnym oraz we Wrocławskich Zakładach Włókien Sztucznych we Wrocławiu - w ramach posiadanych limitów inwestycyjnych, a Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych do zapewnienia wykonawstwa wyżej wymienionych inwestycji,
- 2/ Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu, po uzgodnieniu lokalizacji z Ministrem Handlu Wewnętrznego i w porozumieniu z Ministrem Żeglugi, do wybudowania do 1970 r. składowiska węgla opałowego we Wrocławiu, o obrocie rocznym około 240 tys. ton, dostosowanego do odbioru węgla z barek żeglugi śródlądowej - kosztem około 27 mln zł przy posiadanych środkach w wy-

sokości 17 mln zł, zapewnionych uchwałą Nr 57/64 Rady Ministrów z uwzględnionych w planie 5-letnim,

- 3/ Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie, po uzgodnieniu lokalizacji z Ministrem Handlu Wewnętrznego i w porozumieniu z Ministrem Żeglugi do wybudowania do 1970 r. składowiska węgla opałowego w Szczecinie, o obrocie rocznym 130-160 tys. ton, dostosowanego do odbioru węgla z barek żeglugi śródlądowej - kosztem około 12 mln zł,
- 4/ Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów do zapewnienia w rocznych planach inwestycyjnych na lata 1968-1970:

- Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu brakujących nakładów w wysokości ok. 10 mln zł,
- Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie całości nakładów w wysokości ok. 12 mln. zł z przeznaczeniem na budowę składowisk węgla opałowego we Wrocławiu i w Szczecinie;

3. W zakresie przystosowania do zwiększonych przeładunków portów rzecznych w Gliwicach i Koźlu:

Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Górnictwa i Energetyki oraz Ministrem Żeglugi do zorganizowania wahadłowego ruchu pociągów normalno-torowych, złożonych głównie z wagonów kubłowych, dla dowozu węgla do Gliwic Portu oraz wagonów czołowo-uchylanych dla dowozu węgla do Koźla Portu i odwozu ładunków z tych portów, w celu umożliwienia w 1970 r., przy całodobowej pracy portów, wykonania

następujących ilości przeładunków:

Port Gliwice	ok. 2,8 mln ton	5,1 mln ton
Port Koźle	ok. 2,3 mln ton	

4. W zakresie zwiększenia przewozu węgla drogą wodną:

Ministra Handlu Zagranicznego oraz Ministra Żeglugi do
maksymalnego wykorzystania żeglugi śródlądowej dla prze-
wozu węgla eksportowego do portów w Szczecinie i Swinouj-
ściu.

W.K.P.G. Prezydium Wojewódzkiej
Rady Narodowej w Katowicach

ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA NA ODRZE
NA TERENIE WOJ.KATOWICKIEGO

Port w Gliwicach jest jednym z największych portów śródlądowych w kraju, stanowi najważniejszy punkt wyjściowy dla ładunków transportu wodnego z GOP-u i do GOP-u, tworzy zatem niepodzielną całość w obrębie zagadnienia żeglugi na Odrze.

Wykorzystanie portu łączy się ściśle z ogólnymi zadaniami przywozowymi i problemami całej żeglugi śródlądowej oraz ma wpływ na odciążenie transportu kolejowego szczególnie Katowickiej DOKP przez transport wodny.

Rozwój transportu wodnego zależy nie tylko od wzrostu potencjału przewozowego floty, ale w równej mierze od poprawy warunków nawigacyjnych, przewidywanej do przewozu drogą wodną masy towarowej i przestawienia się użytkowników na transport wodny.

Podjęta w dniu 5.III.1964 r. uchwała nr. 57/64 Rady Ministrów w sprawie rozszerzenia zadań przewozowych żeglugi śródlądowej w latach 1964-66 przewidywała realizację szeregu inwestycji oraz usprawnień organizacyjnych mających na celu m.in. zwiększenie zdolności eksploatacyjnej portu w Gliwicach i kanału Gliwickiego. Uchwała ta spełniła swoje zadanie nie tylko w zakresie zwiększenia przewozów żeglugą śródlądową, ale przede wszystkim w zakresie zainteresowania resortów gospodarczych możliwościami przewozowymi żeglugi śródlądowej i problemami związanymi z zajęciem przez żeglugę śródlądową właściwego miejsca w rozwoju transportu.

Powyższa uchwała zobowiązała między innymi do :

- przygotowania dróg wodnych dla ruchu całodobowego i do zorganizowania żeglugi nocnej na kanale Gliwickim i rzece Odrze. Prace te wykonano poprzez częściowe oznakowanie szlaków wodnych, natomiast żeglugi nocnej nie uruchomiono z powodu szeregu trudności technicznych, braków w wyposażeniu floty rzecznej, niedostosowania portu rzeczno-jeziornego do pracy w nocy /brak oświetlenia/ i braku warunków dla wypoczynku załóg. Uchwała przewidywała także przystosowanie dróg wodnych do nawigacji nocnej przez zainstalowanie odpowiedniego oznakowania szlaku i zorganizowanie dodatkowej zmiany obsługi na śluzach. W trakcie realizacji uchwały okazała się konieczność adaptacji i przygotowania drogi wodnej w szerszym rozmiarze, w związku z wprowadzeniem nowego systemu eksploatacji /Oddział Gliwicki jako jedyny w Polsce przebudowuje barki holowane - przystosowując je do systemu pchanego/. Spiętrzenie tych trudności powoduje, że wprowadzenie żeglugi całodobowej na Odrze będzie możliwe dopiero od 1968 r.;
- zorganizowania wahadłowego ruchu pociągów normalnotorowych złożonych z wagonów kubłowych lub samowyładowawczych przeznaczonych do przewozu węgla w relacji Kopalnia - Port Gliwice. Zadanie to wykonano w 1965 r. W związku z tym w 1965 r. osiągnięto ogółem 1,2 mln ton przeładunku, w tym węgiel 0,3 mln ton, natomiast w 1966 r. przeładunki ogółem wynosiły 1,5 mln ton, w tym 0,5 mln ton węgla;
- przekazania przez LGiE zbiornika wodnego w Dzierżnie w ad-

ministrację CUGW. Postulat został wykonany, zbiornik oddano do eksploatacji w lipcu 1964 r.

Dalszy rozwój przewozów żegluga śródlądową, a w szczególności założone w planie 5-letnim zwiększenie zdolności przeładunkowej portu w Gliwicach, wymagać będzie odpowiedniej rozbudowy kolejowej stacji portowej i urządzeń przeładunkowych. Pozwoli to wówczas na poważne odciążenie PKP od dostaw i transportu kolejowego dla zakładów przemysłu kluczowego, który koncentruje się w ekonomicznym zasięgu portu. Przy zachowaniu wymogu ruchu wahadłowego umożliwi równocześnie zwiększoną dostawę drogą wodną materiałów budowlanych /materiał sypki, żwir, piasek, żużel/itp.

Na podstawie zawartych porozumień pomiędzy P.P. Żegluga na Odrze i DOKP Katowice, na posiedzeniu Komisji Międzyresortowej d/s usprawnienia transportu na terenie GOP-u w czerwcu 1966 r., Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej zostało zobowiązane do zabezpieczenia w planie inwestycyjnym na lata 1966-70 środków inwestycyjnych na rozbudowę i modernizację portu Gliwice w wysokości 47,5 mln zł. W wyniku realizacji tych przedsięwzięć inwestycyjnych przewiduje się uzyskanie niżej podanych zdolności przeładunkowych, zapewniających pokrycie planowanych zadań przewozowych na lata 1966-70.

	1966	1967	1968	1969	1970
Zdolność przeładunkowa ogółem t/dobę	7.620	8.700	11.110	15.610	15.610
w tym: węgiel	3.300	3.300	4.450	9.000	9.000

Powyższe obliczenia zdolności przeładunkowej na dobę portu Gliwice nie uwzględnia urządzeń specjalistycznych do załadunku węgla z uwagi na przewidywane wejście ich do pełnej eksploatacji w roku 1971.

Z woj. katowickiego do Świnoujścia przewożony będzie głównie węgiel eksportowy, natomiast w kierunku odwrotnym surowiec fosforowy i ruda.

Poważny wzrost zadań przewozowych w latach 1966-70 wymaga zabezpieczenia odpowiedniej ilości floty oraz organizacyjnego przygotowania żeglugi. Żegluga na Odrze posiada już obecnie około 170 barek motorowych oraz 50 zespołów pchanych. Przewozy na trasie Śląsk-Świnoujście odbywają się w okresie nawigacyjnym, który na Odrze trwa w sprzyjających warunkach atmosferycznych od 15.III. do 15.XII.

W związku z wygaśnięciem Uchwały 57/64 R.M.w sprawie rozszerzenia zadań przewozowych żeglugi śródlądowej PWRN w Katowicach wystąpiło do Prezesa Rady Ministrów o nowelizację i prolongatę w/w uchwały oraz wyznaczenie nowych zadań i głównego koordynatora w zakresie usprawnienia prac przewozowych żeglugi śródlądowej. KERM rozpatrując wykonanie uchwały 57/64 uznał, że spełniła ona swoje zadanie i umożliwiła wzrost przewozów żeglugą śródlądową w 1966 r. o 46 % w tonach i o 36 % w tono-km w stosunku do 1964 r., odciążając tym samym transport kolejowy. Mając na uwadze, że dalszy rozwój żeglugi śródlądowej jest ekonomicznie uzasadniony dla odciążenia transportu kolejowego, szczególnie w zakresie transportu

węgla Odrą ze Śląska, KEREM postanowił decyzją z 17 lutego 1967 r. przedłużyć terminy wykonania oraz znowelizować niektóre postanowienia Uchwały R.M. nr.57/64.

Decyzja KEREM-u zobowiązała m.in.: Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Górnictwa i Energetyki oraz Ministrem Żeglugi do zorganizowania wahadłowego ruchu pociągów normalotorowych, złożonych głównie z wagonów kubłowych, dla dowozu węgla do Gliwic Portu i odwozu ładunków z tego portu, w celu umożliwienia w 1970 r. przy całodobowej pracy portu, wykonania przeładunku w ilości około 2,8 mln ton, z odpowiednim wzrostem w latach następnych.

W grudniu 1966 r. zostały rozpatrzone i zaopiniowane pozytywnie przez PWRN w Katowicach założenia projektowe rozbudowy i modernizacji Portu Gliwice, przedłożone WKPG przez PP Żeglugę na Odrze - Oddział Gliwice.

Założenia te przewidują w latach 1968-1980 budowę nowych obiektów magazynowo-składowych, komunikacyjnych, administracyjno-socjalnych oraz zaplecza technicznego.

Założenia przewidują ponadto także wyposażenie portu w nowe urządzenia przeładunkowe. Poza tym przewiduje się rozbudowę instalacji energetycznych, wodno-kanalizacyjnych, łącznościowych i centralnego ogrzewania. Przewidywane nakłady inwestycyjne w przybliżeniu określa się na ok. 300 mln zł.

Realizacja przewidziana jest w latach 1966-1980. Cały okres inwestowania dzieli się na 3 etapy odpowiadające 5-cioletnim planom gospodarczym.

1966-70	ca	90 mln zł
1971-75	ca	60 mln zł
1976 -80	ca	150 mln zł

Razem: 300 mln zł.

Z oświadczenia Zjednoczenia wynika, że na I etap jest zabezpieczony limit w wysokości 40.760 tys. zł.

Do programu inwestycyjnego wprowadza się dodatkowo budowę budynku mieszkalnego dla załogi awaryjnej portu /przeznacza się na ten cel 2,5 mln zł., termin realizacji 1967 r. na 25 mieszkań/.

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej
w Opolu - Wojewódzka Pracownia Planów
Regionalnych przy W.K.P.G.

PROBLEMY
ZAGOSPODAROWANIA RZĘKI ODRY
W REGIONIE OPOLSKIM

Opracował: mgr Zdzisław Jazienicki

Spis treści

- I. Znaczenie i rola rzeki Odry
- II. Problemy gospodarki wodnej związanej z rzeką Odrą w regionie opolskim
 - 1. Stan zagospodarowania górnego dorzecza Odry
 - 2. Kierunki zabezpieczenia przeciwpowodziowego
 - 3. Stan i zamierzenia w kierunku poprawy zanieczyszczenia wód rz. Odry
 - 4. Zagadnienia żeglowności na górnym odcinku rz. Odry
 - 5. Porty i ich stan techniczny
- III. Rola i znaczenie żeglugi dla regionu opolskiego i kierunki jej perspektywicznego rozwoju
 - 1. Kształtowanie się potrzeb przewozowych drogą wodną w regionie opolskim
 - 2. Kierunki rozwoju żeglugi odrzańskiej i jej zaplecza
- IV. Ekonomiczne i społeczne aspekty zagospodarowania Odry

I. Znaczenie i rola Odry

Znaczenie i rola rzeki Odry wynikają z jej wielostronnych funkcji jako zainwestowanego obiektu gospodarczego o międzynarodowym i krajowym zasięgu oddziaływania. W aspekcie międzynarodowym na pierwszy plan wysuwa się niewątpliwie funkcja Odry jako arterii komunikacyjnej.

Począwszy od XIV w. powstawały projekty utworzenia rozbudowanego systemu dróg wodnych Odra - Dunaj i Odra - Dunaj - Łaba. Miały one na celu uzyskanie dogodnych i tanich połączeń komunikacyjnych portów bałtyckich i środkowo-europejskiego systemu dróg wodnych z Morzem Czarnym. Idea ta jest najbardziej bliska realizacji w dobie dzisiejszej. W latach 1956-1961 wstępne projekty techniczne utworzenia tego systemu dróg wodnych, przez entuzjastów tej idei podnoszonych do rangi "europejskiego Suez", były konsultowane na forum EWPG ze specjalistami polskimi, czechosłowackimi i niemieckimi z NRD. Obecnie są bardzo zaawansowane prace studialne w Czechosłowacji badające realność budowy systemu kanałów Odra - Dunaj - Łaba oraz nad projektem generalnym kanału Odry - Dunaju. Jako wariant najbardziej realny uważany jest projekt podniesienia przy pomocy zapory wodnej w rejonie Bratysławy poziomu wody na Dunaju dla zasilenia odcinka rzeki Morawy. Umożliwiłoby to wykorzystanie skanalizowanej Morawy, aż do rejonu miasta Ostrakowice - Gottwaldów. Następnie droga wodna biegłaby sztucznym kanałem do Przerowa, gdzie nastąpiłoby rozdzielenie na odcinek do

Laby - Przerów - Pardubice i na odcinek odrzański - Przerów - Brama Morawska.

Realizacja tego przedsięwzięcia pozwoliłaby już w pierwszych latach na przewóz ok. 40-50 mln ton ładunków przy zastępowaniu barek o ładowności 1 500 ton. Szczególnie duże korzyści z realizacji tej arterii komunikacyjnej odniosłaby Czechosłowacja i Węgry uzyskując dogodnie połączenia z portami trzech mórz - Bałtyckiego, Czarnego i Północnego. NRD poprzez system swoich śródlądowych dróg wodnych uzyskałaby dogodne i tanie połączenia w relacjach odpowiadających jej istotnym potrzebom. Polska, niezależnie od poważnego wzrostu tranzytu na naszych odcinkach dróg wodnych i w porcie Szczecin-Świnoujście, uzyskałaby dogodne połączenia z Austrią, Węgrami, Jugosławią, Rumunią i Bułgarią. Otwarcie takiej arterii komunikacyjnej miałoby również istotne znaczenie dla Ziemi Nadodrzańskich, a między innymi dla regionu opolskiego.

Wspominając o tych perspektywicznych zamierzeniach nie możemy tracić z oczu aspektów już obecnie nam bliskich, wynikających ze stanu zagospodarowania Odry. Dla Ziemi Nadodrzańskich i regionu Opolskiego zainteresowanie Odrą wypływa z wielostrewnych funkcji gospodarczych. Najbardziej miarodajne dla określenia roli Odry są problemy żeglugi, zabezpieczenia przeciwpowodziowego, pokrycia zapotrzebowania na wodę przemysłu, rolnictwa i gospodarki komunalnej oraz ochrony wód przed zanieczyszczeniem. Problemy te wiążą się z sobą ściśle w jeden kompleks zagadnień wymagających wspólnego rozwiązywania.

Zagospodarowanie Odry spowodowane zostało w pierwszym rzędzie wykorzystaniem jej jako drogi wodnej. Niemcy dążąc do sztucznego ożywienia powiązań Śląska, a w szczególności dynamicznie rozwijającego się górno-śląskiego przemysłu, z gospodarczym organizmem Niemiec centralnych i zachodnich już w 1812 r. zbudowali Kanał Kłodnicki. Rozwój transportu kolejowego w II połowie XIX wieku nie zmniejszył zainteresowania w wykorzystaniu dla transportu odrzańskiej drogi wodnej. Konieczność uregulowania stosunków wodnych na Odrze stwarzała możliwości dalszego wykorzystania Odry dla celów żeglugowych. Jednak skanalizowanie w okresie do 1915 r. górnego odcinka Odry od Koźla do Wrocławia, uwzględniające w głównej mierze potrzeby żeglugi bez uregulowania całości stosunków wodnych w regionie, spowodowało szereg ujemnych skutków. Do nich należy zaliczyć zbyt szybki spływ wód powierzchniowych i zakłócenie stosunków wodnych w dolinie rzeki. Przy tym nie podjęto odpowiednich kroków zabezpieczających przed groźbą powodzi, występujących w dużym nasileniu w górnym odcinku Odry, który przyjmuje jej górskie dopływy.

Pomimo nakładów na rozbudowę odrzańskiej drogi wodnej po I Wojnie Światowej i szybkiego wzrostu jej wykorzystania przewozy przed II Wojną Światową osiągały ok. 8,5 mln ton i 2,5 mln tone-km. Żegluga odrzańska z uwagi na jej peryferyjność nie odgrywała w Niemczech w pełni roli arterii komunikacyjnej.

Z tego punktu widzenia sytuacja uległa zasadniczej zmianie po przyłączeniu Ziemi Zachodnich do Macierzy. Nieste-

ty bardzo duże straty żeglugi odrzańskiej w czasie II Wojny Światowej, a następnie konieczność szybkiej odbudowy i modernizacji transportu kolejowego, sprawiły, że Odra nie odgrywa jeszcze dziś w pełni tej roli i funkcji, do której jest predestynowana. Wszystkie jednak wskazuje na to, że już w najbliższej przyszłości jej znaczenie będzie szybko wzrastało.

Nad Odrą znajdują się największe ośrodki przemysłowe i największe miasta. Tylko w regionie opolskim w ośrodkach przemysłowych zlokalizowanych bezpośrednio nad Odrą - w raciborskim, kędzierzyńsko-kozielskim, opolskim i brzeskim ośrodku przemysłowym pracowało w 1965 roku w przemyśle 43,3 tys. osób, czyli 32,1 % zatrudnionych w przemyśle województwa. W miastach nadodrzańskich zamieszkuje 241 tys. mieszkańców, czyli 56,4 % ludności miejskiej województwa opolskiego. Liczby te świadczą najdobitniej o tym, że znaczenie Odry z uwagi na wielostronne aspekty gospodarcze dla regionu położonego nad górną Odrą jest duże. Rola i funkcje Odry będą wzrastały tym bardziej, że zarówno przemysł jak i miasta nadodrzańskie mają i będą miały w przyszłości największą dynamikę rozwoju.

II. Problemy gospodarki wodnej związanej z rzeką Odra w regionie opolskim

1. Rola i znaczenie rzeki Odry jako wielkiego obiektu gospodarczego wpływają przede wszystkim z jej funkcji jako arterii komunikacyjnej. Trzeba więc choć w sposób szkicowy

scharakteryzować problemy związane z ogólnym stanem zagospodarowania cieków wodnych oraz stanem technicznym budowli wodnych. Ogólnie biorąc stan zagospodarowania większych cieków wodnych w regionie opolskim, a przede wszystkim rzek niezeglownych i niespławnych oraz potoków górskich, nie jest zadowalający. Z rzek niespławnych i niezeglownych najlepiej zagospodarowana jest Nysa Kłodzka, lecz i tu największa w okresie powojennym powódź w 1965 roku wyrządziła wiele szkód na uregulowanych odcinkach.

Z uwagi na duże zapotrzebowanie wód powierzchniowych dla celów przemysłowych w kędzierzyńsko-kozielskim ośrodku przemysłowym konieczne jest szybkie uporządkowanie węża wodnego w Blachowni Śląskiej, na ujściowym odcinku rz. Kłodnicy i na rz. Bierawce w rejonie piaszowni Kotlarnia oraz przebudowa jazów w Koźlu na Odrze.

Dla poprawy stosunków wodnych w regionie opolskim oraz warunków żeglugowych na Odrze budowa nowych zbiorników retencyjnych jest istotna i nadal aktualna. Jednak kosztowność tych przedsięwzięć oraz długi okres ich realizacji wymaga poszukiwania także innych rozwiązań. Przykładem takich tanich i efektywnych rozwiązań są zamierzenia polepszające wykorzystanie zasobów wodnych poszczególnych rzek. Jednym z nich jest przystosowanie istniejących zbiorników wodnych do wyższych spiętrzeń i uzyskania tą drogą większych pojemności. W zbiorniku Turawa przez nadbudowę przelewów i wykonanie odpowiednich robót melioracyjnych można

uzyskać dodatkowo około 10 mln m³ kosztem 9,0 mln zł. Podobne możliwości istnieją także na zbiorniku Dzierżno Duże k/ Łabęd. Zamierzenia te są bardzo efektywne, ponieważ koszt przypadający na 1 m³ uzyskanej dodatkowo pojemności wynosi około 1 zł.

Istotną sprawą dla regionu opolskiego jest właściwe zagospodarowanie i uregulowanie górskich dopływów i potoków na górnym odcinku Odry stanowiących duże zagrożenie powodziowe. Zamierzenia te powinny być realizowane kompleksowo w powiązaniu z programem melioracji.

2. Niedostateczne zagospodarowanie rzek w rejonie opolskim powoduje stałe zagrożenie powodziowe oraz coroczne straty. O ich rozmiarach mówią liczby. W 1960 roku tylko na terenie województwa opolskiego straty wyniosły 77,5 mln zł., przy powierzchni zalewu ok. 18 tys. ha, w tym 13 tys. ha terenów rolniczych. W 1965 roku straty sięgały 73 mln zł. przy powierzchni zalewu ok. 16,5 tys. ha. Na przestrzeni lat 1949-1965 średnioroczne straty powodziowe sięgają 30 mln zł. Negatywne skutki powodziowe niezależnie od rozmiarów obejmują coraz szerszym zasięgiem wiele dziedzin gospodarki narodowej - rolnictwo, przemysł, transport i komunikację oraz gospodarkę komunalną. W tej sytuacji Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu w oparciu o uchwałę Nr 274/66 Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 23.VIII.1963 roku zleciło Centralnemu Biuru Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego we Wrocławiu opracowanie kompleksowego

program zamierzeń inwestycyjnych dotyczących ochrony przeciwpowodziowej dla Górnej Odry.

Założenia przewidują ochronę doliny rzeki Odry przed powodzią w dwóch wariantach:

I wariant - przy założeniu, że zbiornik Racibórz nie będzie realizowany, przewiduje wykonanie obustronnych wałów od Chałupek do północnej granicy powiatu krapkowieckiego. W związku z odcięciem retencji dolinowej projektowanymi wałami przy istniejącym prawdopodobieństwie występowania zwiększy się częstotliwość przepływu pow. 1.000 m³/sek do 13 razy przy przyjęciu przepływu najwyższego $Q = 2004 \text{ m}^3/\text{sek}$. Dla zmniejszenia maksymalnych przepływów do wielkości bezpiecznych dla całej doliny, a w szczególności dla Opola, Brzegu i Wrocławia, zostaną utworzone poldery zalewowe o pojemności 88 mln m³ o powierzchni 5.500 ha. Realizacja tego wariantu wymagać będzie ok. 712 mln zł.

II wariant - przy założeniu wykorzystania rezerwy powodziowej zbiornika Racibórz przewiduje częściowe obustronne obwałowanie doliny Odry oraz wykonanie polderów o pojemności 45 mln m³ o pow. zalewowej 2.500 ha. Przewidywany koszt realizacji tego wariantu wyniesie ok. 467 mln zł. bez kosztu ukończenia kanału ulgi w Opolu.

Eksploatacja obwałowań i polderów w związku z ich okresowym zalewaniem będzie wymagała zastosowania odpowiedniego układu gospodarki rolnej na polderach. Jednoczesne zalewanie wszystkich polderów będzie następowało przy 100 let-

nich powodziach ekstremalnych.

Z punktu widzenia kompleksowego zagospodarowania i wykorzystania Odry, a w szczególności jej pełnego wykorzystania jako drogi wodnej, bardziej uzasadniony wydaje się wariant drugi przewidujący budowę zbiornika Racibórz. Nie można bowiem pominąć dodatniego wpływu zbiornika Racibórz na samooczyszczanie Odry i polepszenie możliwości wykorzystania wody dla celów przemysłowych.

Wydać się również słusznym zasygnalizowanie w tym miejscu problemu podjęcia studiów w zakresie wykorzystania w przyszłości wyrobisk pomarglowych nad Odrą między Groszowicami a Opołem jako zbiornika wodnego o stosunkowo dużej pojemności.

Nadmienić tu również trzeba, że wzrost szkód powodziowych na terenach użytkowanych rolniczo wiąże się ściśle z wysokim poziomem zanieczyszczeń Odry substancjami chemicznymi, a mianowicie zafenolowaniem i zasoleniem przekraczającym bardzo wysoko normy zanieczyszczenia wody, która nadaje się do użytkowania na cele rolnicze. W związku z tym w razie powodzi następuje degradacja zalewanych gleb oraz zupełne zniszczenie plonów przez związki chemiczne.

3. Problem zanieczyszczenia wód Odry i jej dopływów oraz możliwości poprawy alarmującego już dziś stanu, jest zagadnieniem bardzo złożonym, wymagającym współdziałania i uzgodnień międzynarodowych.

Badania stężenia zanieczyszczeń w rz. Odrze i jej

dopływach, a w szczególności Białej Głucholazkiej, w przekrojach granicznych wykazują, że wody spływające z uprzemysłowionych terenów przygranicznych CSRS przekraczają wielokrotnie normy dopuszczalnych zanieczyszczeń związkami chemicznymi i zawiesinami tak, że mają one charakter średnio stężonego ścieku przemysłowego.

Równocześnie jednak trzeba lojalnie przyznać, że na naszym terenie bardzo poważny wkład w zatrutowaniu rzeki wnosi przemysł zlokalizowany w GOP-ie i ROW-ie oraz ośrodki przemysłowe regionu opolskiego. Na skutek tego poziom zanieczyszczenia Odry, a w szczególności jej zasolenie, wzrasta w rejonie dopływu Rudy, Bierawki i Kłodnicy, aż do przekroju Krapkowic, a następnie wolno się zmniejsza. Do wzrostu zanieczyszczenia wód przyczyniają się również miasta, które nie posiadają uporządkowanej gospodarki wodno-ściekowej.

Katastrofalny stan zanieczyszczenia Odry i jej dopływów, z tendencjami do pogarszania się, wymaga nie tylko szybkiego podjęcia kroków zaradczych, dużych nakładów środków finansowych, ale również kompleksowej realizacji zamierzeń wszystkich zainteresowanych. Dla przykładu: realizacja w regionie opolskim przedsięwzięć zmierzających do poprawy czystości wody na Małej Panwi nie przyniosła pełnych efektów, ponieważ równolegle nie dokonano poprawy gospodarki wodno-ściekowej na terenie województwa katowickiego w Kaletąńskich Zakładach Celulozowo-Papierniczych. Podobnym przykładem z terenu województwa wroc-

ławskiego jest brak uporządkowanej gospodarki wodnościekowej w Zakładach Celulozowo-Papierniczych w Bardzie Śląskim oraz Cukrowni "Ząbkowice", co uniemożliwia pełną ochronę wód rz. Nysy Kłodzkiej.

Uwzględniając konieczność szybkiej poprawy czystości wód planuje się w bieżącej 5-latce oraz w okresie perspektywnym w przekroju powstawania największych zanieczyszczeń, t.j. w rejonie Raciborza, Koźła-Kędzierzyna, Zdzeszowic, Krapkowic, Opola i Brzegu szereg istotnych przedsięwzięć i zamierzeń zarówno zakładów przemysłowych jak i gospodarki komunalnej. Pełna realizacja programu ochrony wód umożliwi w okresie perspektywnym uzyskanie w Odrze w granicach województwa opolskiego na całej długości wód o podstawowej normie czystości. Niezbędne na ten cel nakłady inwestycyjne na cały okres perspektywny wynoszą - 615,5 mln zł., w tym na lata 1966-1970 - 289,7 mln zł. Stanowi to 167 % więcej niż przeznaczono na ten cel w latach 1961-1965.

Jest to niewątpliwie bardzo duży wzrost nakładów na inwestycje i wymagać będzie dużego wysiłku od gospodarki narodowej. Pomimo to program ten powinien być w pełni zrealizowany, gdyż jego realizacja zapewnia nie tylko prawidłowy rozwój wielu dziedzin gospodarki województwa, ale swoim zasięgiem wykracza poza obręb regionu. Doprowadzenie bowiem wód Odry do podstawowej normy czystości jest jednym z istotnych czynników poprawiających warunki żeglugi i wpływających na trwałość budowli wodnych. Równocześnie decyduje o

możliwościach poprawy zaopatrzenia w wodę zakładów przemysłowych, które przede wszystkim powinny korzystać z wód powierzchniowych. Obecnie korzystanie z wód powierzchniowych dla celów przemysłowych jest bardzo utrudnione z uwagi na dużą zawartość zanieczyszczeń. Zakłady przemysłowe zużywające duże ilości wody zmuszone są ponosić bardzo duże koszty uzdatniania wody.

4. Omówione problemy wiążą się w jedną całość z zagadnieniami polepszenia warunków żeglowności na odcinku Górnej Odry. Na pierwszy plan wysuwa się stan techniczny urządzeń drogi wodnej. Dla ścisłości statystycznej trzeba nadmienić, że na terenie regionu opolskiego znajduje się 186 kilometrowy odcinek naturalnej drogi wodnej, który tworzy rz. Odra - na odcinku od Raciborza do Koźła spławna oraz żeglowna na 85 kilometrowym odcinku skanalizowanym w dół od Koźła. Sztuczną drogę wodną stanowi odcinek kanału Gliwickiego.

Kanał Gliwicki jest stosunkowo nową arterią, niemniej jego skarpy w wielu miejscach wymagają umocnień, a śluzy - skrócenia cyklu remontowego z 10 - 12 do 6 lat.

Odcinek Odry skanalizowanej od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej należy do jednego ze starszych. Budowle wodne na tym odcinku liczą od 50 - 70 lat. Zdolność przewozową limitują śluzy i jazy o przestarzałej konstrukcji, wymagające w większości ręcznej obsługi, oraz czas trwania sezonu nawigacyjnego i głębokość tranzytowa Odry wolnopłynącej.

W obecnych warunkach nawigacyjnych zdolność przewozowa w jednym kierunku dla Odry skanalizowanej wynosi:

- dla nawigacji 16 godzinowej od 3,4 do 4,6 mln ton/r. /w zależności od głębokości zanurzenia taboru/
- dla nawigacji całodobowej - odpowiednio 4-7 - 6 mln ton/r.

Istotnym problemem o ogólnym znaczeniu dla żeglugi odrzańskiej jest możliwość przedłużenia okresu nawigacyjnego i zwiększenie głębokości tranzytowej szlaku. W tym zakresie region opolski w ostatnim 20-leciu 1945-1965 ma bardzo duży wkład,

W 1948 roku zakończono budowę zbiornika w Turawie o pojemności 98,5 mln m³, który łącznie ze zbiornikiem Otmuchów daje do 190 mln m³ wody dla zasilenia przepływów na Odrze środkowej przy niskich stanach wody. W 1964 roku oddano do eksploatacji zbiornik w Dzierżnie na rzece Kłodnicy o pojemności wody dla celów żeglugi 42 mln m³.

Alimentacja przepływów z obecnie istniejących zbiorników retencyjnych łącznie z oddanym do eksploatacji w 1958 r. stopniem wodnym w Brzegu Dolnym umożliwiła przedłużenie Odry skanalizowanej o dalsze 20 km, zwiększenie przeciętnego zanurzenia barek na Odrze środkowej ze 127 do 132 cm oraz wydłużenie okresu nawigacyjnego. Zwiększenie przeciętnego zanurzenia taboru umożliwiło wzrost wykorzystania tonażu z 68 % do 72 %.

Rozpoczęta w 1965 roku budowa zbiornika retencyjnego w Głębinowie, a w następnej kolejności w Kamieńcu na rzece Nysie Kłodzkiej, oprócz całkowitej eliminacji niebezpieczeństwa powodzi w dolinie tej rzeki na całej przestrzeni do jej ujścia, umożliwi dalsze przedłużenie okresu nawigacyjnego, eliminację przerw w żegludze oraz użegłownienie Odry na całej długości dla

barek 600 ton, a w perspektywie dla barek 1.000 tonowych.

Na uzyskanie większej zdolności przewozowej odrzańskiej drogi wodnej będzie miała duże znaczenie budowa zbiornika Racibórz, który umożliwi ponadto użegłownienie odcinka Odry od Raciborza do Koźła oraz samooczyszczenie wód na tym najbardziej zanieczyszczonym fenolami i najbardziej zasolonym odcinku.

Z uwagi na coraz szersze wprowadzanie do transportu wodnego przez Żeglugę na Odrze zestawów pchanych typu "Combi", a następnie typu "Bizon", Okręgowy Zarząd Dróg Wodnych w Opolu przystąpił do przystosowania na opolskim odcinku Odry szlaku żeglugowego dla tego typu jednostek. Prace remontowe będą miały za zadanie, oprócz robót remontowych na śluzach, jazach, budowłach regulacyjnych oraz robót pogłębiarskich kanałów śluzowych, wykonanie kierownic dla zestawów pchanych na śluzach, poszerzenie na niektórych odcinkach i przebudowę ostrych zakoli. Ponadto istnieje pilna konieczność przebudowy najbardziej niepewnych i newralgicznych punktów drogi wodnej, jakimi są jazy kozłowe - iglicowe na automatyczne zamknięcia klapowe. W pierwszej kolejności przebudowie ulegnie jaz w Januszkowicach, od którego piętrzenia zależy w dużym stopniu praca portu w Koźlu.

Wykonanie wszystkich, choćby najpilniejszych prac dla utrzymania drogi wodnej na opolskim odcinku, wymaga odpowiednich środków finansowych, które dla Okręgowego Zarządu Wodnego w Opolu wzrastają z 169,2 mln zł. w latach 1961-1965

do 378,9 mln zł. w latach 1966-1970. Trzeba przy tej okazji zaznaczyć, że środki te pozwalają na pokrycie tylko najniezbędniejszych potrzeb. Równocześnie wyłania się bardzo istotny problem wykonawstwa tych robót. Trudności wykonawcze OZW w Opolu sugerują celowość przeanalizowania możliwości powołania specjalistycznego przedsiębiorstwa wykonawczego dla większych robót wodnych w regionie opolskim.

5. O możliwościach wykorzystania odrzańskiej drogi wodnej decydują również porty i przeładownie oraz ich stan techniczny. Na odcinku Górnej Odry znajdują się 3 porty śródlądowe, w tym 2 na terenie regionu opolskiego, 3 przeładownie przemysłowe, w tym 2 również na terenie Opolszczyzny, oraz 1 przeładownia publiczna w Oławie.

Port kozielski i gliwicki odgrywają ważną rolę w masowym załadunku węgla górnośląskiego na barki odrzańskie, a ponadto port w Koźlu specjalizuje się w przeładunku masy towarowej idącej tranzytem do CSRS. Zdolność przeładunkowa tego portu przy pracy na 2 zmiany w okresie nawigacyjnym wynosi ok. 1.100 tys. ton/r. Port kozielski mógłby uzyskać większą zdolność przeładunkową i zwiększyć szybkość obsługi, gdyby można było w najbliższym czasie zainstalować dźwigi dostosowane do przeładunku wszystkich typów wagonów kursujących na liniach PKP. Ponadto uzupełnienia wymaga uzbrojenie wszystkich nabrzeży.

Port w Opolu specjalizuje się w przeładunku towarów drobnicowych oraz importowanych z NRD soli potasowych. Jego zdolność przeładunkowa przy pracy 2-zmianowej wynosi ok.

150 tys.ton/r.

Zdolności przeładunkowe portów w zasadzie odpowiadają obecnym potrzebom. Jednak już w najbliższym czasie urządzenia portowe wymagać będą modernizacji w szerszym zakresie, niż dotąd realizowana oraz zwiększenia ich wyposażenia. Dla sprostania szybko rosnącym zadaniom przeładunkowym równocześnie z modernizacją urządzeń portowych niezbędne będzie powiększenie powierzchni portowych magazynów zamkniętych i otwartych.

Istniejące na odcinku Górnej Odry przeładownie przemysłowe w zasadzie nie są wykorzystywane z uwagi na duży stopień dewastacji po ostatniej wojnie.

Wykorzystanie gospodarcze odcinka Górnej Odry oraz odrzańskiej drogi wodnej jako arterii komunikacyjnej zależy nie tylko od zainteresowania potencjalnych kontrahentów. O możliwościach pełnego wykorzystania dróg wodnych decydują takie czynniki, jak:

- zbyt wolny wzrost tonażu taboru żeglugowego w stosunku do potrzeb zarówno od strony ilościowej, jak i dostosowania do potrzeb użytkowników oraz trudności żeglugi w zapewnieniu szybkości i regularności przewozów w porównaniu z transportem kolejowym,
- trudności w utrzymaniu odpowiedniej głębokości nawigacyjnej na całej długości drogi wodnej oraz zbyt duża ilość przerw w okresie nawigacyjnym z uwagi na występowanie zbyt niskich lub zbyt wysokich stanów wody na szlaku żeglugowym,

- konieczność stosowania transportu łamanego kolej - żegluga na trasie przewozów,
- dotychczasowy układ tras przewozowych dla potrzeb przemysłu, które z uwagi na układ przestrzenny powiązań produkcyjnych miały przebieg zbliżony do równoleżnikowego, a w każdym razie odmienny niż zasięg dróg wodnych.

Niski procent wykorzystania zdolności przewozowej odrzańskiej drogi wodnej rzutuje w rezultacie również na wskaźnik efektywności eksploatacyjnej budowlí wodnych.

W chwili obecnej perspektywy rozwojowe żeglugi odrzańskiej krystalizują się coraz bardziej. Wzrasta zainteresowanie przemysłu opolskiego, a przede wszystkim chemicznego i cementowego możliwościami transportowymi żeglugi. Pozwala to rokować nadzieję, że żegluga uzyska w najbliższej przyszłości należne jej miejsce w rozwoju gospodarczym naszego regionu.

III. Rola i znaczenie żeglugi dla regionu opolskiego i kierunki jej perspektywicznego rozwoju

1. Realizowane już obecnie budowle wodne i te, które wejdą do realizacji w okresie perspektywicznym - zbiornik Głębinów i Racibórz oraz modernizacja szlaku żeglugowego na górnym odcinku Odry - wpłyną na znaczną poprawę warunków żeglugowych, a przede wszystkim na zwiększenie zdolności przewozowej i poprawę jej rytmiczności.

Wzrastające wykorzystanie zdolności przewozowych oraz narastające trudności przewozowe kolei będą kie-

rować zainteresowanie dynamicznie rozwijającego się przemysłu w podregionie Górnej Odry na transport wodny. Najlepszym przykładem są Zakłady Azotowe w Kędzierzynie, które doprowadziły do budowy przedłużenia Kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych. Umożliwi to wykorzystanie transportu wodnego dla potrzeb rozbudowujących się zakładów w kędzierzyńsko-kozielskim ośrodku przemysłowym - ZA Kędzierzyn, Z.Ch.Blachownia i Elektrociepłownia "Blachownia" oraz w przyszłości ZK "Zdzieszowice".

Narastające trudności przewozowe transportu kolejowego w rejonie Górnej Odry oraz wynikająca stąd konieczność szybkiej aktywizacji odrzańskiej drogi wodnej stanowiły podstawę Uchwały Nr 57/64 Rady Ministrów z dnia 5.III.1964 roku w sprawie rozszerzenia zadań przewozowych żeglugi śródlądowej. Uchwała ta jest w pewnym sensie ukoronowaniem inicjatywy resortu chemii i Zakładów Azotowych w Kędzierzynie w zakresie wykorzystania transportu wodnego dla potrzeb przemysłu. Zamierzenia te są w zupełności zgodne z interesami gospodarczymi regionu opolskiego oraz żeglugi odrzańskiej i gospodarki wodnej na rzece Odrze.

Przeprowadzone przez Komisję Komunikacji WRN w Opolu badania wykazały, że transportem wodnym zainteresowanych jest w regionie opolskim szereg zakładów przemysłowych. Istnieją jednak obiektywne trudności przejścia tych zakładów całkowicie lub częściowo na transport wodny. Dla rozwiązania ogólnych problemów komunikacyjnych w południowej części Ziem Nadodrzańskich przeszkody te będą musiały być w naj-

bliższej przyszłości pomyślnie rozwiązane. Z tym momentem rozpocznie się nowy etap aktywizacji odrzańskiej drogi wodnej.

Budowa odnogi kanału Gliwickiego do Zakładów Azotowych w Kędzierzynie na trasie projektowanego kanału Odra - Dunaj zapewni przejęcie przez żeglugę transportu sztucznych nawozów do portów na Odrze, Warcie, Noteci i Dolnej Wiśle; w II półroczu 1968 roku 70 tys.ton, w 1969 roku - 270 tys.ton, a w 1970 roku - 390 tys.ton. Po 1970 roku przewiduje się dalsze zwiększenie ilości nawozów transportowanych drogą wodną. Zadania te wynikają z decyzji Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów Nr RM - 121-37/67.

Zgodna z ideą Uchwały Nr 57/64 Rady Ministrów jest również koncepcja Zakładów Azotowych - Biura Projektowo-Konstrukcyjnego postulująca odbudowę równocześnie z przedłużeniem kanału Gliwickiego portu w Z.Ch. "Blachownia". Umożliwiłoby to przejęcie przez żeglugę do przewozu ok. 280 tys.ton produktów tych zakładów. Równocześnie, gdyby około 1975 roku został zbudowany port w Mazowieckich Zakładach Rafineryjnych i Petrochemicznych, zaistniałaby realna możliwość transportu drogą wodną ok.220 tys.ton benzyny do pyrolizy z Płocka do Blachowni. Wg posiadanych informacji problem ten nie został definitywnie rozpatrzony na szczeblu resortowym, chociaż jest to jedno z podstawowych zagadnień aktywizacji odrzańskiej drogi wodnej.

Następnym poważnym kontrahentem w zakresie aktywizacji transportu wodnego jest Ministerstwo Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych, które nie przejawia tak żywej inicjatywy jak resort chemii. Cementownia "Odra" i Groszo-

wico", z uwagi na rozbudowę przemysłu cementowego w województwach centralnych, powinna przejąć zaopatrzenie w cement Ziem Nadodrzańskich. W związku z tym są przygotowane projekty przejęcia przez żeglugę do przewozu do 1970 roku ok. 140 tys. ton cementu. W perspektywie ilość ta powinna się zwiększyć do ok. 500 tys. ton.

Istnieją również duże, niezaspokojone potrzeby na przewóz drogą wodną kruszywa naturalnego w relacji Koźle-Racibórz oraz Koźle - Odra środkowa i dolna, gdzie powstają duże inwestycje przemysłowe - Lubieńskie Zagłębie Miedziowe i Police. Przewóz kruszywa transportem wodnym wzrósł z 74,8 tys. ton w 1960 roku do 211 tys. ton w 1965 roku.

Ponadto w korzystaniu z transportu wodnego są zainteresowane:

- Nadodrzańskie Zakłady Przemysłu Tłuszczowego w Brzegu, które stwierdzają możliwość przewozu surowca w relacji Odra środkowa - Brzeg w ilości około 25 tys. ton i ok. 15 tys. ton nasion z importu.
- Krapkowickie Zakłady Celulozowo-Papiernicze, które mogą dokonywać przewozu surowca i półfabrykatów w relacji Odra środkowa - Krapkowice,
- Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Handlu Opałem, mogące dokonywać przewozu węgla w relacji Gliwice - Opole - Brzeg.

Wymieniona wyżej lista potencjalnych kontrahentów, zainteresowanych w korzystaniu z drogi wodnej, nie jest kompletna, niemniej ilustruje ona wyraźnie, jak mocno region opolski jest zainteresowany w pełnej aktywizacji odrzańskiej

drogi wodnej. Jednocześnie trzeba obiektywnie stwierdzić, że najważniejszymi czynnikami ograniczającymi możliwości przejścia na transport wodny są:

- brak przystosowanych przeładowni przemysłowych i urządzeń za- i wyładawczych oraz brak środków na inwestycje w tym zakresie,
- brak odpowiedniej ilości taboru, a w szczególności taboru specjalistycznego niezbędnego do przewozu niektórych produktów chemicznych, paliw płynnych, cementu i innych,
- konieczność stosowania transportu łamanego kolei - barka wzgl. inny, co przy braku odpowiednich urządzeń przeładowych podraża koszt przewozu.

Przeszkody te będą jednak sukcesywnie usuwane, a transport wodny stanie się nie marginalnym jak dotąd, ale transportem zaspokajającym w dużym stopniu potrzeby naszego rozwijającego się regionu. Potrzeby transportowe będą więc determinowały rozwój i rozbudowę taboru Żeglugi na Odrze, rozbudowę zaplecza technicznego oraz portów i przeładowni.

2. Uwzględniając wzrastające potrzeby i zainteresowania transportem wodnym Żegluga na Odrze podejmuje szereg przedsięwzięć, które umożliwiają jej sprostanie tym zadaniom. Przewiduje się, że dzięki dopływowi nowoczesnych jednostek ulegnie zmianie struktura floty. Udział tonażu klasycznych barek holowanych w całości floty odrzańskiej będzie się sukcesywnie zmniejszał z 52,6 % w 1965 roku do 7,5 % w 1975 roku. Do 1970 roku przewiduje się wycofanie z eksploatacji holow-

ników parowych. W miejsce przestarzałych jednostek będą wchodzić do eksploatacji nowoczesne, bardziej ekonomiczne zestawy pchane i barki motorowe.

Modernizacja taboru wymagać będzie szybkiej rozbudowy zaplecza. W związku z tym przewiduje się przesunięcie znacznej części nakładów inwestycyjnych ze stoczni produkcyjnych na stocznie remontowe. W zakresie realizacji tych zadań poważny udział będzie miał region opolski. W 1965 roku została rozpoczęta budowa nowej stoczni w Koźlu, której zdolność produkcyjna powinna do 1970 roku osiągnąć 900 tys. r.g.e.

Prezydium WRN opiniując program rekonstrukcji organizacyjno-technicznej zaopiniowało pozytywnie wariant nie przewidujący dalszej rozbudowy stoczni w Koźlu z uwagi na ostry deficyt siły roboczej w ośrodku przemysłowym Koźle - Kędzierzyn. Natomiast zaproponowało modernizację i rozbudowę stoczni w Dobrzemiu Wlk. do 414 tys. r.g.e., gdyż tu siła robocza nie stanowi bariery rozwojowej. Równocześnie pozytywnie zaopiniowano przekazanie po 1970 roku zakładów mechanicznych na cyplu /Koźle/ dla potrzeb eksploatacyjnych Żeglugi na Odrze.

Wraz z modernizacją i wzrostem taboru powinna nastąpić modernizacja portów i ich rozbudowa. Przeznaczone na ten cel nakłady wzrosną w stosunku do ubiegłej 5-latki przeszło dwukrotnie. Nie zaspokoi to jednak wszystkich potrzeb, a tylko najpilniejsze. Po 1970 roku więc będzie również kontynuowany program rozwoju portów.

Niezależnie od rozbudowy portu w Gliwicach przewiduje się na rozbudowę portu w Koźlu ok. 20 mln zł. W pier-

wszym etapie modernizacji przewiduje się zagospodarowanie placów składowych pod rudę, przebudowę sieci wodno-kanalizacyjnej, oświetlenie nabrzeży portowych oraz przebudowę węzła stacyjnego obsługującego port. Z braku środków modernizacja portu w Opolu będzie dokonana w następnej 5-latce.

Bardzo ważną jest również sprawa niedoborów powierzchni magazynowych, które w znacznej mierze limitują obrót drobnicą. Konieczne jest więc przekazanie Żegludze na Odrze wszystkich magazynów portowych, które dotąd wykorzystują inni użytkownicy.

Przewiduje się, że w efekcie wszystkich przedsięwzięć realizowanych w latach 1966 -1970, polepszających warunki żeglugi oraz zwiększających zdolności przewozowe floty, zapotrzebowanie na przewozy drogą wodną będzie mogło być pokryte jedynie w ok. 46 %.

Niemniej w 1970 roku przewozy osiągną ok. 5 mln ton, czyli wzrosną o 137 % w stosunku do 1965 roku, przeładunki w porcie Koźle do 2,0 mln ton, a w porcie Opole do 300 tys. ton.

Wzrost przewozów wpłynie na wzrost efektywności za-inwestowania odrzańskiej drogi wodnej z jednej strony, a z drugiej - na poprawę wskaźników eksploatacyjnych transportu wodnego.

IV. Ekonomiczne i społeczne aspekty zagospodarowania Odry

Ekonomiczne aspekty zagospodarowania Odry są trudne do wyrażenia bezpośrednio w złotych. Wynika to stąd, że należałoby tu znaleźć sposób liczenia sumy efektów we

wszystkich działach gospodarki narodowej, które bezpośrednio lub pośrednio z zagospodarowaniem Odry są związane. Również wiele efektów jest niewymiernych, a przede wszystkim te, które są związane ze społeczno-politycznymi aspektami.

Woda dla wielu dziedzin gospodarki nabiera coraz większej wartości. I właśnie dlatego w kompleksowym ujęciu problemów Odry należy widzieć wartość efektów ekonomicznych, jakkolwiek nie zawsze wymierzalnych.

Wg oceny Żeglugi na Odrze w wyniku realizowanych przedsięwzięć wydajność przewozowa floty zwiększy się o ponad 30 %. Związane to będzie głównie z dalszym zagospodarowaniem Odry, modernizacją taboru i ulepszeniem metod eksploatacji oraz wprowadzeniem żeglugi całodobowej. Uzyskane w efekcie obniżenie kosztu 1-go tona-km o ponad 19 % pozwala na stwierdzenie, że żegluga odrzańska już wkrótce stanie się ekonomicznym i tanim środkiem transportu.

Potwierdza to również rachunek efektywności, z którego wynika, że nakład w złotych na przyrost jednostki usług dla żeglugi wynosi 1,77 zł. a dla PKP - 2,09 zł. Wskaźnik kapitałochłonności określający wartość majątku trwałego przypadającego na przyrost jednostki usług kształtuje się niżej niż dla kolei - 5,91 zł. dla żeglugi, a 7,86 zł. dla kolei.

Efektywność żeglugi trzeba połączyć również z korzyściami wynikającymi ze wzrostu efektywności eksploatacji budowli wodnych, co łączy się ze wzrostem wykorzystania drogi wodnej. Ponadto należy uwzględnić eliminację szkód powodzo-

owych i cały szereg innych korzyści związanych z ochroną wód.

Ze społecznych aspektów zagospodarowania Odry można wymienić przykładowo rysujące się perspektywy w zakresie turystyki, rekreacji i wypoczynku.

Od kilku lat statek pasażerski obsługujący w rejonie Opola całonocne wycieczki turystyczne i krajoznawcze po Odrze cieszy się dużą frekwencją. W 1963 roku statek ten w okresie od 10 maja do 31 sierpnia przewiózł 25,9 tys. osób. Wskazuje to na duże zainteresowanie tą formą rekreacji. W przyszłości przewiduje się szybki wzrost potrzeb społecznych w zakresie wypoczynku i turystyki. Dużym zainteresowaniem społeczeństwa cieszą się zawsze różne formy wypoczynku na wodzie. Żegluga powinna więc wyjść tym potrzebom na przeciw. Wzdłuż Odry jest wiele terenów o dużych walorach krajobrazowych i widokowych. Tereny te mogą i powinny być zagospodarowane jako baza wypoczynkowo-rekreacyjna i turystyczna. Żegluga natomiast powinna umożliwić łatwy i przyjemny dojazd do tych miejsc.

Trzeba tu również wspomnieć o tym, że jeszcze dotąd miasta leżące nad Odrą nie wykorzystały tej szansy na zagospodarowanie brzegów rzeki na bulwary i miejsca spacerowe ludności. Niewątpliwie w najbliższej przyszłości, gdy ulegnie poprawie stan zanieczyszczenia wód Odry, tego rodzaju zagospodarowanie stanie się koniecznością. Spowoduje to napewno w odczuciu społeczeństwa wzrost zainteresowania i zrozumienia roli i funkcji Odry, nie tylko w aspekcie gospodarczym, ale również społecznym.

LITERATURA

wykorzystana w opracowaniu:

1. Problemy zagospodarowania rz. Odry w pracach nad planami regionalnymi, Biuletyn Nr 1, Woj. Prac. Planów Regionalnych przy W.K.P.G., Opole, 1962.
2. J. Kroszel, Z. Malczewski, Z. Zempliński
Podstawowe problemy gospodarki wodnej w woj. opolskim oraz wstępna koncepcja ich rozwiązania, Woj. Prac. Pl. Reg. przy WKPG w Opolu, 1961 r.
3. Z. Jazienicki, Wstępne propozycje do założeń rozwoju żeglugi w województwie opolskim w latach 1961-1980, Woj. Prac. Planów Regionalnych przy WKPG w Opolu, 1961 r.
4. Zabezpieczenie dorzecza Odry od powodzi,
Zeszyty Odrzańskie Nr 1, TRZZ, Komisja Zagospodarowania Odry, W-wa, 1965.
5. Drogi wodne w dorzeczu Odry, Zeszyty Odrzańskie Nr 2, TRZZ, Komisja Zagospodarowania Odry, W-wa 1965.
6. Rekonstrukcja gospodarki wodnej woj. opolskiego,
PWRN Opole, Wydział Gospodarki Wodnej, Opole 1965.
7. XX lat Żeglugi Odrzańskiej i jej perspektywy rozwojowe,
TRZZ, Wrocław, 1966.
8. Materiały Komisji Komunikacji WRN w Opolu.

9. Kierunki działalności Okręgowego Zarządu Wodnego w Opolu, w latach 1966-1970 na terenie Opolszczyzny, maszynopis powielony.
10. Wstępna informacja w sprawie obwałowania górnej Odry maszynopis, PWRN Opole,
11. Założenia do szczegółowego planu regionalnego podregionu Górnej Odry, Woj. Pracownia Planów Regionalnych przy W.K.P.G. w Opolu, 1966 r.

mgr Zdzisław Jaruchowski

mgr Mirosław Musiał

PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA NADODRZĘ

NA TERENIE DOLNEGO ŚLĄSKA

Opracowano na podstawie materiałów W i Wr.K.P.G.
Prezydiów Rady Narodowej m. Wrocławia i Woje-
wódzkiej Rady Narodowej we Wrocławiu

Charakterystyka stanu istniejącego

Dolny Śląsk prawie w całości położony jest w dorzeczu Odry, a długość koryta rzeki na jego terenie wynosi 168,4 km. Położenie takie wywiera poważny wpływ na rozwój gospodarczy i społeczny regionu. Szczególnie jednak silne związki z Odrą posiadają tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki.

W przypadku Dolnego Śląska powiązania te obejmują m. Wrocław oraz następujące powiaty: Oława, Oleśnica, Wrocław, Środa Śl., Trzebnica, Wołów, Legnica, Lubin Legnicki, Góra. W związku z tym wymieniony rejon będzie w niniejszym opracowaniu przedmiotem specjalnego zainteresowania.

Analizując dotychczasowy stan rozwoju gospodarczego i społecznego obszarów nadodrzańskich na Dolnym Śląsku należy stwierdzić, że poza silnie rozwiniętym ośrodkiem, jakim jest miasto Wrocław wraz z najbliższym otoczeniem, brak było dotychczas w dolinie Odry silniejszych jednostek gospodarczych. W historycznym bowiem rozwoju przemysł powstał głównie w części południowej województwa /w Sudetach i na ich Pogórzu/ w oparciu o występujące tam surowce mineralne i tradycje rzemiosł włókienniczych.

W Sudetach również istniejące walory uzdrowiskowe i turystyczne doprowadziły do rozwoju licznych ośrodków uzdrowiskowo-wypoczynkowych. Najbardziej urodzajne gleby Dolnego Śląska występują także na pogórzu sudeckim.

W dolinie Odry brak było natomiast bardziej atrak-

cyjnych zasobów surowcowych, które mogłyby stanowić czynnik zainteresowania przemysłu.

W efekcie, poza miastem Wrocławiem, nad Odrą na terenie województwa znajdują się tylko niewielkie miasta lub osiedla jak: Oława, Brzeg Dolny, Malczyce, Ścinawa.

Stosunkowo słabe gleby powodują, że pod względem rolniczym obszary te nie należą do przodujących w województwie. Pod względem gospodarczym rejon związany bezpośrednio z Odrą na terenie Dolnego Śląska, podzielić można na dwa obszary:

- obszar miasta Wrocławia i jego bezpośredniego zaplecza /pomiędzy m. Oława i m. Brzeg Dolny/,
 - obszar między Brzegiem Dolnym a ujściem rz. Baryczy.
- Oba te obszary różnią się w zdecydowanym stopniu poziomem rozwoju gospodarczego. O ile m. Wrocław wraz z zapleczem stanowi silny ośrodek gospodarczy, to pozostały obszar jest słabo zaludniony i nieuprzemysłowiony.

Zajmijmy się teraz nieco bliższą charakterystyką stanu rozwoju obu wyżej wymienionych rejonów.

Podstawowym czynnikiem, który w przeszłości zadecydował o powstaniu i silnym rozwoju m. Wrocławia, było położenie nad Odrą w miejscu ujścia do niej czterech dopływów /Oława, Ślęza, Bystrzyca, Widawa/. W rozwoju historycznym to położenie w węźle wodnym w różnym stopniu wpływało na rozwój gospodarczy miasta i rejonu. Nie mniej jednak miasto zawsze w większym lub mniejszym stopniu korzystało z walorów wynikających z położenia w dolinie Odry. Dogodne położenie, obok

działania innych czynników, ułatwiło szybki rozwój miasta, w efekcie którego wyrosło ono na główny ośrodek miejski w dorzeczu Odry.

Pomimo olbrzymich zniszczeń wojennych Wrocław w stosunkowo krótkim czasie odzyskał swoją rangę jako centrum przemysłowe, administracyjne, kulturalne. Dzisiaj Wrocław, pomimo występujących jeszcze trudności wynikłych ze zniszczeń wojennych, to miasto, w którym żyje blisko 500 tys. ludzi.

Dynamicznie rozwijający się przemysł zatrudnia obecnie około 90 tys. osób. W strukturze przemysłu dominuje nowoczesny przemysł elektro-maszynowy. Niektóre wyroby, jak kolejowy tabor elektryczny, wielkie maszyny elektryczne, sprzęt elektroniczny, tabor dla żeglugi śródlądowej, aparatura hydrauliki siłowej, produkowane są głównie lub tylko we Wrocławiu. Rozwijają się również inne gałęzie, jak np. chemia, przemysł metali nieżelaznych, przemysł odzieżowy. Podkreślić należy, że w odróżnieniu od rozdrobnionego przemysłu z okresu przedwojennego obecnie przemysł Wrocławia charakteryzuje się wysoką koncentracją produkcji. Dominującą rolę posiadają liczne wielkie zakłady zatrudniające ponad tysiąc osób.

Rozpoczął się również proces uprzemysławiania regionu Wrocławia. Wymienić tu przede wszystkim należy rozbudowę Nadodrzańskich Zakładów Przemysłu Organicznego "Rokita" w Brzegu Dolnym oraz Jelczańskich Zakładów Samochodowych w Jelczu k/Oławie. W mniejszej skali rozbudowane zostały również elektrownia "Czechnica", Huta Stali Stopowych w Siechnicy k/Wrocławia, Zakłady w Oławie. W efekcie pomiędzy m.

Oławą, Wrocławiem i Brzegiem Dolnym zaczął się kształtować w paśmie wzdłuż Odry nowy obszar uprzemysłowiony.

Pewną rolę w tym układzie odgrywa również m. Oleśnica, w której rozbudowany został przemysł obuwniczy i środków transportu.

Intensywny rozwój przemysłu Wrocławia spowodował poważne trudności w naborze nowych pracowników. Zmusiło to niektóre zakłady do zlokalizowania części produkcji poza miastem. W związku z tym rozpoczęty został proces organizacji zakładów filialnych w słabo dotychczas uprzemysłowionych miasteczkach północnej części woj. wrocławskiego. Rozpoczęły już pracę filie zakładów wrocławskich w Bierutowie i Twardogórze. W stadium organizacji znajdują się dalsze filie, jak np. w Górze i Trzebnicy. Rozwijający się przemysł i budownictwo dla obsługi wzrastających potrzeb przewozowych wymaga zaangażowania coraz większych ilości środków transportowych. Należy jednak stwierdzić, że dotychczas zakłady tylko w minimalnym stopniu korzystały z przewozów Odrą. Podstawowa masa towarowa jest nadal przewożona za pomocą kolei, a ostatnio także taboru samochodowego.

Zupełnie inaczej przedstawia się sprawa zagospodarowania drugiego odcinka doliny Odry pomiędzy Brzegiem Dolnym a ujściem rzeki Baryczy. Obszar ten prawie zupełnie pozbawiony jest przemysłu. Występują tu tylko nieliczne małe lub średnie zakłady przemysłowe. Największe z nich znajdują się w Malczycach /cukrownia i niewielka fabryka celulozy słomowej/. Dopiero w ostatnich latach, w związku z odkryciem złóż miedzi w re-

jonie Lubin - Polkowice, rozpoczęty został proces intensywnego rozwoju przemysłu /kopalnie rud miedzi/.

Większość terenów przyległych to niezbyt urodzajne tereny rolnicze, a na znacznych obszarach także tereny pokryte lasem.

Niewielkie potrzeby przewozowe zaspakajane były dotychczas praktycznie bez udziału żeglugi na Odrze. Zbiegiem okoliczności również stan zagospodarowania rzeki Odry jest różny na obu wyżej omówionych rejonach gospodarczych. Odra od granicy woj.wrocławskiego z woj.opolskim do Brzegu Dolnego jest skanalizowana. Poniżej Brzegu Dolnego jest rzeką uregulowaną swobodnie płynącą.

Cały odcinek Odry w woj.wrocławskim zaliczony został do III klasy dróg wodnych. Długość tego odcinka wynosi 168,4 km, w tym rzeki skanalizowanej 75,4 km i swobodnie płynącej 93,0 km. Na odcinku skanalizowanym znajdują się stopnie i śluzy w Oławie, Ratowicach, Janowicach, Bartoszowicach, Wrocławiu-Zaciszu, Wrocławiu-Różance, Rędzinie i Brzegu Dolnym /Wały/.

Wszystkie stopnie i śluzy za wyjątkiem Brzegu Dolnego wybudowane zostały przed 1945 r. i ich stan techniczny jest niezadawalający. Również wprowadzenie nowego taboru o większych gabarytach przy niedostosowanych wymiarach śluz napotyka na poważne trudności. Natomiast na Odrze wolno płynącej /poniżej/ Brzegu Dolnego/ powstają trudności w okresach suszy, w związku z niedoborem wody w rzece.

/Należy podkreślić, że w stosunku do Wisły warunki naturalne Odry są niekorzystne z uwagi na mniej zasobne dorze-

cze. Porównanie średnich przepływów Odry i Wisły wskazuje, że przepływy Wisły są prawie dwa razy większe od przepływów Odry górnej i środkowej. Pomimo tego Odra stanowi obecnie dogodniejszą drogę komunikacyjną niż Wisła, co jest wynikiem znacznie lepszego zagospodarowania/.

Aby Odra stała się pełno-wartościową arterią komunikacyjną, konieczne są inwestycje uzupełniające. Dotyczy to przede wszystkim poprawy warunków żeglugowych na odcinku Odry swobodnie płynącej poniżej Brzegu Dolnego /do Kostrzyna/. Niedostateczna głębokość wody na tym odcinku w okresach o niskich wodostanach zmusza do ograniczenia wykorzystania ładowności barek, a często również powoduje przerwanie żeglugi. Jednak należy podkreślić, że w okresie powojennym zanotowano już pewną poprawę warunków żeglugi w wyniku zakończenia budowy zbiornika retencyjnego w Turawie i Dzierżnie oraz przez wybudowanie stopnia wodnego na Odrze w Brzegu Dolnym.

Na terenie woj. wrocławskiego znajdują się porty na Odrze we Wrocławiu, Malczycach i Ścinawie, przeładownia publiczna w Oławie oraz przeładownie zakładów przemysłowych we Wrocławiu. Urządzenia i stan zagospodarowania portów i przeładowni przedstawiają się następująco:

Port Miejski we Wrocławiu

Obszar wodny portu wynosi 44.500 m². Basen długości 78 m i szerokości 52 m. Ogólna długość nabrzeży wynosi ca 2000 m, w tym nabrzeży przystosowanych do przeładunku 1.708 m.

Port posiada dobrze rozwiniętą sieć torów kolejowych oraz drogi kołowe połączone z siecią dróg miejskich. Wszystkie

urządzenia przystosowane są do przyjmowania i ekspedycji ładunków z taboru wodnego, kolejowego i samochodowego w relacjach barka - ład i ład - barka.

Z urządzeń przeładunkowych port posiada dźwigi portalowe, półportalowe i suwnice bramowe o udźwigu od 1,5 tony do 30 ton. Istniejące urządzenia oraz dobra sieć dróg kolejowych i drogowych pozwalają na harmonijny za- i wyładunek odpowiedniej ilości wagonów.

Port posiada 7 dużych magazynów i 1 elewator /nieczynny/. Większość magazynów znajduje się w użytkowaniu przedsiębiorstw nie korzystających z transportu wodnego.

Port Wrocław - Popowice

Basen portowy posiada 205 m długości i 60 m szerokości, tak że obszar wodny portu wynosi 12.300 m². Ogólna długość nabrzeży wynosi ca 1.400 m, w tym ca 850 m przystosowanych do przeładunku. Port posiada dobrze rozwiniętą sieć torów kolejowych oraz dróg łączących port z miastem.

Urządzenia przeładunkowe stanowią dźwigi półportalowe i bramowo-mostowe o udźwigu od 2 do 5 ton oraz wyrotnica wagonowa o nośności 35 ton. Dźwigi przystosowane są do przeładunków w relacjach barka - ład i ład - barka.

Port posiada 2 magazyny oraz placu składowe. W ostatnich latach wybudowano w porcie dużą przesypownię cementu.

Port Malczyce

Port posiada dwa baseny połączone kanałem z Odrą o łącznej powierzchni 66.500 m². Długość nabrzeży wynosi ogółem ok. 1.750 m, w tym 900 m przystosowanych do przeła-

dunku. Około 130 m nabrzeża jest wykonane jako estakada, natomiast pozostała część jest typu skarpowego. Port posiada sieć dróg kolejowych, nie ma natomiast połączenia dróg kołowych.

Wypożyczenie portu stanowią 3 dźwigi o nośności od 1,5 do 3 tony oraz 2 wywrotnice wagonowe o nośności 35 ton każda.

Przeładownia Oława

Długość przeładowni ok. 750 m, przeciętna szerokość ok. 40 m. Przy nabrzeżu znajduje się magazyn oraz elewator zbożowy posiadający własne urządzenia za- i wyładownicze. Przeładownia posiada własną bocznice kolejową.

Port Ścinawa

Port posiada 1 basen z nabrzeżem o długości ca 700 mb w całości przystosowanym do przeładunków. Z urządzeń przeładunkowych istnieje tylko 1 dźwig półbramowy o nośności 5 ton. Użytkownikami portu w chwili obecnej są: Państwowe Zakłady Zbożowe, Fabryka Mydła i Proszku oraz Okręgowy Zarząd Wodny Wrocław.

Przeładownie wrocławskie

Kilka zakładów wrocławskich położonych nad Odrą lub kanałami odrzańskimi jest w posiadaniu przeładowni, w większości obecnie niewykorzystanych. Przeładownie takie m.in. posiadają następujące zakłady przemysłowe:

Wrocławska Wytwórnia Makaronu

Baza Sprzętu Budowlanego

Centrala Produktów Naftowych /brak taboru/

Zakłady Elementów Budowlanych

Wrocławskie Zakłady Prefabrykatów Budowlanych.

Przewozy żegluga odrzańska przez teren Dolnego Śląska mają jednak głównie charakter tranzytowy na trasie Górny Śląsk - Szczecin. W portach i przeładowniach m. Wrocławia w roku 1965 przeładowano ca 475,0 tys. ton. Na terenie województwa przeładowano tylko ca 46,0 tys. ton.

Przy obecnym stanie wyposażenia portów ich zdolności przeładunkowe są około dwukrotnie wyższe. Przy pewnym doinwestowaniu /dźwigi/ i zwolnienie magazynów i placów składowych użytkowanych przez przedsiębiorstwa nie korzystające z transportu wodnego zdolności przeładunkowe mogą poważnie wzrosnąć.

Podstawową masą towarową w portach odrzańskich Dolnego Śląska stanowi obecnie węgiel /ca 38 %/, a także żwir i piasek, rudy, nawozy sztuczne oraz plody rolne.

Poza przewozami towarowymi żegluga na Odrze prowadzi przewozy osobowe o charakterze turystycznowypoczynkowym. Przewozy te dokonywane są przez 6 statków pasażerskich-zbudowanych w ostatnich latach - przeważnie w rejonie m. Wrocławia. Statki te dysponują łącznie ok. 1000 miejsc i w 1965 r. przewiozły ok. 180 tys. pasażerów.

W m. Wrocławiu nad Odrą zlokalizowanych jest ponadto kilka przystani o charakterze turystyczno-sportowym. Przystanie te wykorzystywane są przez kluby żeglarskie i zakłady pracy. Praktycznie jednak poza m. Wrocławiem rz. Odra nie jest wykorzystywana dla turystyki i sportów wodnych.

Specjalną funkcję w zagospodarowaniu i eksploatacji

rz. Odry pełni m. Wrocław. Skupione są tu liczne jednostki administracyjne gospodarczo związane z Odrą. Na pierwszym miejscu wymienić tu należy Dyрекcję Przedsiębiorstwa Żeglуги na Odrze, która zarządza i koordynuje całość przewozów na rzece Odrze oraz zarządza portami odrzańskimi. Poza tym ma tu swą siedzibę Dyrekcja Oddziału Wrocławskiego Przedsiębiorstwa Żeglуги na Odrze, która obejmuje swą działalnością odcinek Odry większy niż objęty granicami województwa, gdyż ok. 360 km /od ujścia Nysy Kłodzkiej do ujścia Nysy Łużyckiej/. Poza portami położonymi na terenie Dolnego Śląska Wrocławski Oddział zarządza portem w Cigacicach /woj. Zielona Góra/ oraz stacjami obsługi trasowej w Nowej Soli i Krośnie Odrzańskim.

Wrocław jest także siedzibą Okręgowego Zarządu Dróg Wodnych, który obejmuje swą działalnością odcinek Odry w granicach takich jak Oddział Żeglуги. W tym samym zasięgu prowadzi swą działalność Polski Rejestr Statków mający swą siedzibę we Wrocławiu.

Znajdują się tutaj także baseny zimowiskowe dla taboru rzecznoгo oraz stocznia remontowa. Druga stocznia wrocławska, "Zacisze", buduje m.in. dla potrzeb Żeglуги na Odrze nowoczesny tabor.

Miasto stanowi również główne zaplecze naukowo-techniczne Żeglуги śródlądowej. Na Politechnice Wrocławskiej prowadzona jest specjalizacja z zakresu budowy statków śródlądowych, Biuro Projektów i Studiów Taboru Rzecznego opracowuje dokumentacje projektowe dla budowy nowego taboru pływającego. Oddział "Hydroprojekt" - Wrocław wykonuje m.in. dokumentacje

dla budowy urządzeń wodnych dla rz. Odra. Wrocławskie Technikum Żeglugi Śródlądowej jako jedyne w Polsce kształci nowe kadry fachowców dla obsługi wzrastającej liczby taboru żeglugi śródlądowej.

Pomimo sprzyjających warunków rz. Odra na terenie Dolnego Śląska, a także na całej długości, nie jest jednak obecnie wykorzystana we właściwych rozmiarach.

Na taki stan wpływa szereg czynników. W niniejszych rozważaniach celowo pominięte zostaną czynniki subiektywne, wynikające z braku zainteresowania transportem wodnym wielu przedsiębiorstw, którym wygodniej jest otrzymywać przesyłki koleją lub transportem samochodowym. Należy się bowiem liczyć z faktem, że przy wzroście znaczenia stopnia rentowności w ocenie działalności przedsiębiorstw wzrośnie zainteresowanie transportem najtańszym, a tym, w zasadzie przy większych odległościach, jest transport wodny.

Działają jednak również czynniki obiektywne w poważnym stopniu ograniczające wielkość przewozów. W pierwszym rzędzie zaliczyć tu należy brak odpowiedniej ilości nowoczesnego taboru. Sytuacja na tym odcinku ulega jednak systematycznej poprawie zarówno w zakresie ilościowym jak również w strukturze taboru. Stocznie rzeczne dostarczają dziś w zasadzie potrzebny żegludzo sprzęt pływający.

Poważniej przedstawia się sprawa zatrudnienia personelu pływającego. Trudności te wynikają ze wzrastających

wymogów kwalifikacyjnych potrzebnych dla obsługi nowoczesnego taboru wprowadzanego na Odrę. Odpowiednie przeszkolenie personelu wymaga dłuższego stażu na tych jednostkach. Również absolwenci technikum dopiero po kilku latach stażu stają się pełnowartościowymi fachowcami. Problem szkolenia kadr limituje zatem w poważnym stopniu możliwości rozwoju żeglugi odrzańskiej.

Sprawa pełnego wykorzystania posiadanego taboru uzależniona jest od poziomu wody w Odrze. Pomimo znacznej poprawy stanu wody w rzece w wyniku budowy zbiorników /Turawa, Dzierżno/ na odcinku Brzeg Dolny - Kostrzyn tylko średnio przez 240 dni w roku poziom wody jest większy lub równy nominalnej głębokości żeglugowej /130 cm/. Stan taki w wyniku przestoju taboru powoduje znaczne zmniejszenie efektywności żeglugi.

Również stan budowli wodnych eksploatowanych prawie od 70 lat pozostawia wiele do życzenia. Dotyczy to zarówno przestarzałych konstrukcji jazów /jazy iglicowe wymagające położenia na okres zimowy i przy przejściu fali powodziowej/ oraz stanu technicznego śluz, remonty zapobiegawcze nie zmieniają w zasadzie sytuacji. Potrzebna jest bowiem generalna przebudowa urządzeń.

Wybitnie ujemny wpływ na zagospodarowanie terenów nadodrzańskich wywiera duży stopień zanieczyszczenia wód w rzece. Praktycznie dzisiaj woda z Odry ze względu na zawartość zanieczyszczeń chemicznych i mechanicznych nie nadaje się do wykorzystania dla celów gospodarki komunalnej,

przemysłu i rolnictwa. Życie biologiczne w Odrze prawie całkowicie zanika. Dochodzi już do tego, że miasta położone nad Odrą muszą sprowadzać wodę z odległości kilkudziesięciu kilometrów /przykładem tego jest m. Wrocław budujące ujęcia wody w dorzeczu Nysy Kłodzkiej/. Również niektóre zakłady przemysłowe, jak np. Nadodrzańskie Zakłady Przemysłu Organicznego "Rokita" w Brzegu Dolnym nie mogą osiągnąć właściwej jakości produkcji przy używaniu wody z Odry. W związku z tym bada się możliwość sprowadzania wody z odległej o kilkadziesiąt kilometrów rzeki Baryczy.

Nadmierne zasolenie wody odrzańskiej powoduje silną korozję budowli wodnych. Bez poprawy stanu czystości wód wszechstronne wykorzystanie Odry w programie rozwoju gospodarczego Dolnego Śląska będzie praktycznie niemożliwe.

Kierunki rozwoju gospodarczego Nadodrza

Analizując procesy rozwojowe Nadodrza na obszarze Dolnego Śląska w latach ubiegłych oraz zamierzenia w tym zakresie na okres najbliższego dwudziestolecia, można stwierdzić, że istnieją tu korzystne warunki dla intensywnego wzrostu gospodarczego.

Występujący w latach powojennych bardzo wysoki przyrost naturalny zarówno w m. Wrocławiu jak również na terenach województwa spowodował, że udział dzieci i młodzieży w ogólnej liczbie ludności jest wyższy niż średnio w kraju. W związku z tym, w okresie najbliższych lat grupa ta wejdzie w wiek produkcyjny, zapewniając wysoki dopływ siły roboczej dla gospodarki narodowej. Według wyliczeń Pracowni Planów Regionalnych

we Wrocławiu przyrost zasobów siły roboczej na Dolnym Śląsku wyniesie w latach 1966-85 ca 534,0 tys. osób. Przy uwzględnieniu przewidywanego w wyniku mechanizacji pracy zmniejszenia zatrudnienia w rolnictwie łączny przyrost zasobów wyniesie ca 580,0 tys. osób. Z tego na przyrost w rejonie Wrocławia przypadnie ca 170,0 tys., a w rejonie Legnicko-Lubińskim ca 60,0 tys. osób. Należy się liczyć ponadto z napływem do Wrocławia i Lubina ludności z innych rejonów województwa.

Tak poważny przyrost rąk do pracy stwarza z jednej strony poważny problem zapewnienia odpowiedniej ilości nowych miejsc pracy, z drugiej jednak strony staje się podstawą do planowania intensywnego rozwoju gospodarczego.

Istniejąca na Dolnym Śląsku sieć szkół zasadniczych, zawodowych oraz techników zapewnia możliwość kształcenia się prawie całej liczbie absolwentów szkół podstawowych. Silny ośrodek wyższych uczelni i instytutów naukowych, jakim jest m. Wrocław, zapewnia stały dopływ kadr wysoko kwalifikowanych.

Odkryte w 1958 r. nowe bardzo bogate złoża rud miedzi położone na pograniczu woj. wrocławskiego i zielonogórskiego w pobliżu rzeki Odry stanowią nowy czynnik aktywizujący dotychczas słabo rozwinięte tereny.

Poważny wpływ na dalszy rozwój gospodarczy Nadodrza wywierać będzie również istniejące wyposażenie rejonu w sieć komunikacyjną, kolejową, drogową i wodną. Istniejące rezerwy terenów uzbrojonych w m. Wrocławiu i niektórych innych miastach oraz rezerwy w wielu zakładach przemysłowych ułatwiają także dalszy rozwój Nadodrza.

Wiodącym działem, który w przyszłości zadecyduje o tempie wzrostu gospodarczego całego regionu, jest przemysł. Należy liczyć, że w wyniku rozbudowy i budowy nowych zakładów przemysłowych produkcja tego działu wzrośnie w najbliższym dwudziestoleciu około czterokrotnie.

W przyszłości najważniejszym ośrodkiem przemysłowym pozostanie nadal m. Wrocław. Istniejący tutaj przemysł, a w szczególności przemysł elektromaszynowy, posiada bardzo korzystne warunki dalszego rozwoju. W oparciu o zarysowującą się już specjalizację ośrodka rozwijane będą przede wszystkim niżej omówione kierunki produkcji.

Tradycyjnym w latach powojennych kierunkiem jest produkcja środków transportu. Zajmuje się nią największa dotychczas fabryka Wrocławia - "Pafawag". Stopniowo na miejsce produkowanych tu do niedawna prostych wyrobów, jakimi są np. wagony towarowe /węglarki/, wprowadzana jest produkcja taboru elektrycznego /lokomotywy elektryczne, trójczłony/ oraz wagonów osobowych. Natomiast Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego zamiast parowozów remontować będą skomplikowane lokomotywy spalinowe.

Również produkcja taboru, lecz dla żeglugi śródlądowej, zajmuje się Wrocławska Stocznia Rzeczna "Zacisze". Stocznia ta znajduje się w stadium rozbudowy i rozwija produkcję tak potrzebną dla żeglugi nowoczesnego taboru pływającego. Rozpoczęta tu została budowa taboru morskiego dla żeglugi przybrzeżnej. Prowadzona będzie również rozbudowa Wrocławskiej Stoczni Remontowej.

Najbardziej jednak szybki rozwój produkcji nastąpi w zakresie elektroniki i elektrotechniki. Wymienić tu przede wszystkim należy rozbudowę Zakładów Elektronicznych "Elwro". Zakłady te w wyniku poważnego zakresu rozbudowy staną się jednym z najważniejszych zakładów przemysłowych kraju. Produkowana tu aparatura elektronowa jak np. maszyny cyfrowe, maszyny kalkulacyjne, automatyka przemysłowa itp. należy do unikalnych w kraju, a także w ramach RWPG. Obok "Elwro" rozbudowane zostaną również inne zakłady elektroniczne, jak np. zakłady Produkcji Aparatury Pomiarowej "Elpo", Zakłady Lamp Elektrowych "Dolamp". Powstanie również silny oddział Przemysłowego Instytutu Aparatury Pomiarowej.

W zakresie przemysłu elektrotechnicznego wiodące znaczenie posiada rozbudowa Fabryki Wielkich Maszyn Elektrycznych "Dolmel". Produkowane tu generatory o mocy 125 i 200 MW, a w przyszłości również o mocy 500 MW, stanowią jeden z podstawowych elementów rozbudowy polskiej energetyki. Obok generatorów duże znaczenie posiada stale wzrastająca produkcja silników trakcyjnych, sprzętu spawalniczego.

Wrocław jest również wiodącym ośrodkiem w kraju produkującym hydrauliczną aparaturę siłową. Ze względu na to w najbliższych latach nastąpi poważna rozbudowa zakładów specjalizujących się w tej produkcji /WSK, Archimedes/. Należy podkreślić, że w Zakładach Archimedes budowane są wydziały do produkcji podnośników hydraulicznych dla zakładów "Ursus" oraz zakładów "Zetor" w CSRS.

Również inne branże przemysłu przewidziane są do dalszej silnej rozbudowy. Wymienić tu należy: Wrocławską Fabrykę Urządzeń Mechanicznych /obrabiaarki/, Fabrykę Maszyn Drogowych "Padroma" /wale drogowe-ładowarki/, Rafinerię i Prasownię Metali Nieżelaznych "Hutmen", zakłady produkcji prefabrykatów budowlanych i inne.

Stale wzrastające zapotrzebowanie miasta i rejonu na ciepło i gaz stwarza konieczność budowy nowych zakładów we Wrocławiu.

W latach 1968-75 wybudowana zostanie nowa wielka elektrociepłownia. W następnych latach przewidziana jest dalsza jej rozbudowa lub też budowa następnego nowego zakładu. Zapotrzebowanie na gaz pokryte zostanie w pierwszym okresie poprzez budowę magistralnego rurociągu ze Zdzieszowic w woj. opolskim. Około roku 1970 prawdopodobnie rozpoczęta zostanie budowa w rejonie Wrocławia nowej wielkiej gazokoksowni. Zarówno elektrociepłownia jak i gazokoksownia potrzebować będą dowozu poważnej ilości węgla z Górnego Śląska.

Zatrudnienie w przemyśle m. Wrocławia w wyniku jego rozbudowy wzrośnie do roku 1985 o ca 70-80 %. Należy się liczyć z tym, że w samym m. Wrocławiu w wyniku dynamicznego rozwoju przemysłu występować będzie stały niedobór siły roboczej. W związku z tym nastąpi przeniesienie produkcji elementów prostych do zakładów filialnych uruchamianych w małych miastach rejonu. Stwarza to szanse ich aktywizacji. W pobliżu m. Wrocławia nastąpi silny rozwój przemysłu przede wszystkim w zespole Jelcz - Oława oraz w Brzegu Dolnym.

Zespół Jelcz - Oława rozwijał się będzie głównie w wyniku rozbudowy Jelczańskich Zakładów Samochodowych, w których wzrośnie w bardzo poważnym stopniu produkcja autobudów i wielkich samochodów ciężarowych. W związku z tym zwiększy się poważnie zatrudnienie, tak że staną się one największym zakładem Dolnego Śląska. W mieście Oławie, gdzie zamieszkiwać będzie większość załogi J.Z.S., rozbudowane zostaną zakłady dla zatrudnienia kobiet.

W Brzegu Dolnym rozbudowują się Nadodrzańskie Zakłady Przemysłu Nieorganicznego "Rokita". Specjalizować się one będą w produkcji środków ochrony roślin, a także wyrobów chemicznych używanych w przemyśle lekkim. Produkcja zakładów w wyniku rozbudowy wzrośnie kilkakrotnie.

Rozwój przemysłu we Wrocławiu, Jelczu i Brzegu Dolnym oraz w mniejszym stopniu w innych miejscowościach położonych w tym rejonie doprowadzi w efekcie do powstania pasmowego obszaru uprzemysłowionego wzdłuż osi rzeki Odry.

Odrębny obszar intensywnego rozwoju przemysłu zlokalizowany w strefie Nadodrza stanowi Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy. Odkryte przez polskich geologów pomiędzy Lubinem - Polkowicami i Sieroszowicami bogate złoża rud miedzi stanowią podstawę kompleksowego zagospodarowania tego rejonu. Tereny dotychczas rolniczo o przewadze ubogich piaszczystych gleb przekształcane są w nowy okręg przemysłowy. Budowane obecnie kopalnie "Lubin" i "Polkowice I" już w przyszłym roku rozpoczną normalną eksploatację rudy. W najbliższych latach podjęta zostanie również budowa następnych dwóch kopalń. Ze względu na głębokie zaleganie złoża oraz bardzo trudne warunki hydro-

geologiczne koszt budowy zagłębia wraz z inwestycjami towarzyszącymi sięga kilkadziesiątu miliardów złotych. Wartość uzyskanej miedzi i towarzyszących metali szlachetnych powoduje, że przedsięwzięcie to jest opłacalne.

Obok budowanych tu kopalń powstaje szereg zakładów wspólnie pracujących, jak np. zakłady wzbogacenia rudy /flotownie/, zakłady mechaniczne, centralne warsztaty remontowe, piaskownie, bazy transportowe i inne.

Koncentraty rudy przetwarzane będą w rozbudowywanej hucie miedzi w Legnicy oraz w nowo projektowanej hucie "Głogów", położonej w Żukowicach nad Odrą /w woj. zielonogórskim/.

Dla zapewnienia pracy dla kobiet wybudowane zostaną w Lubinie i Polkowicach zakłady przemysłu lekkiego.

Zamierzenia rozwojowe przemysłu w innych ośrodkach położonych w paśmie Nadodrza są znacznie skromniejsze. Wymienić tu można projektowaną rozbudowę Wytwórni Celulozy Słomowej w Malczycach oraz uruchomienie filii zakładów "Elwro" w Górze /produkcja obudowy maszyn liczących/. Należy ponadto zaznaczyć, że na terenie Dolnego Śląska tylko w rejonie Ścinawy nad Odrą istnieją warunki dla budowy dużego kombinatu chemicznego. Nie jest wykluczone, że w przyszłości podjęta zostanie taka decyzja.

Głównym czynnikiem rozwoju Nadodrza w najbliższych latach będzie przemysł. Nie mniej jednak nastąpi również poważna intensyfikacja produkcji rolniczej. Wg wstępnych ustaleń produkcja ta w najbliższym dwudziestolecu wzrośnie w granicach od 60 do 80 %. Tak poważny wzrost produkcji będzie możliwy tylko w wyniku odpowiednich inwestycji /modernizacja,

melioracje, budownictwa inwentarskie itp./ Wg przyjętych założeń należy się liczyć z bardzo wysokim wzrostem stosowania nawozów sztucznych. W 1965 r. stosowano tu niespełna 90 kg w przeliczeniu na czysty składnik NPK na 1 ha użytków rolnych. W okresie do 1985 r. nawożenie wzrośnie do ca 350 kg NPK na 1 ha użytków rolnych. W przeliczeniu na nawóz o wadze handlowej łącznie na Dolnym Śląsku użytkowane będzie w rolnictwie ca 1,2 - 1,5 mln ton rocznie. Ponadto dochodzi do tego wapno nawozowe w ilości ca 300 tys. ton rocznie. Nawozy razem z płodami rolnymi, maszynami rolniczymi i materiałami budowlanymi stanowią masę towarową, dla przewozu której zaangażowane musi być poważna ilość środków transportowych.

Rozwój gospodarki regionu oraz związany z tym przyrost ludności powoduje konieczność szybkiej rozbudowy miast i osiedli. Wstępna hipoteza rozwoju sieci osadniczej przewiduje poważny wzrost liczby ludności miast Nadodrza. Na pierwszym miejscu należy tu wymienić m. Wrocław, którego liczba mieszkańców wzrośnie z ca 482,0 tys. osób w 1966 r. do ca 680 tys. osób w 1985 r. Szybki rozwój m. Wrocławia jest uzasadniony wieloma czynnikami: Istnieją tu przede wszystkim rezerwy terenów uzbrojonych umożliwiających ekonomiczny rozwój miasta. Ważnym jest jednak także fakt posiadający wymowę polityczną, że z większych miast po wojnie tylko Wrocław nie osiągnął dotychczas liczby ludności sprzed 1939 r./621 tys./. Wynika to wprawdzie z olbrzymich zniszczeń wojennych, w wyniku których miasto praktycznie budowane jest od nowa, nie mniej jednak, nieodbudowane w 22 lata po wojnie miasta wykorzystywane jest często przez

organizacje rewizjonistyczne w NRF jako argument złej gospodarki polskiej na ziemiach zachodnich.

Poza Wrocławiem, za wyjątkiem m. Ścinawy, która została zniszczona w czasie działań wojennych w ca 80 %, wszystkie miasta Nadodrza liczą obecnie więcej mieszkańców niż w 1939 r. Jako przykład podać można miasta:

Oleśnica w 1939 r.	-	18,2 tys. osób	w 1965 r. ca 24,0 tys.
Oława	-"	13,1 " "	ca 14,0 "
Brzeg Dolny	-"	2,0 " "	ca 11,0 "
Lubin	-"	10,8 " "	ca 15,0 "
Środa Śl.	-"	6,4 " "	ca 6,7 "

Założenia rozwojowe przyjmują, że najbardziej intensywnie rozbudowane będą niżej omówione miasta.

M. Oława przewidziane jest w perspektywie jako zaplecze mieszkaniowo-socjalne jednego z największych zakładów przemysłowych Dolnego Śląska, jakimi będą docelowo Jelozkańskie Zakłady Samochodowe. W wyniku tej rozbudowy liczba mieszkańców miasta wzrośnie do ca 35 tys. osób.

M. Oleśnica rozbudowane będzie w oparciu o rozwijający się w nim przemysł. Liczba ludności w perspektywie wzrośnie do ca 32 tys. osób. W związku z rozwojem Nadodrzańskich Zakładów Przemysłu Organicznego "Rakita" rozbudowane będą miasta Brzeg Dolny i Wołów. Łącznie w tym zespole wzrośnie ludność o ca 15 - 20,0 tys. osób.

Najbardziej intensywny rozwój miast nastąpi jednak w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym. Miasto Lubin w 1985 r.

osiągnie ca 40 tys., a miasto Legnica przekroczy 100 tys. mieszkańców. Powstanie równocześnie nowe miasto Polkowice /uzyskały prawa miejskie z dniem 1.I.1967 r./, które w 1985 r. będą liczyć ca 40 tys. mieszkańców.

W okresie perspektywicznym w rejonie Nadodrza rozwijane będą przede wszystkim wyżej omówione miasta. Nie mniej jednak inne mniejsze ośrodki będą również rozbudowywane głównie w oparciu o współpracę z m. Wrocławiem lub dla obsługi rolnictwa. Tak np. niewielkie miasteczko podwrocławskie Kąty Wrocławskie /4,0 tys. mieszkańców/ uzyska nowy czynnik miastotwórczy poprzez budowę baz dla przedsiębiorstw budownictwa rolniczego. Natomiast miasto Trzebnica otrzyma filię Państwowej Fabryki Wagonów oraz zespół szkół zawodowych. Dla zapewnienia prawidłowej obsługi rolnictwa i ludności rolniczej zostaną rozbudowane wytypowane miasteczka lub wybrane wsie. W ośrodkach tych skoncentrowane zostaną usługi produkcyjne i dla ludności.

W rozwoju życia gospodarczego regionu ważną rolę odgrywa Wrocławski Ośrodek Naukowy. Już obecnie na wyższych uczelniach m. Wrocławia kształci się ca 28,0 tys. studentów. W okresie perspektywy ilość ta wzrośnie blisko dwukrotnie. Wysoko kwalifikowana kadra fachowców z Wrocławia zasila nie tylko gospodarkę narodową Dolnego Śląska, lecz również sąsiednich województw nadodrzańskich.

Równocześnie w m. Wrocławiu następuje rozwój szeregu instytutów naukowych prowadzących badania dla potrzeb przemysłu i innych działów gospodarki narodowej.

Z planowanym rozwojem gospodarczym i sieci osadniczej związane są zamierzenia w zakresie budownictwa mieszkaniowego, komunalnego, socjalnego itp.

Należy podkreślić, że pomimo znacznego wzrostu budownictwa, który nastąpił w ostatnich latach, potrzeby regionu są znacznie większe. Dotyczy to w szczególności budownictwa mieszkaniowego, które nie nadąża za narastającymi potrzebami. Sytuację pogarsza fakt, że większość budynków zastanych tu po wojnie pochodzi z XIX wieku i w związku z tym ich stan techniczny nie uzasadnia dalszego utrzymywania ich w eksploatacji. Równocześnie bardzo liczne roczniki młodych ludzi w najbliższych latach zakładać będą nowe rodziny powodując tym samym wielkie zapotrzebowanie na mieszkania. Już obecnie okres oczekiwania na mieszkanie spółdzielcze jest we Wrocławiu chyba najdłuższy w kraju. Dynamiczne zwiększenie budownictwa mieszkaniowego staje się zatem najbardziej pilną potrzebą regionu.

Powazne zadania stoją również przed budownictwem komunalnym, gdzie wyeksploatowana sieć i urządzenia stwarzają konieczność generalnej modernizacji rekonstrukcji w nawiązaniu do nowych potrzeb.

Ważnym zadaniem staje się obecnie zapewnienie racjonalnego wypoczynku dla ludności miast. Należy stwierdzić, że dotychczas w rejonie Nadodrza na Dolnym Śląsku sprawa ta nie przedstawiała się korzystnie. Zanieczyszczone wody rzeki Odry nie nadają się do celów rekreacyjnych. Rejony posiadające walory dla turystyki i wypoczynku praktycznie nie były zagospodarowane. Podjęte obecnie zamierzenia idą w kierunku urzędze-

nia szeregu ośrodków dla wypoczynku świątecznego, dostępnych dla ludności miast, a w szczególności dla m. Wrocławia i miast Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego.

Wyróżnić tu można dwa typy ośrodków wypoczynku świątecznego: ośrodki turystyczne /wycieczki - spacer/ i ośrodki wypoczynku nad wodą.

W pierwszej grupie wymienić należy rejon Sobótki /w oparciu o masyw Ślęży i Raduni/ oraz rejon Oboźnik i Trzebnicy /zespoły leśne na terenach Wzgórz Trzebnickich/. Ośrodki wypoczynku nad wodą /poza basenami i kąpieliskami w miastach/ organizowane będą głównie w dolinie Odry, na bazie występujących tu licznych starorzeczy posiadających odpowiednie warunki dla organizowania kąpielisk. Sama rzeka Odra, jak już wyżej wspomniano, nie nadaje się do kąpieli i wykorzystywana będzie tylko lokalnie dla żeglarstwa i przewozów wycieczkowymi statkami pasażerskimi.

W świetle omówionych wyżej pokrótce zamierzeń rozwojowych rejon Nadodrza istotne zadania posiadać będzie do spełnienia transport. W związku z tym konieczna staje się rozbudowa sieci urządzeń komunikacyjnych w oparciu o kompleksowy program rozwoju.

Ilościowe narastanie ładunków powoduje już obecnie konieczność szukania środków dla odciążenia najbardziej obciążonych linii kolejowych. Należy tutaj wymienić przede wszystkim linię Katowice - Wrocław, która na odcinku od Opola do Wrocławia pomimo elektryfikacji zbliża się do krytycznej granicy obciążenia. Silnie obciążone ruchem są również linie ko-

lejowe na Poznań i Legnicę - Węgliniec, w związku z czym przewiduje się ich elektryfikację.

Dla przewiezienia wzrastających ładunków na trasie Katowice - Wrocław zrealizowane muszą być inne zamierzenia, które pozwolą na odciążenie kolei. Dla przewozu drobnicy oraz wzrastającego ruchu samochodów musi być dokończona budowa autostrady łączącej Wrocław z Górnym Śląskiem. Natomiast przewozy ładunków masowych oraz ładunków przestrzennych w znacznym stopniu winny być przejęte przez żeglugę śródlądową.

Trudno jest w ramach niniejszego opracowania ustalać docelowy program podziału przewozu masy towarowej na poszczególnych przewoźników. W związku z tym podane niżej kierunki zmierzające do zwiększenia roli przewozów żeglugą śródlądową traktować należy jako ogólną orientację w tym zakresie.

W perspektywie największą masę ładunków przewożonych Odrą stanowić będzie podobnie jak i dziś węgiel z Górnego Śląska. W przypadku przedłużenia Kanału Gliwickiego w kierunku Zabrze i Bytomia zaistniałyby możliwości przewozu w relacji kopalnia - barka - odbiorca, bez zbędnych przeładunków z wagonów kolejowych. Bezpośrednimi odbiorcami większych ilości węgla na terenie Dolnego Śląska mogą być:

- elektrociepłownia Wrocław
- Przedsiębiorstwo Hamilu Opałem /dla odbiorców indywidualnych m. Wrocławia/
- gazokoksownia projektowana w rejonie Wrocławia

- Nadodrzańskie Zakłady Przemysłu Organicznego "Rokita"
w Brzegu Dolnym

- szereg innych zakładów przemysłowych posiadających dogod-
ne warunki do odbioru ładunków z barek.

W mniejszych ilościach barkami może być dostarczany węgiel
również dla potrzeb m. Oławy, Malczyc i Ścinawy.

Wzrastające zapotrzebowanie na nawozy sztuczne produk-
wane w zakładzie kędzierzyńskim /który buduje odgałęzienie
kanału/ i w Policach nad Zalewem Szczecińskim stwarza dogod-
ne możliwości zaopatrzenia znacznych obszarów Dolnego Śląska
przy pomocy taboru rzecznoego. Również importowane nawozy po-
tasowe z NRD dostarczane mogą być drogą wodną. Przyjęcia na-
wózów na terenie Dolnego Śląska dokonywać mogą wszystkie por-
ty jak i przeładownie odrzańskie.

Duży udział w ładunkach przewożonych Odrą może mieć
również cement dostarczany z Opola do Wrocławia.

Z innych ładunków, które w większym stopniu niż obecnie
mogą być przewożone barkami wymienić należy: kamień z rejonu
Strzelina, Strzegomia i Jawora, materiały pędne z Płocka do
Wrocławia, stal, maszyny i urządzenia o dużych wymiarach
/trudne do przewozu innymi środkami transportowymi/. Wprowadze-
nie ich do przewozów barkami wraz z tranzytem na trasie Górny
Śląsk - Szczecin oraz przewozów do NRD i państw Zachodniej
Europy podniesie w poważnym stopniu efektywność Odry jako
arterii komunikacyjnej.

O ile pewne zwiększenie przewozów żegluga możliwe jest
obecnie tylko poprzez rozbudowę taboru pływającego, to w przy-

szłości przy kilkakrotnym wzroście ładunków niezbędne będą jednak inwestycje uzupełniające stopień wyposażenia samej drogi odrzańskiej jak i portów. Ze względu na specyficzny charakter inwestycji, które często oddziałują na całej długości rzeki Odry, trudno jest omówić tylko zamierzenia konieczne do poprawy sytuacji na terenie Dolnego Śląska, bez nawiązania do sąsiednich terenów.

Podstawowym problemem jest zapewnienie odpowiedniej głębokości żeglownej na Odrze przynajmniej przez 270 do 290 dni w roku na odcinku poniżej Brzegu Dolnego. Osiągnięcie tego celu możliwe jest poprzez skanalizowanie Odry od Brzegu Dolnego do Kostrzyna. W celu poprawienia warunków żeglugi na najgorszym obecnie odcinku poniżej Brzegu Dolnego należało by wybudować do 1980 roku dwa stopnie: w Malozycach i w rejonie Ścinawy.

Dla zapewnienia średniej głębokości 1,40 m w sezonie żeglugi w suchym roku na odcinku Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do ujścia Warty i poniżej należało by wybudować zbiorniki w Raciborzu na Odrze, Kamieńcu i Głębinowie na Nysie Kłodzkiej oraz Mianowie na Bystrzycy, o łącznej pojemności ok. 452 mln m³. W tej wielkości dla ochrony przed powodzią przewidziano ok. 85 mln m³. Pojemność ta została powiększona o ok. 47 mln m³ po zakończeniu budowy zbiornika Dzierżno Duże na rz. Kłodnicy, który powstał w wyniku eksploatacji piasku dla potrzeb podszadzkowych kopalń węgla. Do roku 1980 przewiduje się również zakończenie regulacji Odry od ujścia Ka-

czawy do ujścia Warty tj. odcinek ok. 300 - kilometrów.

Katastrofalny stan budowli na skanalizowanej Odrze zwłaszcza na odcinku od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej wymagać będzie również do 1980 r. przebudowy.

Jako wariant zbiornikowej alimentacji Odry, może służyć budowa zbiornika w rejonie Wrocławia na rz. Widawie o pojemności ok. 540 mln m³ akumulującego wezbraniowe wody rz. Odry. Realizacja takiego rozwiązania prócz zbiorników w Raciborzu i Głębinowie przy jednoczesnym zaniechaniu budowy zbiorników w Mianowie i Kamieńcu, wymagałaby w sumie większych nakładów, jednakże byłaby bardziej efektywna w sensie zwiększonej pojemności i bardziej skutecznej alimentacji Odry ze względu na dogodne położenie głównego zbiornika.

Również wariantowo można potraktować ewentualną budowę zbiornika w Głogowie, zamiast kanalizacji Odry od ujścia Nysy do ujścia Warty.

O opłacalności inwestowania w odrzańską drogę wodną świadczy rachunek efektywności nakładów inwestycyjnych, który został wykonany w marcu 1966 r. w oparciu o dane wyjściowe bieżącego planu 5-letniego.

Rachunek ten porównujący efektywność inwestycji na PKP i Żegludze na Odrze w warunkach pełnej porównywalności danych wykazał że:

- nakład w złotych na przyrost jednostki usług wynosi na PKP 2,09 zł a dla żeglugi na Odrze - 1,77 zł.
- wskaźnik kapitałochłonności wynosi dla PKP 7,81 zł, a dla żeglugi na Odrze - 5,91 zł.

Podstawowymi inwestycjami, które muszą być zrealizowane dla podniesienia znaczenia Odry w życiu gospodarczym regionu są oczyszczalnie ścieków. Bez ich budowy i racjonalnej eksploatacji nie jest możliwa poprawa czystości wody w rzece, a tym samym nie ma możliwości wykorzystania wody dla przemysłu, rolnictwa i gospodarki komunalnej. W tym przypadku inwestycje realizowane tylko na Dolnym Śląsku nie wpłyną na zmianę sytuacji. Program oczyszczenia wody w Odrze musi być realizowany przede wszystkim u źródeł jej zanieczyszczenia w górnym biegu na terenie Górnego Śląska, a także Czechosłowacji.

Artykuł niniejszy omawiający zagadnienia dotyczące zagospodarowania regionu Nadodrza nie wyczerpuje całości problematyki, lecz stanowi próbę zwrócenia uwagi na procesy i kierunki rozwoju regionu.

mgr Zdzisław Jaruchowski

mgr Mirosław Musiał

KIERUNKI ROZWOJU GOSPODARCZEGO
REJONU DORZECZA NYSY LUŻYCKIEJ NA DOLNYM ŚLASKU

Prezydium WRN Wrocław

Zachodnia część woj. wrocławskiego położona nad rzeką Nysą Łużycką w granicach powiatów Zgorzelec i Lubiąż wydziela-
na jest w praktyce planistycznej jako Turoszowski Okręg Prze-
mysłowy. Przed rozpoczęciem budowy kombinatu paliwowo-energe-
tycznego w Turoszowie podregion ten nie posiadał wyraźnej
specjalizacji gospodarczej. Był to rejon przemysłowo-rolniczy.
W przemyśle dominowały zakłady włókiennicze. Część północna
pow. zgorzeleckiego pokryta jest natomiast zwartym kompleksem
leśnym /tzw. "Puszcza Bolesławiecko-Zgorzelecka"/.

Realizacja w latach 1958-65 budowy kopalń węgla brunat-
nego i elektrowni oraz inwestycji towarzyszących w zdecydo-
wany sposób zmieniła strukturę gospodarczą podregionu. W efek-
cie tych inwestycji kopalnia "Turów" osiągnęła zdolność wydo-
bywczą ca 17,0 mln ton węgla brunatnego rocznie. Elektrownia
"Turów" przy zainstalowanej mocy 1400 MW już w 1966 r. wy-
produkowała dwukrotnie więcej energii elektrycznej niż wszy-
stkie elektrownie Polski w roku 1938. ²wrócić należy uwagę
na korzystne wskaźniki ekonomiczne, uzyskane w wyniku zasto-
sowania najbardziej nowoczesnej techniki. Np. transport taś-
mociągowy na tak wielką skalę jest osiągnięciem na miarę świa-
tową. Uzyskane zdolności wydobywcze kopalni zezwalają na dal-
szą rozbudowę elektrowni. W związku z tym w 1966 r. rozpoczę-
to budowę drugiego etapu o mocy zainstalowanej 600 MW. Łącz-
nie więc w latach 1970/71 elektrownia osiągnie moc 2000 MW,

W ramach realizacji inwestycji turoszowskiej powstały
w rejonie nowe zespoły mieszkaniowe, drgi, szkoły itp. Miasto
Zgorzelec, w którym zlokalizowano centralne osiedle mieszka-

niowe dla kombinatu, zostało silnie rozbudowane i uporządkowane. Liczba ludności miasta wzrosła z ok. 8,7 tys. w 1955 r. do ponad 26,0 tys. w 1966 r. Również miasto Bogatynia, gdzie zlokalizowano osiedle awaryjne, zwiększyło poważnie liczbę mieszkańców /z 6,1 tys. w 1955 r. do ok. 13,0 tys. w 1966 r./. Okoliczne osiedla, jak Sieniawka, Turoszów, Opolno zostały w znacznym stopniu uporządkowane. Nowa arteria drogowa połączyła Zgorzelec z Bogatynią i zespołem osiedli rejonu Turoszowa. Dla zaopatrzenia w wodę elektrowni wybudowany został duży zbiornik retencyjny w Niedowie na rz. Witce /dopływ Nysy Łużyckiej/, który wykorzystywany jest również jako ośrodek sportów wodnych.

W najbliższych latach, łącznie z drugim etapem budowy elektrowni, realizowane będą dalsze inwestycje towarzyszące, które przyczynią się do poprawy stanu zagospodarowania rejonu. Z ważniejszych wymienić należy: budowę dalszych budynków mieszkalnych w Zgorzelcu i Bogatyni, zakończenie budowy szpitala w Zgorzelcu i Bogatyni, budowę dużego kino-teatru w Zgorzelcu, zespołu sklepów, szkół zawodowych oraz zakładu wodociągowego i kanalizacji w Zgorzelcu itp. Celem zapewnienia miejsc pracy dla kobiet, a także dla licznych młodych roczników, planuje się budowę w Zgorzelcu po roku 1970 dużego zakładu przemysłowego. Liczba ludności Zgorzelca wzrośnie docelowo do ok. 38,0 - 40,0 tys. mieszkańców.

Obok pozytywnych rezultatów budowy elektrowni i kopalni występują w rejonie skutki negatywne, a przede wszystkim silne zapylenie atmosfery oraz zajęcie dużych terenów użyt-

ków rolnych pod kopalnię i zwałowisko. Są to jednak skutki, których uniknąć się nie da. Powodują one konieczność zakazu rozbudowy, a nawet stopniowej likwidacji osiedla Turoszów, a w przyszłości likwidację niektórych wsi.

O ile miasta i osiedla położone w bezpośrednim zasięgu Kombinatu "Turów" zostały w ubiegłym okresie w poważnym stopniu uporządkowane i rozbudowane, o tyle stan pozostałych miast podregionu pozostawia jeszcze sporo do życzenia. Konieczność skoncentrowania wielkich mocy budowlanych i środków dla realizacji inwestycji turoszowskich spowodowała ograniczenie możliwości budownictwa w innych ośrodkach. Dopiero więc obecnie rozpoczętych zostało szereg inwestycji w innych miastach. W pierwszej kolejności wymienić tu należy m. Lubañ, gdzie budowana jest wielka przędzalnia bawełny oraz rozbudowane są Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego. W mieście tym realizowane są również inwestycje socjalno-usługowe i mieszkaniowe. Rozważana jest ponadto możliwość lokalizacji w pobliżu miasta wielkiego zakładu przemysłowego energochłonnego, który korzystałby z energii produkowanej przez elektrownię Turów.

Położone nad Nysą na północ od Zgorzelca m. Pieńsk jest silnym ośrodkiem przemysłu szklarskiego /huty szkła i wytwórnia form szklarskich/. Przeprowadzana jest obecnie modernizacja i rozbudowa przemysłu szklarskiego. Zaniedbane dotychczas miasto zostanie poprzez realizację szeregu inwestycji komunalnych i usługowych w najbliższych latach uporządkowane i rozbudowane.

Również w innych miasteczkach i osiedlach podregionu projektowane są prace zmierzające do stworzenia lepszych warunków bytowych. Np. dla poprawy komunikacji przewiduje się po roku 1970 elektryfikację linii kolejowej Wrocław - Węgli-
niec. Istnieje możliwość, że zelektryfikowany zostanie również odcinek linii Węglińiec - Zgorzelec.

mgr Józef Grzelak
Zielona Góra

PODSTAWOWE PROBLEMY GOSPODARCZE
RZEKI ODRY I ŚRODKOWEGO NADODRZA

Opracowano na podstawie materiałów
W.K.P.G. Prezydium WRN w Zielonej Górze

W s t ę p

Zagadnienie Odry, sprawa jej zagospodarowania i pełnego wykorzystania, jest problemem o dużym znaczeniu gospodarczym dla środkowego Nadodrza.

Rzeka Odra stanowi dla województwa zielonogórskiego szczególnie istotną rezerwę gospodarczą i to jako ważna arteria komunikacyjna oraz główne źródło zasobów wodnych dla potrzeb przemysłu, rolnictwa i gospodarki komunalnej.

Zainteresowanie nasze Odrą i jej licznymi dopływami idzie w kierunku wykorzystania walorów tej rzeki poprzez rozwój przemysłu wodochłonnego, rozbudowę usług związanych z transportem rzeczny, a więc portów handlowych i stoczni oraz ożywienie słabo rozwiniętych gospodarczo terenów przygranicznych.

Problemowi zagospodarowania dolnej i środkowej Odry poświęcono ostatnio wiele uwagi na sesji Komisji Zagospodarowania Odry Rady Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich w Kostrzynie. Podstawowe tezy i stwierdzenia wygłoszonego przez nas w Kostrzynie referatu były następujące:

- osiągnięty na przestrzeni ostatnich lat postęp w zakresie aktywizacji rzeki Odry jako drogi wodnej był na obszarze środkowego Nadodrza mało odozuwalny, w związku z tym funkcja gospodarcza Odry i Warty z Netecią jako arterii komunikacyjnych jest dla województwa niewielka i wykazuje regres w przewozie masy towarowej, ponadto rzeki te nie biorą w ogóle udziału w transporcie masy towarowej wewnątrz regionu,

- ażeby rzeka Odra przestała być tylko szlakiem tranzytowym dla środkowego Nadodrza i została włączona w proces wymiany między regionami nadodrzańskimi, a także stała się żywą arterią komunikacyjną samego regionu, należy wykorzystać zasoby wodne Odry i jej dopływów do lokalizacji dużych, nowoczesnych wodochłonnych zakładów przemysłowych, będących w kooperacji z zespołem portowym Szczecin - Świnoujście oraz Górnym i Dolnym Śląskiem,
 - wykorzystanie wartości komunikacyjnych Odry wymaga także rozbudowy urządzeń usługowych i produkcyjnych na tej rzece,
 - wzdłuż granicznego odcinka rzek Odry i Nysy Łużyckiej istnieje zwarty naogół obszar powiatów przygranicznych o niedostatecznym poziomie odbudowy i rozwoju ekonomicznego.
- Z racji posiadanych rezerw gospodarczych oraz konsekwencji powstania na Odrze i Nysie granicy pokoju istnieje pilna potrzeba znalezienia dróg i środków przyspieszenia rozwoju społeczno-gospodarczego tych terenów.

Te podstawowe tezy nie straciły do dziś nic ze swej aktualności. Wręcz przeciwnie, w wyniku szeroko podjętych prac, pogłębiono tę problematykę i utwierdzono się w przekonaniu co do ich słuszności.

W konsekwencji prowadzonej w międzyczasie przez władze województwa zielonogórskiego szeroko zakrojonej działalności zmierzającej do zainteresowania tymi problemami najwyższych czynników rządowych i gospodarczych w kraju uzyskano pełne zrozumienie i poparcie dla konieczności szybkiej odbudowy i zagospodarowania terenów przygranicznych z NRD. Sam

problem został potraktowany jako problem natury politycznej wymagający pilnego rozwiązania.

Na dzisiejszej konferencji chcielibyśmy poświęcić całość uwagi tym właśnie podstawowym dla naszego regionu problemom.

1. Na czoło w problematyce społeczno-gospodarczej środkowego Nadodrza wysuwamy sprawę niedostatecznego poziomu rozwoju gospodarczego powiatów położonych wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej, stanowiących zachodnią granicę Państwa.

Problem ten z uwagi na swoje rozmiary /35 % powierzchni województwa/ jak i wyraźne aspekty polityczne wymaga dużej uwagi oraz wysiłku w jego rozwiązaniu.

Istota zagadnienia tych terenów polega na niedostatecznym poziomie ich odbudowy, stosunkowo niskim stanie rozwoju gospodarczego oraz słabym tempie rozwoju. Wynikły stąd niedorozwój jest wyraźny w porównaniu z resztą województwa, a szczególnie jaskrawy z dynamicznym rozwojem terenów przygranicznych NRD. Dla ilustracji tej tezy wystarczy powiedzieć, że tereny przygraniczne zaludnione są w stosunku do 1939 r. w 72 %, województwo - w 95 %, a całe ziemie zachodnie - w ponad 100 %.

Takie miasta tego obszaru, jak Kostrzyn, Gubin, Słubice czy Krosno odbudowane są zaledwie w około 50 %. Dochody ludności na obszarze przygranicza w stosunku do reszty województwa są niższe o 25 do 30 %. Nakłady inwestycyjne w przeliczeniu na 1 mieszkańca były w roku 1965 ponad 30 % niższe, zaś w roku 1970 będą niższe 2,5 raza. Na szcze-

gólne niedoinwestowanie tego obszaru rzutują wyjątkowo niskie nakłady jednostek planu centralnego.

Tego typu zjawiska i tendencje rodzą dysproporcje pomiędzy nienadążaniem bazy ekonomicznej za dynamicznym rozwojem demograficznym tych obszarów. W skutkach powoduje to straty ludnościowe, które w ubiegłej pięcioletce wyniosły ponad 4 tys. osób. W bieżącej pięcioletce podaż siły roboczej nie bilansuje się również z popytem. W związku z tym władze wojewódzkie podjęły decyzję o udzieleniu pomocy w sile roboczej Niemieckiej Republice Demokratycznej. W rezultacie od roku pracuje w Guben ponad 150 osób. W bieżącym roku podpisane zostały dwie dalsze umowy na dojazdy pracowników ze Słubic do Frankfurtu i z Lubska do Guben.

Pomoc ta ma w naszym rozumieniu charakter doraźny i nie może rozwiązać podstawowych problemów gospodarczych terenów przygranicznych na obszarze województwa zielonogórskiego. Przekazanie ludzi do pracy w NRD traktowane jest zatem jako zdobycie przez nich zawodu do pracy w przyszłych fabrykach, jakie winniśmy zbudować po stronie polskiej w miastach Gubin, Słubice, Lubska czy Kostrzyn.

Wskazując na problemy niedorozwoju gospodarczego tych terenów trzeba podkreślić ich położenie szczególnie mocno eksponowane politycznie. Dotyczy to zarówno NRD jak i krajów Europy Zachodniej, co wynika zarówno z bezpośredniego wglądu ze strony przeciwnej jak i z faktu, że ponad 200 tys. turystów przejeżdża w ciągu roku przez punkt graniczny w Świątku.

Z tych względów władze województwa zielonogórskiego przedłożyły w końcu ubiegłego roku Radzie Ministrów i Komisji Planowania program zmierzający do szybkiego rozwoju gospodarczego tych ziem. W programie tym uznano za podstawowy wymóg realizację następujących celów:

- dźwignięcie stopy życiowej ludności zamieszkującej te obszary, jako zasadniczy warunek stabilizacji społecznej i gospodarczej,
- zabezpieczenie na lata 1967 - 70 i dalej takiego tempa rozwoju bazy ekonomicznej, która odpowiadałaby co najmniej potrzebom przyrastających zasobów siły roboczej,
- uporządkowanie całości terenów przygranicznych w celu pełnej likwidacji zniszczeń wojennych, podniesienie poziomu sanitarnego i estetycznego wyglądu miast i wsi,
- wzmożenie tempa odbudowy miast przygranicznych.

Cele te zamierzano osiągnąć poprzez:

- wykorzystanie rezerw gospodarczych tkwiących nadal w nieczynnych obiektach przemysłowych, bogatej infrastrukturze ekonomicznej, zasobach ludzkich i surowcowych,
- rozwój kooperacji przemysłowej z NRD,
- rozbudowę zaplecza dla obsługi ruchu turystycznego i turystyki zagranicznej,
- lepszego wykorzystania walorów rzeki Odry jako środka transportu i surowca dla przemysłu.

Dla osiągnięcia określonych efektów ekonomicznych i politycznych przyjęto założenie koncentracji nowych zadań i środków w takich ważniejszych miastach przygranicza, jak

Kostrzyn, Gubin, Słubice i Krosno. Miasta mniej zniszczone tj. Żary i Lubsko rozwijać się winny w oparciu o istniejące tam rezerwy produkcyjne.

Podjęto jednocześnie cały szereg przedsięwzięć zmierzających do realizacji wysuniętych w programie zadań. Niestety, trzeba tu jednak stwierdzić, że realizacja tych zamierzeń - bez oficjalnego jak dotąd ustosunkowania się Rady Ministrów do zielonogórskiego programu - mimo dużego zrozumienia i poparcia ze strony Wicepremierów Tow. Tow. Nowaka i Waniołki nie przyniosła dotąd pożądanych rezultatów. Będąca na najlepszej drodze do realizacji możliwość podjęcia kooperacji w zakresie przemysłu elektronicznego pomiędzy Frankfurtem a Słubicami mimo wielu bezsprzecznych racji ekonomicznych i politycznych nie została pomyślnie dla Słubic załatwiona. Wysunięta przez nas koncepcja aktywizacji tych terenów w oparciu o zagospodarowanie nieczynnych obiektów przemysłowych, wobec negatywnego stanowiska Ministerstwa Obrony Narodowej w sprawie zwolnienia części niezagospodarowanych obiektów w Krzystkowicach na centralne magazyny dla innych użytkowników zajmujących siedem pozostałych obiektów poprzemysłowych, nie przyniosła również rezultatów. W wyniku tego szereg zjednoczeń przemysłowych reflektujących na te obiekty wycofało się ze swoich propozycji.

Nie przyniosło również rezultatu staranie o przyspieszenie budowy - wielokrotnie już odraczonej - zakładów płyt pilśniowych w Krośnie. Mimo wielu interwencji władz wojewódzkich w kierownictwie resortu i Komisji Planowania podjęto

budowę takich zakładów w innym województwie i to w mieście, w którym fabryka ta nie rozwiązuje żadnych problemów społeczno-gospodarczych, a wręcz odwrotnie - dopiero je stwarza.

Te niepowodzenia mówią o trudnościach związanych z rozwiązaniem omawianego problemu. Jesteśmy jednak głęboko przeświadczeni o potrzebie rozwoju terenów przygranicznych, tak, aby stały się one żywym dowodem i wyrazem konsekwencji powstania na linii Odry i Nysy Łużyckiej granicy pokoju, granicy, która byłaby ożywiona duchem współpracy ekonomicznej pomiędzy Polską a NRD, a nie czynnikiem hamującym rozwój gospodarki tych terenów.

Aby cel ten osiągnąć, potrzebny jest w stosunku do tych miast, jak Gubin, Słubice, Kostrzyn i Krosno długofalowy i konsekwentnie realizowany program działania. Program taki musi być zatwierdzony przez Radę Ministrów i konsekwentnie realizowany przez wszystkie resorty gospodarcze. Innej drogi rozwiązania tego problemu nie ma.

2. Szczególnie ważnym elementem w zakresie potencjalnych możliwości rozwoju terenów przygranicznych i przyodrzańskich winien być rozwój przemysłu wodochłonnego. Jest to drugi skolei problem wymagający rozwiązania w perspektywie gospodarczej, na której w kolejności chcemy zwrócić uwagę.

Województwo zielonogórskie należy do grupy województw najbardziej zasobnych w wodę powierzchniową o najniższym jednocześnie stopniu jej wykorzystania przez przemysł, gospodarkę komunalną i rolnictwo. Dla przykładu: przemysł wykorzystuje aktualnie 0,01 - 0,02 % zasobów wód dyspozycyjnych regionu.

Jak z tego widać, ta funkcja gospodarcza rzeki Odry i jej dopływów jest na obszarze środkowego Nadodrza w zasadzie nierozwinięta. Zatem woda i jej bogate zasoby stanowią rezerwę, której uruchomienie wpłynąć może w istotny sposób na podniesienie poziomu aktywności gospodarczej szeregu miast położonych na osi tej rzeki.

Do postawienia takiej tezy skłania nas również deficyt wody, jaki istnieje na Górnym Śląsku i w województwach położonych na wododziale Odry i Wisły. Warto dodać, że w planie perspektywicznym do 1985 r. szacuje się wzrost zużycia wody w gospodarce narodowej z 6,3 do 17,7 mln m³. Nie ulega wątpliwości, że istniejące w tym zakresie trudności pogłębia się i rozszerza. Wpłynie na to również założony w tym planie szczególnie silny rozwój przemysłów określanych jako wodochłonne i wielkościekowe, ze szczególnie szybką rozbudową przemysłu chemicznego. W tej sytuacji zasoby wodne stać się mogą jednym z istotnych czynników limitujących tempo rozwoju gospodarczego niektórych regionów.

Nie ulega więc wątpliwości, że zasoby wodne środkowego Nadodrza dzięki samej Odrze, jak również takim bogatym jej dopływom jak Warta z Notecią, Bóbr, Nysa Łużycka i inne, stanowić mogą wielką szansę w jego rozwoju gospodarczym.

Takiemu kierunkowi rozwoju sprzyjać mogą również rezerwy transportowe w zakresie zarówno dróg wodnych jak i lądowych, pozwalające na sytuowanie zakładów o dużej masie przewozowej.

Wychodząc z tych przesłanek postawiliśmy na konferencji w Kostrzynie tezę o konieczności szerszego uwzględnienia

rzeki Odry i jej dopływów w perspektywnym planie rozmieszczenia sił wytwórczych, uważając przy tym, że tak jak w ubiegłej i bieżącej pięciolatce osią, wokół której skupiały się inwestycje wodochłonne jest "oś Wisły", tak przyszłą strefą lokalizacji przemysłu wodochłonnego winna w większym aniżeli dotąd zakresie stać się również "oś Odry", ze szczególnym uwzględnieniem jej środkowego odcinka.

Uwzględniając położenie gospodarcze województwa oraz własne możliwości i potrzeby, udział środkowego Nadodrza w rozmieszczeniu zakładów wodochłonnych i wielkościokowych winien dotyczyć takich przemysłów jak: energetyczny, chemiczny, celulozowo-papierniczy, płyt pilśniowych, garbarski, nie-które gałęzie przemysłu lekkiego, spożywczego i metalowego.

Mając na względzie potrzebę aktywnego wcielania tej koncepcji w życie, Prezydium WRN w Zielonej Górze opracowało i przedłożyło resortom przemysłowym określony program, zawierający szereg postulatów w zakresie lokalizacji przemysłu wodochłonnego w latach do 1985 r. Liczymy na to, że część nadszyszych postulatów winna być pozytywnie rozpatrzona i uwzględniona przy rozmieszczeniu inwestycji resortowych w trakcie opracowania kierunków rozwoju przemysłów w planie perspektywnym.

Do ważniejszych spośród zgłoszonych przez nas propozycji należą:

- budowa elektrowni ciepłej w Kostrzynie o mocy 2-3 tys. MW opartej na otwartym obiegu chłodzenia, bądź mniejszej elektrowni o mocy do 1000 MW w Gorzowie, co zgodne jest z zamie-

- rzeniami resortu budowy po roku 1970 w północno-zachodniej części kraju takiego zakładu,
- dalsza rozbudowa Zakładu Włókien Sztucznych w Gorzowie do wielkości, jaka wynika z wstępnych założeń programu rozwoju włókien steelonowych w kraju do 1985 r.,
 - budowa planowanej przez resort przemysłu chemicznego po roku 1970 fabryki farb i lakierów w Żaganiu bądź Gubinie,
 - budowa kombinatu chemicznego opartego na wykorzystaniu ca 200 tys. ton kwasu siarkowego jako ubocznej produkcji huty miedzi w Głogowie,
 - dalsza rozbudowa kombinatu celulozowo-papierniczego w Kostrzynie do ca 100, a nawet i 200 tys. ton celulozy,
 - budowa kombinatu płyt pilśniowych i wiórowych w Krośnie o zdolności produkcyjnej ca 160 tys. ton płyt wraz z oddziałami uszlachetniania tych wyrobów,
 - lokalizacja zakładów garbarskich w powiatach Słubice i Żary opartych na adaptacji nieczynnych obiektów przemysłowych,
 - uwzględnienie przez Ministerstwo Przemysłu Chemicznego województwa zielonogórskiego przy rozpatrywaniu budowy następnych fabryk nawozów azotowych w rejonie Zielonej Góry - Cigacice bądź Nowej Soli.

Nie wyczerpuje to oczywiście możliwości i celowości lokalizacji dalszych zakładów w miastach województwa. Nie ulega wątpliwości, że rozwój przemysłu wodochłonnego stać się może ważnym czynnikiem przy pieszającym rozwój gospodarczy i specjalizację przemysłową regionu. Byłoby to ze

wszechmiar celowe, gdyż szybszy rozwój przemysłu pozwoliłby na pełniejsze zaludnienie regionu, odbudowę szeregu miast oraz bardziej proporcjonalny udział województwa w rozwoju całości ziem zachodnich i kraju.

Powodzenie realizacji tego programu uzależnione jest jednak w dużej mierze od spełnienia bardzo istotnego warunku, a mianowicie ochrony rzeki Odry przed uciążliwymi ściekami. Obecny stan zanieczyszczenia tej rzeki na obszarze województwa, mimo tak odległych źródeł skażeń położonych w jej górnym biegu, jest wyraźnie niezadawalający. Szczególnie niebezpieczne stają się nowe źródła jej skażenia w postaci zasolonych wód kopalnianych z Rybnickiego Okręgu Węglowego i Legnicko-Głogowskiego Okręgu Przemysłowego. Pogodzenie się z tymi faktami może przekreślić tę szansę, jaka daje rzeka Odra na dźwignięcie się gospodarcze miast i obszarów położonych wzdłuż jej biegu. Dlatego na te sprawy należałoby zwrócić więcej uwagi i rozpatrzyć wszystkie warianty ich rozwiązania.

3. Trzecim i ostatnim zagadnieniem, które w kolejności chcemy krótko omówić, to sprawa funkcji gospodarczej Odry jako arterii komunikacyjnej. Otóż tak, jak to już wcześniej stwierdziliśmy, wykorzystanie transportowe rzeki Odry ma dla województwa charakter niemal wyłącznie tranzytowy. Odra nie bierze w ogóle udziału w transportach masy towarowej wewnątrz województwa. Ruch pasażerski posiada również niewielkie rozmiary. Na przestrzeni ostatnich lat obserwuje się zjawisko spadku wielkości przewozu ładunków. W związku

z tym udziałem żeglugi w przewozach województwa ogółem wynosi około 0,08 %. Tak niskiego zaangażowania Odry w obsłudze transportowej nie obserwuje się w żadnym z województw położonych wzdłuż jej biegu. Jedną z wielu przyczyn słabej eksploatacji wartości komunikacyjnych Odry jest mała jej dostępność w korzystaniu z usług, co wynika z braku dostatecznej ilości taboru, oraz małej ilości i złego wyposażenia jednostek usługowych. Obecnie na całym szlaku przepływu Odry przez województwo, wynoszącym blisko 40 % jej długości żeglownej, eksploatuje się tylko jeden port handlowy Cigacice oraz przeładownię w Kostrzynie. Dalszą istotną przyczyną słabego wykorzystania Odry jest brak taboru oraz jego stacjonowanie w portach poza granicami województwa.

Aktywizacja drogi wodnej i związany z tym wzrost przewozów jest naszym zdaniem możliwy i konieczny. Charakter gospodarczy województwa, powiązanie jego w zakresie dostaw towarów wzdłuż biegu Odry daje możliwości zwiększenia dostaw ładunków żeglugą śródlądową. Istnieje konkretne zapotrzebowanie na dostawy węgla kamiennego, nawozów sztucznych i szeregu innych ładunków, wywozić można natomiast duże ilości kopalniaków, kruszywa naturalnego, wyrobów ceramicznych i innych.

Wzrost wielkości przewozów uzależniony jest jednak od podniesienia żeglowności Odry, wzrostu taboru, rozbudowy i budowy nowych portów. Również stocznie rzeczne na Odrze nie zaspakajają potrzeb w zakresie produkcji i remontów taboru.

W związku z tym istnieją warunki i potrzeby budowy portu i stoczni rzecznej w Kostrzynie. Nieodzowna jest także

budowa portu w Głogowie, który obsługiwałby zaplecze rolnicze oraz zaspakajał potrzeby projektowanej huty miedzi w Głogowie. Rozwój Zielonej Góry i Sulechowa uzasadniają również potrzebę podjęcia rozbudowy portu w Cigacicach.

mgr Zygmunt Silski

Przewodniczący WKPG

Szczecin

ZAGOSPODAROWANIE DOLNEGO NADODRZA

W RAMACH WOJ. SZCZECIŃSKIEGO Z UWZGLĘDNIENIEM OBSZARU

ZALEWU SZCZECIŃSKIEGO

Zagadnienia rozwoju społeczno-gospodarczego regionu Dolnej Odry nie sposób rozpatrywać w oderwaniu od reszty województwa. Stąd wydaje się celowe dokonać krótkiej charakterystyki stanu i kierunków rozwoju regionu jako całości i na tym tle zarysować problematykę zagospodarowania Dolnej Odry.

Województwo szczecińskie jako region administracyjno-gospodarczy z racji swego położenia geograficznego oraz stopnia rozwoju poszczególnych gałęzi gospodarczych stanowi już dziś niewątpliwie jeden z ważniejszych obszarów kraju.

Zajmując 4,1 % powierzchni zamieszkałe jest przez ludność stanowiącą 2,7 % ludności, w tym 553 tys. ludności miejskiej i 307 tys. ludności wiejskiej. Wskaźnik gęstości zaludnienia wynosi 68 osób na 1 km² przy 102 w skali kraju. Pod względem urbanizacji woj. szczecińskie znajduje się na trzecim miejscu w Polsce po województwach katowickim i gdańskim, posiadając 64 % ludności miejskiej. Woj. szczecińskie jest jednym z tych regionów w Polsce, w którym przyrost naturalny jest bardzo wysoki. W roku 1960 przyrost ten wynosił 19,6 promile i był o 4,9 promile wyższy od przeciętnej w kraju. W roku 1966, mimo dalszego spadku, tempo przyrostu nadal jest dość wysokie i wynosi 12,1 promile /kraj 9,4/.

Mimo, że woj. szczecińskie zalicza się do województw najbardziej zurbanizowanych, to jednak rozmieszczenie ludności miejskiej jest wybitnie nierównomierne. W samym mieście Szczecinie zamieszkuje 315 tys. ludności tj. około 57 % ludności miejskiej województwa i ok. 36 % ludności ogółem województwa.

Na ogólną ilość 38 miast tylko Szczecin, Stargard i Świnoujście przekroczyły stan 20 tys. mieszkańców i posiadają zdeterminowane kierunki dalszego szybkiego rozwoju. Pozostałe miasta należą do kategorii miast małych, wymagających aktywizacji. Większość z nich, bo 22 miasteczka, liczą do 5 tys. mieszkańców, a ich dalsza droga rozwojowa związana jest głównie z obsługą produkcji rolnej i ludności w samych miasteczkach oraz ciężącego do tych miasteczek najbliższego zaplecza.

Do podstawowych funkcji gospodarczych regionu szczecińskiego, określających jego miejsce i podstawową specjalizację w ogólnokrajowym społecznym podziale pracy, należy zaliczyć :

gospodarkę morską, przemysł, rolnictwo i rekreację.

Najważniejszym kierunkiem rozwoju gospodarki województwa jest eksploatacja morza. Działalność ta skoncentrowana jest w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. Szczególne znaczenie zespołu, poza obsługą zaplecza krajowego - obejmującego zachodnią Polskę i Śląsk - podkreśla fakt, że dzięki swemu położeniu stanowi on najdogodniejszy punkt przemiany transportu śródlądowego na morski dla dużych części obszaru NRD, Czechosłowacji, Węgier i Austrii. Z zapleczem ciężącym zespół portowy powiązany jest wszechstronnie komunikacją kolejową i drogą wodną Odry. W roku 1960 port szczeciński przekroczył najwyższe przeładunki przedwojenne, osiągając liczbę ok. 9 mln ton, tj. ok. 40 % ogólnych przeładunków portowych kraju. W roku 1965 przeładunki te wzrosły do 11,5 mln ton.

Zespół portowy stanowi poważną bazę rybołówstwa dalekomorskiego. W roku 1960 połowy wyniosły ok. 36 tys. ton ryb, co stanowiło 22 % połowów krajowych, a w 1965 roku już 97 tys. ton, tj. ok. 35 % połowów ogólnokrajowych.

W oparciu o rozwój krajowej floty handlowej i rybołówczej, jak również potrzeby armatorów zagranicznych, poważnie rozwinął się przemysł stoczniowy zarówno w zakresie budownictwa nowych jednostek jak i remontów.

W okresie 1952-60 szczecińska stocznia im. J. Warskiego wyprodukowała statki o tonażu ponad 200 tys. TDW, a w jednym tylko 1960 roku budowała już połowę tego tonażu, którym dysponowała cała polska żegluga handlowa w 1939 roku. W roku 1965 przekazano armatorom 8 statków powyżej 100 TDW o tonażu ponad 89 tys. DWT.

Gospodarka morska /port, żegluga, stoczniownictwo, rybołówstwo/ należy do naczelných funkcji gospodarczych województwa, wyznaczając jego charakter, dynamikę rozwojową oraz znaczenie regionu szczecińskiego w życiu gospodarczym kraju. W gospodarce morskiej w 1965 roku zatrudnionych było łącznie /bez przeds. obsługujących i kooperujących/ 30,5 tys. osób tj. ponad 13 % ogólnej liczby zatrudnionych poza rolnictwem.

Z punktu widzenia osiągniętego poziomu i dynamiki rozwoju oraz z uwagi na ścisły związek z rozwojem gospodarki morskiej, do czołowych funkcji należy zaliczyć działalność przemysłową. Globalna produkcja przemysłu wojew. szczecińskiego wynosiła w 1965 roku 2,3 % produkcji krajowej, podczas gdy w 1960 roku - 2,1 %. Świadczy to o wysokiej dynamice rozwoju produkcji przemysłowej województwa.

Największy udział w produkcji krajowej w układzie gałęziowym i w ogólnej produkcji województwa ma przemysł środków transportu /6,7 %/ i przemysł spożywczy /3,9 %/, dając łącznie ok. 60 % ogółu wartości produkcji przemysłowej województwa i ok. 50 % zatrudnienia. Ma na to wpływ przede wszystkim produkcja związana z gospodarką morską /stoczniostwo i rybołówstwo/. Duży udział w produkcji krajowej ma również przemysł papierniczy /5,5 %/ i przemysł drzewny /2,9 %/. Pozostałe gałęzie przemysłu nie przekraczają 2 % produkcji poszczególnych gałęzi w kraju.

Rozmieszczenie produkcji w regionie jest nierównomierne. Większość zakładów przemysłowych i zatrudnienia skupia się w podregionie portowo-przemysłowym, obejmującym swoim zasięgiem miasta Szczecin, Świnoujście, Goleniów, Stargard i Gryfino. W podregionie tym skupia się około 50 % ludności województwa i 80 % wytworzonej produkcji przemysłowej.

Najbardziej uprzemysłowionym ośrodkiem w województwie jest m. Szczecin, które z ogólnego zatrudnienia w przemyśle skupia aż 67 %, następnie powiat stargardzki - 6,4 % oraz woliński - 6,1 %. Pozostałe powiaty uczestniczą w zatrudnieniu przemysłowym w granicach od 1,5 % do 4 %.

Poza obszarem portowo-przemysłowym pozostała część województwa ma zdecydowanie rolniczy charakter. Rolnictwo jest więc jedną z podstawowych funkcji gospodarczych regionu szczecińskiego. Należy podkreślić, że około 40 % powierzchni użytków rolnych zajmują PGR-y. Wysokie społecznienie produkcji rolnej i tym samym niskie zatrudnienie na 100 ha sprawia-

ją, że rolnictwo województwa szczecińskiego jest rolnictwem stosunkowo wysokotowarowym, zwłaszcza w produkcji roślinnej. W 1965 roku skup 4 zbóż wyniósł 182 tys. ton. Inaczej mówiąc region szczeciński dał państwu tyle zboża, ile razem wzięte takie województwa, jak kieleckie, krakowskie, rzeszowskie i katowickie.

Z użytków rolnych województwa /763,6 tys. ha/ przypada na grunty orne 76,7 %, na sady - 1,3 % i na użytki zielone - 22 %. Struktura zasiewów zaś przedstawia się jak niżej:

zboża ogółem	57 % 1960 r., 50,5 % 1965 r.			
strączkowe jadalne	0,5%	--	0,7 %	--
ziemniaki	15,3%	--	14,4 %	--
przemysłowe	8,5%	--	12,1 %	--
pastewne	14,9%	--	18,7 %	--
pozostałe	3,8%	--	3,5 %	--

Przy takim kierunku produkcji roślinnej osiągnięto następujące wydajności z ha:

	<u>1960 r.</u>	<u>1965 r.</u>
zbożowe ogółem	17,2 q	20,2 q
w tym:		
pszenica	18,0 "	20,6 "
żyto	15,0 "	19,9 "
buraki cukrowe	259,4 "	300,0 "
ziemniaki	135,0 "	197,0 "
oleiste	16,1 "	18,8 "

Średnia wielkość zatrudnienia na 100 ha w województwie szczecińskim wynosi około 18 osób. Analiza osiągniętego poziomu produkcji rolnej i warunków naturalnych wykazuje duże możliwości wzrostu tej produkcji, co też znajduje swoje odbicie w bieżącym planie 5-letnim.

Do głównych funkcji gospodarczych województwa, a zwłaszcza jego części północnej, zalicza się również funkcje rekreacyjną, związaną przede wszystkim z wykorzystaniem nadbałtyckich plaż. Wszystkie omówione wyżej podstawowe ogniwa gospodarcze województwa szczecińskiego znajdują swój dalszy program rozwoju w planie 5-letnim na lata 1966-1970. Znakomita większość tego programu umiejscowiona jest w podregionie portowo-przemysłowym będącym częścią składową obszaru, który umownie nazywamy rejonem Dolnej Odry. Tak więc nie wdając się w tej chwili w rozważania na temat ścisłej delimitacji tego obszaru umownie można przyjąć, że obejmuje on teren następujących powiatów:

powiat woliński
" goleniowski
" szczeciński
miasto Szczecin
powiat gryfiński
" chojeński
" kamieński

Ilość mieszkańców i gęstość zaludnienia w tych siedmiu powiatach Dolnej Odry przedstawia się następująco /wg stanu na koniec 1965 roku/;

Nazwa powiatu	Powierzchnia w km ²	Ludność				
		Ogółem w tys. osób	w tym		w miastach	
			w mia- stach	na wsi	w %	na 1 km ²
m. Szczecin	287	312,0	312,0	-	100	1087
pow. Wolin	538	36,4	29,5	6,9	81,1	68
" Kamień	668	25,8	7,4	18,4	28,9	39
" Goleniów	1085	35,6	15,8	19,8	44,3	33
" Szczecin	673	28,3	13,3	15,0	47,0	42
" Gryfino	914	33,3	6,4	26,9	19,3	36
" Chojna	1329	51,7	24,1	27,6	46,7	39
Razem rejon Dolnej Odry	5494	523,1	408,5	114,5	78,0	95
woj. szcze- cińskie	12677	847,6	542,8	304,8	64,0	67

Inaczej mówiąc rejon Dolnej Odry stanowi ok. 43 % obszaru województwa, zamieszkałe przez ok. 62 % ludności, w tym 75 % ludności miejskiej. Stąd też wskaźniki gęstości zaludnienia są korzystniejsze dla tego rejonu niż dla reszty województwa. Są to jednak tylko pozory wynikające ze stosowania średnich statystycznych. Dzieje się to na skutek tego, że miasto Szczecin swoją wielkością stawia w krzywym świetle wszystkie rozważania na temat średnich ocen zjawisk społeczno-gospodarczych i to nie tylko w skali rozważanego przez nas rejonu Dolnej Odry, ale i całego województwa. Dla wyrobienia sobie poglądu o strukturze wewnętrznej rejonu nie sposób jest więc

mówić o nim w ogóle, ale konkretnie o poszczególnych jego częściach - strefach. Analiza bowiem zaludnienia całego tego obszaru w ujęciu powiatowym i gromadzkim wykazuje znaczne dysproporcje w rozmieszczeniu ludności. Dotyczy to zwłaszcza obszarów relnicznych oddalonych od osiedli miejskich, a położonych przeważnie wzdłuż akwenów Przyodrza i Zalewu Szczecińskiego. Gęstość zaludnienia na tych terenach oscyluje najczęściej w granicach 20-30 mieszkańców na 1 km², a niekiedy, jak np. w przypadku gromady Dargobądź w pow. Wolin lub gromady Brzózki w pow. szczecińskim, spada poniżej 10 osób na 1 km².

Omawiane tereny znajdowały się w układzie administracji niemieckiej w strefie bezpośredniego oddziaływania gospodarczego Berlina, w stosunku do którego spełniały rolę zaplecza transportowego, surowcowo-przemysłowego i częściowo żywicielskiego. W wyniku tych powiązań rozwinęły się m.in. takie funkcje, jak portowo-przemysłowa funkcja Szczecina i funkcja rybacka Przyodrza i akwenów zalewowych. Obszary zaś nadmorskie służyły potrzebom turystyki i wypoczynku. Tereny te nigdy jednak nie doczekały się zagospodarowania na miarę ich możliwości.

W organizmie powojennym kraju dawne powiązania i ciężenia gospodarcze rejonu uległy radykalnym zmianom. Stało się to z jednej strony na skutek pozbawienia rejonu Dolnej Odry chłonnego rynku zbytu Berlina, co w konsekwencji ograniczyło do minimum dotychczasowe powiązania handlowe i komunikacyjne, a z drugiej - na skutek bezpośredniego związania magistralą wodną Odry Szczecina ze Śląskiem, a co najważniejsze

przywrócenie mu rangi rejonu spełniającego określoną samodzielną rolę w życiu społeczno-gospodarczym kraju. Stąd też wynika konieczność przystosowania się do nowych warunków i maksymalnego wykorzystania rezerw gospodarczych, tkwiących bądź to w bogactwach środowiska geograficznego, bądź też wymagających usprawnień organizacyjnych likwidujących zaistniałe dysproporcje rozwojowe. Zadanie to nie straciło nic na aktualności i w dalszym ciągu stanowi kierunkową koncepcję perspektywicznego zagospodarowania rejonu Dolnej Odry.

W ciągu powojennych lat kształtowania się profilu gospodarczego w rejonie Dolnej Odry wytworzyły się następujące podstawowe funkcje, które charakteryzują jego oblicze gospodarcze.

I. Funkcja transportowa - najbardziej wykształcona. Zawdzięcza ona swój rozwój wyjątkowo korzystnemu położeniu zespołu morsko-rzecznego Szczecin-Świnoujście, znajdującego się na skrzyżowaniu europejskich dróg wodnych - morskich i śródlądowych - oraz dynamicznemu rozwojowi polskiego handlu zagranicznego, jak również kierującemu się przez Szczecin potokowi ładunków tranzytowych krajów Demokracji Ludowej. Funkcja transportowa, będąca przewodnią funkcją tego rejonu, posiada w perspektywie wielkie możliwości dalszego rozwoju. Jeżeli jeszcze w 1960 roku obroty portowe zespołu portowego Szczecin-Świnoujście wynosiły 8,8 mln ton ładunków /wielkości której za czasów niemieckich nawet w okresie największej prosperity nigdy nie osiągnięto/, to już w 1965 roku obroty te wynosiły 10,7 mln ton, a wg planu 5-letniego w 1970 roku zespół portowy będzie zdolny do prze-

ładunków rzędu 15 mln ton.

Dla perspektywicznego rozwoju szczecińskiego zespołu portowego duże znaczenie posiada Świnoujście, które już obecnie w wyniku przeprowadzonych w ostatnich latach prac inwestycyjnych zdolne jest do przyjmowania i odlichtunku większych statków, które nie mogą wejść z pełnym ładunkiem do Szczecina. Plan 5-letni jest dalszym etapem intensywnego rozwoju portu świnoujskiego. Do ważniejszych inwestycji realizowanych w Świnoujściu należą:

- budowa bazy przeładunków węgla "Świnoujście II", która zostanie ukończona w połowie 1967 roku, dając zdolność przeładunkową 2,5 - 3,5 mln ton rocznie z placem składowym dla ponad 200 tys. ton jednorazowego złożenia,
- dobrojenie istniejącego stanowiska przeładunkowego tzw. "Świnoujście I" w 2 dźwigi przeładunkowe, które już w 1967 roku podniosą roczną zdolność przeładunkową tego stanowiska do 700 tys. ton;
- przygotowane jest rozpoczęcie w 1968 roku budowy stanowiska do przeładunków surowców fosforonośnych o rocznej zdolności przeładunkowej 2,5 mln ton z wejściem do eksploatacji w latach 1969/70 dla potrzeb Kombinatu Chemicznego w Policach.

Tak więc port w Świnoujściu staje się jednym z ważniejszych ogniw gospodarki morskiej polskiego wybrzeża. Jego droga rozwojowa i charakter związany jest z przeładunkami masowymi w obrocie polskiego handlu zagranicznego. Dalsza jego rozbudowa jak i pogłębione podejście do portu przyczyni się do tego, że będzie to port zdolny do przyjmowania jednostek o dużym zanurzeniu, które na skutek ograniczonej głębokości toru

wodnego do Szczecina nigdy by nie mogły dotrzeć.

W latach 1966-1970 nakłady inwestycyjne w łącznej wysokości ponad 650 mln zł. będą skierowane na :

- budowę portu przeładunków masowych w Świnoujściu oraz stworzenie w zespole portowym Szczecin-Świnoujście warunków dla obsługi statków o dużym tonażu,
- rozbudowę urządzeń i przystosowanie portu do znacznego zwiększenia przeładunków w relacjach barkowych,
- dalsze usprawnienie i zwiększenie szybkości przeładunków towarów przez uzupełnienie urządzeń przeładunkowych i sprzętu zmechanizowanego oraz taboru pływającego,
- rozbudowę zaplecza remontowego dla urządzeń portowych.

Zarząd Portu zatrudni w 1970 roku 7.240 osób, tj. o 19 % więcej niż w 1965 roku.

Okres planu 5-letniego będzie okresem dużego rozwoju działalności szczecińskiego armatora - Polskiej Żeglugi Morskiej. Inwestycje przedsiębiorstwa - w porównaniu do zrealizowanych w latach 1961-65 /2,2 mld zł/ - będą wyższe o ponad 240 %, osiągając sumę ponad 7,5 mld zł. Będą one przeznaczone przede wszystkim na rozbudowę i modernizację floty /ponad 7,4 mld zł/. W 1970 roku udział PŻM w ogólnym tonażu floty Polskiej Marynarki Handlowej będzie stanowił 43 %. Zakłada się, że flota handlowa PŻM przewiezie w okresie planu 5-letniego ogółem ok. 53 mln ton ładunków tj. o ponad 69 % więcej niż w ubiegłej 5-latce.

Rozwój floty i zwiększenie zadań PŻM pociągnie za sobą znaczny wzrost zatrudnienia, głównie załóg pływających.

W 1970 roku w PZM pracować będzie około 6.200 osób, tj. więcej o 47,5 % w stosunku do 1965 roku.

II. Funkcja przemysłowa - wykształciła się na gruncie zaspakajania potrzeb transportu w zakresie produkcji i remontów środków transportu wodnego /morsko-rzeczno- / i lądowego. Zajmuje ona obok funkcji transportowej czołową pozycję w życiu gospodarczym rejonu. Świadczy o tym wysoki udział produkcji i zatrudnienia w przemyśle środków transportu tak w województwie, gdzie zajmuje ona drugą lokatę po przemyśle spożywczym, jak i w kraju, partycypując w ponad 6 % w produkcji globalnej tej gałęzi przemysłu w Polsce.

Przemysł tego rejonu ma więc głównie charakter przemysłu portowego, który obejmuje wielokierunkową działalność o różnorodnym przeznaczeniu swojej produkcji, o różnorodnym procesie technologicznym i różnorodnym przerabianym surowcu. Przemysł portowy jest pojęciem złożonym, a charakter jego uzależniony jest przede wszystkim od konkretnych funkcji, jakie w danych warunkach spełnia sam port. Zespół portowy Szczecin-Swinoujście spełnia dwie zasadnicze funkcje, które decydują o rozwoju przemysłu portowego, a mianowicie:

1. funkcję handlową portu morsko-rzeczno,
2. funkcję rybołówstwa dalekomorskiego.

Kierunek i dynamika rozwoju przemysłu portowego zależy przede wszystkim od rodzaju i wielkości przedmiotów pracy i narzędzi pracy występujących przy spełnianiu tych funkcji.

Przedmiotem pracy portu handlowego jest masa towarowa przepływająca przez port. W zależności od wielkości tej masy towarowej i jej rodzaju winien rozwijać się przemysł portowy jako przemysł "uszlachetniający", którego sens i potrzeba istnienia wypływa z ekonomicznych przesłanek zmierzających m.in. do obniżenia kosztów transportu w głąb kraju poprzez zmniejszenie wagi i objętości towarów. Oczywiście nie wszystkie surowce czy półfabrykaty muszą podlegać uszlachetnieniu w porcie względnie w miejscu z dostępem do drogi wodnej, a więc w pobliżu samego portu. O każdorazowej decyzji lokalizacyjnej winien decydować rachunek ekonomiczny oraz interesy gospodarczo-społeczne regionu, w którym port się znajduje. Rozwój przemysłu uszlachetniającego masę towarową przechodzącą przez port winien być jednym z elementów, które łączą w jedną wykiernkowaną całość gospodarkę regionu z gospodarką morską.

Trzeba stwierdzić, że do niedawna jeszcze cała masa towarowa w obrotach towarowych portu przechodziła niejako tranzytem. Pierwszym zwiastunem zmian w tym zakresie jest budowa w Policach koło Szczecina Kombinatu nawozów fosforowych w oparciu o surowce dostarczane drogą morską. Należy mieć nadzieję, że nie będzie to decyzja pierwsza i ostatnia.

Narzędzia pracy stosowane w porcie są źródłem powstawania i rozwoju stoczniactwa /produkcyjnego i remontowego/ jako drugiego kierunku przemysłu portowego.

Funkcja rybołówstwa dalekomorskiego, podobnie jak funkcja handlowa, wywiera zasadniczy wpływ na rozwój przemys-

łu portowego. Charakter przemysłu związany z rybołówstwem różni się jednak zasadniczo od przemysłu bazującego na masie towarowej będącej przedmiotem obrotów portu handlowego tam samo, jak różny jest przedmiot pracy rybołówstwa oraz stosowanych narzędzi. Rybołówstwo dostarczając rybę świeżą dla bezpośredniej konsumpcji oraz surowiec dla przetwórstwa rybnego, jednocześnie rozszerza swoimi potrzebami w zakresie narzędzi pracy rozwój przemysłu stocznioowego.

Reasumując powyższe rozważania można powiedzieć, że na pojęcie przemysłu portowego składają się:

- przemysł uszlachetniający związany z funkcją portu handlowego, oparty na surowcu lub półfabrykatkach pochodzenia zamorskiego z przeznaczeniem zaspokojenia potrzeb krajowych lub na eksport, względnie przemysł bazujący na surowcach lub półfabrykatkach pochodzenia krajowego i zamorskiego pracujący głównie na eksport,
- przemysł oparty głównie na eksploatacji morza, a więc całe rybołówstwo łącznie z przetwórstwem rybnym,
- przemysł związany z rozwojem floty handlowej, rybackiej i innej czyli stocznictwo i to zarówno stocznictwo produkcyjne, jak i remontowe dla potrzeb armatorów krajowych i zagranicznych.

Wszystkie wymienione rodzaje przemysłów wymagają dostępu do nabrzeży bądź to z uwagi na charakter procesu produkcyjnego /stocznie, bazy rybołówstwa/, bądź też z uwagi na dogodne warunki, jakie stwarza dostęp do nabrzeża dla przemysłu uszlachetniającego /bliskość źródeł zakupu

surowca oraz rynków zbytu dla produktu gotowego/.

W odróżnieniu od przemysłu uszlachetniającego, bazującego na masie towarowej pochodzącej z importu - lokalizacja którego winna być dokonywana w miarę możliwości w samym porcie, a w każdym bądź razie w bezpośrednim styku z tym portem - przemysł związany z eksportem drogą morską może /ale niekoniecznie musi/ być lokalizowany w bezpośrednim styku z portem, chyba że tego wymagają szczególne właściwości produktu gotowego /np. wyroby szklane - łatwo tłukące się przy przeładunkach itp./ Tego rodzaju przemysłu jak dotychczas w porcie szczecińskim brak.

Z pojęciem przemysłu portowego ściśle wiąże się zagadnienie t.zw. przemysłu przyportowego, którego treść działania można by sprowadzić do :

- zaspakajania potrzeb związanych z normalnym funkcjonowaniem portu morskiego w zakresie napraw narzędzi pracy, produkcji sprzętu przeładunkowego i magazynowego, produkcji usług pomocniczych związanych z czasowym pobytem statków morskich w porcie,
- zaspakajanie potrzeb związanych z istniejącym przemysłem portowym poprzez produkcję różnych części niezbędnych dla normalnego funkcjonowania poszczególnych zakładów produkcyjnych przemysłu portowego, różnego rodzaju warsztatów i zakładów naprawczych,
- zaspakajania potrzeb związanych z funkcją handlową portu, np. produkcja wszelkiego rodzaju opakowań dla towarów drobnicowych, importowanych i eksportowych itp.

Przemysł przyportowy jest więc jakgdyby rozwinięciem przemysłu portowego, jest jego funkcją. Im bardziej rozwinięty przemysł portowy, tym większa i bardziej różnorodna winna być produkcja przyportowa i kooperacja przemysłowa, z poszczególnymi działami gospodarki morskiej. Trudno sobie bowiem wyobrazić, by poszczególne rodzaje przemysłu portowego mogły właściwie spełniać swoje zadania, gdyby wszystkie niezbędne elementy dla wytwarzania produktu gotowego skoncentrowane były w jednym przedsiębiorstwie. Takich zjawisk nie doszukalibyśmy się w żadnej gałęzi przemysłu. Tymbardziej nie do pomyślenia jest to np. w budownictwie okrętowym, które w zasadzie jest niczym innym, jak miejscem montażu poszczególnych elementów wytwarzanych poza samą stocznia.

W przeciwieństwie do sytuacji obecnej, kiedy to przedsiębiorstw kooperujących z przemysłem w regionie szczecińskim jest bardzo mało, w przyszłości ciężar kooperacji winien przesunąć się radykalnie z głębi kraju do regionu szczecińskiego i koszalińskiego, zbliżając w ten sposób kooperację najbliżej miejsca występowania potrzeb, dając zarazem produkcyjne zajęcie dla wielu setek ludzi w miasteczkach nad Zalewem i Odrą, dla których trudno znaleźć odpowiedni program aktywizacji.

Bez dobrze zorganizowanego zaplecza przemysłowego funkcjonowanie całej gospodarki morskiej musi być tak czy inaczej narażone na stałe perturbacje. Analiza dotychczasowego zaplecza przemysłowego zespołu portowego Szczecin-Świnoujście wykazuje wiele nieprawidłowości polegających głównie

na tym, że tworzona ona jest bez jakiegó określonej myśli przewodniej, zwłaszcza w odniesieniu do tej jej części, na którą składają się liczne przedsiębiorstwa produkujące przedmioty ogólnego przeznaczenia oraz świadczące usługi i różnorodną produkcję o charakterze uzupełniającym. W stosunku do tej części zaplecza wszystkie działy gospodarki morskiej reprezentują potrzeby asortymentów jednorodnych lub podobnych z technologicznego punktu widzenia i nie ma tu na przeszkodzie, aby w tym zakresie tworzyć wspólne zaplecze. Zaplecze przemysłowe szczecińskiej gospodarki morskiej rozproszone jest na terenie 11 województw w kraju. Analiza powiązań kooperacyjnych wykazała 161 powiązań ze 120 przedsiębiorstwami. Z tego w około 42 % kooperacja przedsiębiorstw ze szczecińską gospodarką morską nie wynika ani z charakteru produkcyjnego danego zakładu, ani też z jego lokalizacji. W większości związki te powstały jako rezultat przypadkowego obciążenia wolnych mocy produkcyjnych, a obecnie absorbują one jedynie margines działalności wykonawcy. W tej sytuacji wykonawca nie dba o znajomość wymagań samego przedmiotu kooperacji, a same związki kooperacyjne są zazwyczaj niestałe. Fakt słabego zaplecza w województwie szczecińskim daje się oczywiście historycznie wytłumaczyć, zwłaszcza niedorozwojem w poprzednich latach przemysłu maszynowego i elektrotechnicznego, jak również brakiem odpowiedniej kadry fachowej. Nastąpiły jednak w stosunku do lat 50-tych zasadnicze zmiany. Wojew. szczecińskie

dysponuje już poważną kadrą specjalistów z bogatym doświadczeniem produkcyjnym i obiektywnych przeszkód w rozwoju przemysłu wyposażeniowego dla gospodarki morskiej niema. W ostatnich latach daje się zaobserwować w tym względzie powien postęp. Zwłaszcza niektóre spółdzielnie pracy i zakłady państwowego przemysłu terenowego wiążą się kooperacyjnie z gospodarką morską. W końcowych zaś latach obecnej 5-latki państwowy przemysł terenowy będzie budował zakład metalowy kosztem ok. 24 mln zł. z profilem produkcji dla potrzeb gospodarki morskiej.

W planie na lata 1966-1970 poważne zadania przewiduje się dla wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych gospodarki morskiej, a więc dla stoczni, zakładów urządzeń okrętowych, zakładów kooperujących lub świadczących samodzielnie usługi na rzecz gospodarki morskiej oraz dla rybołówstwa i przetwórstwa rybnego. Ogólna wartość produkcji towarowej i usług wszystkich tych przedsiębiorstw zwiększy się o 55,7 %, osiągając w 1970 roku łączną kwotę ok. 7 mln zł., w tym sama stocznia im. A. Warskiego da produkcję wartości ok. 3,4 mln zł. Przedsiębiorstwa rybołówstwa zwiększą swoją produkcję do ponad 2,5 mln zł. Udział produkcji i usług przedsiębiorstw gospodarki morskiej w ogólnej wartości produkcji towarowej przemysłu uspołecznionego zwiększy się z 24,6 % w 1965 roku do 25,8 % w roku 1970.

Wzrost zadań ma zabezpieczenie w zwiększeniu potencjału produkcyjnego, jakie będzie wynikiem z realizowanych w ostatnich latach i planowanych na okres 5-latki nakładów inwestycyjnych. Stocznia szczecińska zainwestuje w dalszą rozbu-

dowę i modernizację 838 mln zł. dając do eksploatacji w porównaniu z ubiegłą 5-latką około 80 % więcej jednostek, a w tonażu ponad 100 %. Dotychczas największymi statkami budowanymi w Stoczni były 12-tysięczniki, obecnie wchodzi do produkcji 23-tysięczniki i większe masowce.

Wzrastające potrzeby remontowe własnej floty oraz zwiększające się zapotrzebowanie na remonty statków obcych armatorów wymagają zabezpieczenia odpowiedniego potencjału stoczni remontowych. Planowana rozbudowa tej stoczni kosztem ponad 272 mln zł. będzie jednym z głównych czynników wzrostu produkcji o ok. 65 % w stosunku do 1965 r. Potencjał ten jednak nie zabezpiecza potrzeb remontowych. Dlatego też oprócz rozbudowy stoczni remontowych w Szczecinie powstanie nowa duża stocznia remontowa w Świnoujściu, nastawiona głównie na remonty jednostek dużych, które będą zawijać do Świnoujścia. Brak obecnie dostatecznie rozwiniętego potencjału przerobowego stoczni remontowych nie pozwala na przyjmowanie zamówień klientów dewizowych, nie mówiąc już o tym, że częstokroć dokonujemy remontów własnych statków za granicą.

W konkretnych warunkach zespołu portowego Szczecin - Świnoujście zorganizowanie tej stoczni w porcie Świnoujściu, a nie w Szczecinie, wydaje się najbardziej racjonalnym rozwiązaniem przede wszystkim dlatego, że:

- w porcie szczecińskim brak jest terenów pod tego rodzaju inwestycje. Chłonność terenów w obrębie istnieją-

cej stoczni remontowej po jej rozbudowie zostanie w zasadzie wyczerpana, a usytuowanie jej w innym miejscu wymagałoby budowy od podstaw nowych nabrzeży wraz z całym niezbędnym zapleczem,

w Świnoujściu natomiast istnieją dogodne tereny dla zlokalizowania dużej stoczni remontowej,

zlokalizowanie stoczni remontowej w Świnoujściu ma również i tę zaletę, że znajdować się będzie w rejonie bezpośredniej koncentracji dużych jednostek, do obsługi których przygotowuje się port Świnoujścia, jak również w miejscu najbliższym położonym na terenie dróg prowadzących z Bałtyku do Szczecina,

- usytuowanie stoczni remontowej w Świnoujściu skróci tym samym o ok. 60 km odległość, jaką musiałyby przebywać statki kierowane do remontu w Szczecińskiej Stoczni Remontowej,
- wreszcie lokalizacja stoczni remontowej przyczyni się do wykształcenia portu świnoujskiego w silny, wszechstronnie rozwinięty organizm, z funkcją portu handlowego przede wszystkim dla towarów masowych, portu rybołówstwa dalekomorskiego i portu przemysłowego jako wzajemnie uzupełniających się funkcji.

Przedstawiona problematyka rozwoju przemysłu stoczniowego - z konieczności tylko w najogólniejszym zarysie - stawia przed regionem poważne zadania, które jednak dzięki ich realizacji utworzą na osi Szczecin-Świnoujście silny ośrodek przemysłu stoczniowego, w którym znajdą miejsce pracy tysiące ludzi, a przede wszystkim młodzież wchodząca w wiek produkcyjny.

Konsekwencją ogólnokrajowych założeń w zakresie rozwoju rybołówstwa morskiego będzie poważna rozbudowa przedsiębiorstw rybołówstwa na Pomorzu Zachodnim, na co przeznaczą się nakłady w wysokości 2,930 mln zł. Inwestycje te będą skoncentrowane głównie na zakupie taboru łowczego i statków baz-przetwórczych oraz rozbudowie potencjału remontowego dla floty rybackiej. Ogółem przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich powinny złowić w latach 1966-1970 ok. 647 tys. ton ryb, tj. o 118 % więcej w stosunku do ubiegłej 5-letki.

Koncentracja rybołówstwa na wybrzeżu zachodnim wynika przede wszystkim z dogodnego położenia geograficznego Szczecina-Swinoujścia jako portów Polski położonych najbliżej w stosunku do łowisk morza Północnego oraz Północnego i Południowego Atlantyku. Jest to jedna z najmłodszych, ale zarazem najbardziej dynamicznych funkcji zespołu portowego.

Obrazuje to następujące zestawienie:

połowy w tys. ton

	1958	1960	1966	1970	1980
				wg planu	wg planu
PPDiUR "Odra" Swinoujście	12,4	19,2	70,0	102,8	ok. 250,0
PPDiUR "Gryf" Szczecin	-	14,2	35,9	69,4	ok. 250,0
Razem	12,4	33,4	105,9	172,2	500,0

Założona modernizacja floty rybackiej, a zwłaszcza wprowadzenie do eksploatacji nowoczesnych jednostek uprzemysłowionych, umożliwi zwiększenie połowów na łowiskach Oceanu Atlantyckiego, co jest szczególnie ważne wobec ograniczonych możliwości zwiększenia wydajności połowów na dotychczas eksploatowanych łowiskach M. Bałtyckiego i M. Północnego. Nie trzeba dodawać, że dla zrealizowania tego programu muszą pójść w parze z zabezpieczeniem zbiorczego potencjału łowczego odpowiednie inwestycje na rozbudowę powierzchni chłodniczych w samych kombinatach, rozbudowę przetwórní, rozbudowę odpowiedniego taboru transportowego dla rozprowadzenia ryby w głąb kraju, na zaplecze techniczne i rozbudowę armatorskiego ośrodka remontowego dla jednostek łowczych.

III. Funkcja rekreacyjna - podobnie jak funkcja transportowa i przemysłowa w rejonie Dolnej Odry ma charakter wybitnie ponadregionalny. Głównymi ośrodkami są Świnoujście, Międzyzdroje, Wisiełka, Dziwnów i szereg innych niemniej atrakcyjnych miejscowości, w tym również nad Zalewem Szczecińskim. Nasilenie ruchu turystycznego z roku na rok wzrasta. Jeżeli jeszcze w 1960 roku letniska w pasie nadmorskim obsłużyły w całym sezonie letnim ok. 644 tys. osób, to w 1965 roku już 1.050 tys. osób.

Z ogólnej wielkości ruchu turystycznego przypadało na :

	<u>1960 r.</u>	<u>1965 r.</u>
1. turystykę pobytową	287.000 osób	650.000 osób
2. turystykę ruchową	357.000 "	400.000 "

w tym

turystykę zagraniczną	5.000 osób	75.000 osób
3. wypoczynek świąteczny	500.000 "	900.000 "

Wybrzeże szczecińskie i tereny położone nad Zalewem i wzdłuż Odry posiadają warunki organizacji wszelkich form wypoczynku, jak wczasy osiadłe, kolonie, obozowiska, turystyka ruchoma, sporty wodne. Specjalną pozycję posiadają uzdrowiska w rejonie Dolnej Odry, z których dwa - w Kamieńcu i Świnoujściu - są już czynne od kilku lat. Funkcja ta stwarza duże możliwości rozwojowe dla całego rejonu, a zwłaszcza jego północnej części.

W planach perspektywicznych przewiduje się zabezpieczenie wypoczynku dla około 220.000 turystów jednorazowo, a w całym sezonie dla około 2 mln osób, nie licząc wypoczynku świątecznego, który również oblicza się na około 2 mln osób. Spowoduje to wybitne powiększenie się ośrodków turystycznych na wybrzeżu, wzdłuż Zalewu Szczecińskiego i Odry. Uzdrowiska w Kamieniu i Świnoujściu zostaną poważnie rozbudowane, powstaną nowe w Międzyzdrojach i Dziwnowie.

Z powyższego przeglądu zasadniczych funkcji gospodarczych rejonu wynika, że pomimo zmian terytorialnych i zmian w dziedzinie powiązań i ciężarów gospodarczych funkcjonalność rejonu w układzie polskim nie uległa zasadniczym zmianom. W dalszym ciągu rejon ten spełnia wobec pozostałych terenów funkcje transportową, przemysłową, rekreacyjną i rybacką, przy czym wszystkie one mają charakter ponadre-

gionalny i rozwinęły się na niespotykaną dotąd skalę, której nigdy by się nie doczekały w organizmie Niemiec. Słabiej jedynie, jak dotychczas, rozwinęło się rolnictwo.

Na podstawie opracowanego w 1963 roku przez Pracownię Planów Regionalnych przy WKPG studium rejonu Dolnej Odry można stwierdzić, iż nie jest on organizmem jednolitym ani pod względem występujących tu warunków przyrodniczych, ani też istniejącego układu społeczno-gospodarczego. Wyraźnie bowiem wyróżniają się cztery strefy fizjograficzne i 3 strefy o odmiennym układzie gospodarczym.

O wyodrębnieniu tego obszaru i rozpatrywaniu go jako całości zadecydował fakt, iż leży on na osi magistrali wodnej Odry, która łączy z Bałtykiem zachodnie i południowe ziemie Polski, jak również to, że w tym właśnie rejonie, głównie na osi Szczecin - Świnoujście, ma miejsce zasadnicza koncentracja rozwoju sił wytwórczych, funkcjonalnie ze sobą powiązanych.

Zakładany rozwój ekonomiczny rejonu Dolnej Odry opiera się przede wszystkim na możliwie pełnej intensyfikacji istniejącego potencjału gospodarczego z zachowaniem określonej funkcjonalności poszczególnych jego stref. Wyróżniamy następujące strefy gospodarcze w rejonie Dolnej Odry:

1. strefa północna - powiaty: Wolin i Kamień,
2. strefa środkowa - powiaty: Goleniów, Szczecin miasto, powiat Szczecin i północno-zachodnia część powiatu Stargard,
3. strefa południowa - powiaty: Gryfino i Chojna.

Na tle zarysowanych głównych funkcji gospodarczych regionu Dolnej Odry przechodzę następnie do omówienia generalnych problemów związanych z rozwojem poszczególnych jego stref gospodarczych.

I. Strefa północna regionu Dolnej Odry spełnia funkcję rekreacyjną i przemysłową /rybołówstwo i przetwórstwo rybne/.

Dzięki istnieniu na tym obszarze dobrych gleb w rejonie Starej Świny i rzeki Dziwny rozwinęło się rolnictwo o zbożowo-mlecznym kierunku produkcji.

Dalszy kierunek rozwoju tej strefy to umocnienie istniejących funkcji. W bliższej i dalszej perspektywie rozwijać się będzie rekreacja w postaci lecznictwa sanatoryjnego, turystyki krajowej i zagranicznej, zwłaszcza z państw skandynawskich, dzięki uruchomieniu stałego promowego połączenia między Świnoujściem a Szwecją. O dynamice rozwoju tego ruchu w samym tylko Świnoujściu w latach 1959-1965 świadczy fakt ponad czterokrotnego wzrostu liczby turystów. O 11% w roku 1965 liczba osób korzystających z różnych form wypoczynku wynosiła 303 tys.osób, w tym 18 tys. turystów zagranicznych, co w 1970 roku wzrosło ona do 500 tys.osób, w tym 30 tys. cudzoziemców.

Taki poważny wzrost ruchu turystycznego wymaga dalszej rozbudowy bazy turystycznej. Niestety, postęp w tym zakresie jest bardzo skromny.

Kompleksowe ujęcie problemu rekreacji, którą - z uwagi na specyfikę tej strefy - podnieść należy do jednej z wiodą-

czych gałęzi gospodarki, wymaga rozwiązania m.in. takich zagadnień, jak:

- a/ rejonizacja ośrodków rekreacji /lokalizacja terenowa ośrodków turystyczno-weekendowych, czasowo-wypoczynkowych, rekreacyjno-sanatoryjnych, żeglugowo-sportowych itp./,
- b/ regulacja ruchu turystycznego poprzez bardziej równomierne rozłożenie strumieni turystycznych na obszar całego Wybrzeża Zachodniego z uwzględnieniem akwenów wodnych pojezierza, Zalewu Szczecińskiego i atrakcyjnych terenów śródlądzia. W tym celu przyjmujemy następujący układ rejonizacyjny ośrodków rekreacji:
1. Świnoujście - Kamień - całoroczne zdrojowiska solankowo-jodowe, dla dorosłych /choroby gośćcowe, kobiece, narządów ruchu/, zabiegi borowinowe, wodolecznictwo /baseny solankowe, z wodą morską/, wody mineralne, światolecznictwo itp./,
Dziwnów - całoroczne zdrojowisko solankowo-jodowe dla dzieci,
 2. Świnoujście - Międzyzdroje - ośrodki czasowo-wypoczynkowe, głównie dla dorosłych,
Wisielka, Dziwnów- Łukęcin - ośrodki czasowo-wypoczynkowe dla dzieci i młodzieży
Pobierowo-Podgordzie kowe dla dzieci i młodzieży
/kolonie letnie, obozy i
wczasy rodzinne/,
 3. Trzebień, Kamień wraz - ośrodki sportów wodnych wraz
z wyspą Chrzaszczewo- z portami żeglarskimi,
Lubin

Świnoujście, Wolin,

Sierosław

- stacje wodne,

4. Trzebież, N. Warpno, Karsin - ośrodki turystyczno-week-
bórz, Wolin, Stepnica endowe i letniskowe.

Jest to więc strefa o bogatych możliwościach rozwoju wszelkiego rodzaju wypoczynku i leczenia sanatoryjnego. Szczególnie z punktu widzenia racjonalnej gospodarki siłą roboczą, zwłaszcza kobiet, oraz możliwości wykorzystania miejsc noclegowych w domach wczasowych po okresie sezonu turystycznego ważną rzeczą jest rozbudowa sanatoriów, przede wszystkim w Świnoujściu.

Wiadomo bowiem, że sezon turystyczny nad morzem trwa około 4-5 miesięcy w roku, podczas gdy sanatoria świadczą usługi przez cały rok i zatrudnienie w nich personelu pomocniczego nie podlega sezonowym wahaniom. Dlatego ze wszechmiar słusznym jest rozbudowa m.in. sanatorium w Świnoujściu w tej 5-latce kosztem ok. 33 mln zł. polegająca na zbudowaniu nowoczesnego zakładu przyrodoleczniczego. Nowy zakład wykonywać będzie 2,5 tys. zabiegów dziennie. W 1970 r. uzdrowisko to będzie dysponować 980 miejscami dla kuracjuszy.

Przewidywać należy, że w/w tereny zachowają w dalszym ciągu charakter terenów rekreacyjnych i że podstawowa masa turystów rekrutować się będzie spośród mieszkańców Śląska, CSRS, krajów skandynawskich /zwłaszcza Szwecji/ i terenów przygranicznych NRD.

Niewątpliwie atrakcyjnym elementem zbliżającym ośrodki rekreacyjne tej strefy do rejonów płudniowych kraju będzie uruchomienie nowoczesnego lotniska w Goleniowie, z trasami lotów na południe kraju.

Funkcja przemysłowa tej strefy to przede wszystkim rybołówstwo i przytwórstwo rybne skoncentrowane w PPD i UR "Odra". W 1965 roku przedsiębiorstwo to zatrudniało 3.840 osób. W planie 5-letnim następuje dalsza jego rozbudowa kosztem ok. 2,4 mln zł., z czego ponad 2 mln zł. przeznaczają się na zakup floty łowczej. Równocześnie ze wzrostem i modernizacją floty rozbudowane będzie zaplecze lądowe. Rozbudowie ulegnie stocznia remontowa, która otrzyma nowy dok, zbudowana zostanie nowa f-ka mączki rybnej o zdolności produkcyjnej 10 ton mączki dziennie oraz rozpoczęta budowa drugiego basenu dla obsługi flotylli rybackiej oraz szereg innych inwestycji towarzyszących. Połowy tego przedsiębiorstwa w 1970 roku mają wynieść ok. 103 tys. ton ryb, tj. o ponad 70 % więcej niż w 1965 roku.

Rybołówstwo na Zalewie Szczecińskim nie rokuje poważniejszego rozwoju, a to z następujących powodów:

- aktualne warunki biologiczne zbiornika zezwalają na osiągnięcie średniej wydajności rzędu 45 kg/ha przy zachowaniu stada podstawowego,
- na skutek zanieczyszczeń zbiornika wodami ściekowymi obecna wydajność łowisk obniżyła się do 40 kg/ha,
- ewentualne podniesienie wydajności o dalsze 5 kg/ha, zwiększające połowy o ca 200 ton rocznie, nie będzie miało istotnego wpływu na aktywizację życia gospodarczego

tego obszaru.

Duże możliwości rozwoju istnieją natomiast w dziedzinie przybrzeżnego rybołówstwa bałtyckiego. Wg wstępnych przewidywań połowy na Zatoce Pomorskiej mogą wzrosnąć w perspektywie o ca 50 %.

Tak więc rybołówstwo, które dostarczać będzie w przyszłości /1980 rok/ ca 1/4 miliona ton surowca rybnego rocznie i da zatrudnienie dla około 18 tys. osób, a utrzymanie dla ponad 50 tys. osób, stanie się podstawową gałęzią produkcji czynnie oddziaływającą na wszystkie dziedziny życia gospodarczego tej strefy, stanowiąc główny czynnik miastotwórczy Świnoujścia, który wywyższenie to miasto do rzędu największych i najżywnotniejszych miast w województwie.

Dalszym nowym elementem poszerzającym funkcję przemysłu tej strefy będzie wybudowanie stoczni remontowej dla dużych statków handlowych - masowców obsługiwanych przez port w Świnoujściu, jak również dla potrzeb floty rybackiej. Potrzeby zatrudnienia w tej stoczni określa się wstępnie na około 4-4,5 tys. osób, tj. tyle, ile będzie zatrudniała szczecińska stocznia remontowa po jej rozbudowie.

Funkcja portowo-morska

Świnoujście spełniało dotychczas rolę awanportu Szczecina i portu schronienia statków rybackich. Następował tu częściowy odładunek lub doładunek dużych statków, które ze względu na zanurzenie i ograniczoną głębokość toru wodnego /10,2 m/ nie mogły z pełnym ładunkiem wejść do portu szczecińskiego.

Bieżąca 5-latka, jak to już omówiono poprzednio, stwarza dalsze perspektywy rozwoju tego portu, jako portu przeładunku towarów masowych, przede wszystkim dla obsługi dużych statków, które w coraz większym stopniu będą uczestniczyć w przewozach tych ładunków. Budowa portu przeładunków masowych w Świnoujściu wynika z dalszego wzrostu obrotów polskiego handlu zagranicznego, a głównie:

- wieloletniej umowy z Francją na dostawy polskiego węgla,
- znacznego wzrostu w bieżącej 5-latce importu surowców chemicznych, takich jak: fosfaty, apatyty i fosforyty z krajów zamorskich. Import tych surowców przez Świnoujście wiąże się z rozpoczętą budową Kombinatu Chemicznego w Policach.

Do przewozu ładunków do portu w Świnoujściu wykorzystany będzie głównie transport śródlądowy. Węgiel z Górnego Śląska dowozić będą barki odrzańskie, które w drodze powrotnej zabierać będą rudę dla hut śląskich i surowce fosforowe dla zakładów położonych nad Odrą. Również surowce fosforowe dla Kombinatu polickiego przewożone będą głównie transportem wodnym.

Docelowe zadania przeładunkowe portu handlowego w ujściu Świny określa się na ok. 6 mln ton. Na dalszą perspektywę istnieją możliwości doprowadzenia potencjału przeładunkowego do 10-12 mln ton. Będzie to jednak wówczas wymagało adaptacji nowych terenów, które w planie przestrzennego zagospodarowania miasta są na ten cel zarezerwowane.

Zaangażowanie dużej ilości taboru barkowego do przewozu masy towarowej pociągnie za sobą konieczność zbudowania bazy manipulacyjno-postojowej i żeglugi śródlądowej w Świnoujściu. W każdym razie problem wielokrotniąjącego się taboru żeglugi śródlądowej w tej strefie wymaga szczegółowego opracowania.

Założone zadania rozwoju podstawowych funkcji miasta, jak również poszczególnych dziedzin obsługi ludności stałej i czasowo przebywającej w Świnoujściu określają jego wielkość na lata 1980/85 rzędu 90 tys. mieszkańców.

Rozwój Świnoujścia wymaga rozwiązania w optymalny sposób szeregu specyficznych trudności, polegających na pewnej kolizji między sanatoryjno-turystycznym i portowo-przemysłowym charakterem miasta oraz na utrudnieniach komunikacyjnych lewobrzeżnej /Świnoujście/ z prawobrzeżną /Warszów/ częścią miasta.

Dla wyeliminowania tych sprzeczności przyjęto następujące generalne założenia:

- Po zakończeniu odbudowy i rozbudowy lewobrzeżnej części miasta, której wielkość jest ograniczona do ok. 40 tys. mieszkańców stałych i tyleż sezonowych, należy w latach 70-tych położyć nacisk na rozbudowę prawobrzeżnej dzielnicy, obliczonej na ok. 45 tys. mieszkańców stałych i 40-42 tys. sezonowych. Budowa tej dzielnicy na zapleczu portu i bazy rybołówstwa wymagać będzie w pierwszym okresie dużych nakładów na uzbrojenie terenu, a zwłaszcza na ujęcie

wodne i oczyszczalnię ścieków zarówno komunalnych jak i przemysłowych. Specjalną uwagę zwracamy na to ostatnie, gdyż charakter kąpieliska morskiego, tak Świnoujścia jak i pobliskich miejscowości, nie pozwala na zanieczyszczenie wód przybrzeżnych. Rozwiązanie uzbrojenia prawobrzeżnej części Świnoujścia jest w dokumentacyjnym rozpracowaniu.

- Trudności komunikacyjne będą wymagać w pierwszym okresie usprawnienia przewozów promowych, przy czym już w latach 70-tych konieczna będzie budowa drugiego układu propomowego, Ograniczenie możliwości dalszej intensyfikacji ruchu promów przez wzgląd na występujące kolizje z ruchem statków na torze wodnym wymagać będzie najdalej w początkach lat 80-tych zastosowania innego rozwiązania tego problemu.

Powodzenie szybkiej realizacji programu tej strefy Nadodrza wymaga zwielokrotnienia potencjału wykonawczego przedsiębiorstw budowlanych. Świnoujście nie ma na swym zapleczu rezerw ludzkich, które by mogły dojeżdżać do pracy, w każdym razie są to wielkości raczej nikłe. Program ten może być wykonany przez sięgnięcie po siłę roboczą z migracji, dla której należy w odpowiednim czasie wybudować mieszkania i obiekty z zakresu usług socjalno-bytowych.

Specjalnym zagadnieniem w tej strefie jest sprawa produkcji rolnej. W świetle dotychczasowych prac w tym przedmiocie rolnictwo najbliższego zaplecza nie zaspokoi w pełni potrzeb 90-tysięcznego miasta Świnoujścia, olbrzymiej rzeszy turystów i sanatoriów w zakresie konsumpcyjnych płodów rolnych. Zaistnieje konieczność pokrycia niedoborów ze stref dalszego zasięgu, głównie

północnych i centralnych powiatów województwa.

Strefa ta posiada jednak wszystkie predystynacje do tego, by rozwinąć na szeroką skalę produkcję warzywno-owocową i produkcję mleka konsumpcyjnego.

Zabezpieczenie produkcji warzyw i mleka na zapleczu miasta będzie możliwe dzięki pracom melioracyjnym i zagospodarowaniu pomelioracyjnym użytków rolnych, odbudowie i renowacji produkcyjnych pól refulacyjnych na obszarze wyspy /300-400 ha/.

Potrzebne jest założenie produkcyjnych pól refulacyjnych w obrębie miejscowości Ognica na obszarze 150-200 ha, zagospodarowanie wyspy Chrzęszczewo pod uprawy warzyw, zwiększenie produkcji mleka z 1 ha użytków rolnych poprzez ograniczenie hodowli trzody chlewnej, doprowadzenie do wysokiego udziału krów w stadzie bydła oraz rozbudowę obór wydajowych.

II. Strefa środkowa regionu Dolnej Odry

Strefa ta znajduje się w sferze oddziaływania gospodarczego, kulturalnego i usługowego miasta Szczecina i jako taka spełnia w rejonie funkcję transportową i przemysłową. Mimo istnienia w tej strefie niezłych gleb, a zwłaszcza w południowo-zachodniej części powiatu szczecińskiego oraz dużych kompleksów użytków zielonych i lasów, funkcja rolnicza jak dotąd nie jest dostatecznie rozwinięta.

Nie będę omawiał szczegółowiej kierunków rozwoju samego miasta Szczecina, jako że wystarczający pogląd na ten temat można sobie wyrobić z opisu funkcji rozwoju gospo-

darczego całego rejonu Dolnej Odry. Tym niemniej choć zwrócić uwagę na jego znaczenie w życiu gospodarczym nie tylko rejonu Dolnej Odry, ale całego województwa. Jak już wspomniano na wstępie tego opracowania, Szczecin ze swą liczbą 315 tys. mieszkańców stanowi ok. 36 % ogólnej ludności województwa. Przy 36 % udziale miasta w zaludnieniu regionu wytwarza się w Szczecinie około 70 % dochodu społecznego w przemyśle, ok. 53 % w budownictwie, ponad 71 % w transporcie i łączności i ponad 62 % w obrocie towarowym. Jakkolwiek nie można oczekiwać, by poszczególne proporcje w stosunku do ludności były równe w powiatach i w m. Szczecinie, chociażby z uwagi na to, że w tym ostatnim rolnictwo w zasadzie nie występuje, jak również uwzględniając, że m. Szczecin pełni szereg funkcji ponadregionalnych, rozpiętość między Szczecinem a resztą województwa jest zbyt duża. Jeśliby nie przeciwstawić Szczecinowi na przyszłość rozwoju przemysłu w innych częściach województwa według z góry ustalonego planu, to nie ulega wątpliwości, że dysproporcja ta się powiększy. Zjawisko to byłoby wysoce niekorzystne i musiałoby w konsekwencji doprowadzić do zahamowania rozwoju innych miast, sprowadzając ich rolę do funkcji usługowych, na rzecz miejscowej ludności i najbliższego zaplecza.

Miasto Szczecin jest już dziś potężnym ośrodkiem miejskim, ma swoje wykrystalizowane funkcje gospodarcze w ogólnospołecznym krajowym podziale pracy i w oparciu o nie zapewniony dalszy rozwój. Wymaga jednak zwiększenia

nakładów na podstawowe urządzenia komunalne, których budowa nie nadszła za rozwojem miasta.

Do najważniejszych inwestycji tej strefy zaliczyć należy budowę kombinatu nawozów fosforowych i bieli tytanowej w Policach. Kombinat ten już w 1970 roku będzie zatrudniał około 3.600 osób, a docelowo około 5.000 osób, dając początek rozwoju przemysłu chemicznego w rejonie Dolnej Odry, aktywizując jednocześnie całą północno-zachodnią część terenu od m. Szczecina, z Jasienicą, Trzebieżą i Nowym Warpnem, nie mówiąc o samych Policach, które w niedługim czasie staną się miastem około 20-tysięcznym. Pod taką też wielkość miasta opracowano program kompleksowego zagospodarowania z uwzględnieniem jednocześnie niezbędnych inwestycji z zakresu poprawy połączeń komunikacyjnych, zarówno kolejowych jak i drogowych.

Celem wzmocnienia potencjału wykonawczego przedsiębiorstw budowlanych powstają dwa duże zakłady materiałów budowlanych, betonów ciężkich w Płoni w pow. Gryfino i betonów komórkowych w Rurce, pow. Goleniów. W powiecie Goleniów spółdzielczość pracy uruchamia ponadto zakład regeneracji opon.

Bardzo ważną inwestycją dla tej strefy, w tym również dla południowo-wschodnich części miasta Szczecina, będzie wybudowanie do 1970 roku w Stargardzie zakładów dziewiarskich, które zatrudnią oś 3.000 osób, w tym 90 % kobiet. Struktura bowiem przemysłu w tym rejonie /port, żegluga, rybołówstwo/, stocznictwo, przemysł metalowy/ nie stwarzała

większych możliwości zatrudnienia kobiet. W tej sytuacji zakład ten pozwoli w sposób wyraźny poprawić niekorzystną jeszcze dziś sytuację w tym zakresie.

Mówiąc o strefie środkowej Dolnej Odry nie sposób pominąć tak ważnej inwestycji, jaką jest niewątpliwie budowa portu lotniczego w Goleniowie na miejsce likwidowanego lotniska w Szczecinie-Dąbiu, jako absolutnie nie nadającego się do dalszej eksploatacji. Udostępnienie przez wojsko lotniska w Goleniowie dla potrzeb lotnictwa cywilnego i wprowadzenie nowych linii lotów w relacji krajowej jak i zagranicznej przyczyni się do uatrakcyjnienia samego m. Szczecina z jego szerokimi kontaktami w skali kraju jak i z zagranicą, które prowadzi jako miasto portowe. Goleniów zaś powiąże się jeszcze ściślej funkcjonalnie ze Szczecinem. Przykładów zacieśnienia się więzów miasta Szczecina w ostatnich latach z miastami położonymi w jego strefie bezpośredniego oddziaływania można doszukać się znacznie więcej. Do przykładów tych należy zaliczyć powiązanie Szczecina z Policami na bazie budowy kombinatu chemicznego w Policach, budowę głównie dla potrzeb budownictwa miasta Szczecina zakładów betonów ciężkich w Płoniu w pow. Gryfino i betonów lekkich w powiecie Goleniów, budowę gazociągu ze Szczecina na zaopatrzenie miasta Stargardu i naodwrot budowę ujęcia wody z jeziora Miedwie pod Stargardem w celu zaopatrzenia w dobrej jakości pitną wodę mieszkańców Szczecina. Są to niewątpliwie początki tego, czego może się spodziewać dla swego rozwoju, mając w sąsiedztwie bardzo bogatego partnera.

Strefa południowa rejonu Dolnej Odry

W odróżnieniu od wyżej omówionych obszarów Dolnej Odry, które charakteryzują się dynamicznym rozwojem, skrytalizowanymi funkcjami gospodarczymi i dla których właściwie nie trzeba szukać odpowiedniego programu rozwoju "za wszelką cenę", bo wynika on z interesów, że tak powiem, ogólnokrajowej polityki gospodarczej, to strefa południowa tego rejonu jeszcze do niedawna nie miała żadnego programu.

Rozwój gospodarczy powiatów Gryfina i Chojna był nikły, nie nadążał za ogólnym wzrostem gospodarczym województwa. Do niedawna jeszcze, zwłaszcza w strefie nadgranicznej, straszyły skutki II wojny światowej, w postaci pozostałych szczerbów dawnych zabudowań. Przez długie lata stosowane obostrzenia graniczne również nie zachęcały nikogo do osiedlania się i zagospodarowania. Sytuacja dziś zmieniła się w sposób diametralny. Gruzy zostały w zasadzie usunięte, rozpoczął się dość ożywiony ruch budowlany w wsi, a atmosfera tymczasowości należy już do przeszłości. Tym niemniej, jest to obszar pod względem gospodarczym zapóźniony w rozwoju. Średnia gęstość zaludnienia powiatu Chojna wynosi 39 osób na 1 km², a powiat Gryfino - 37 osób. W części gromad nadodrzańskich zaludnienie wynosi 20 osób na 1 km², a w niektórych jeszcze mniej. Udział ludności rolniczej w ogólnej liczbie mieszkańców jest znacznie wyższy niż średnio w województwie i wynosi: w pow. Chojna 49 %, a w pow. Gryfino 57,6 %, przy średniej

wojewódzkiej 29 %.

Są to powiaty, z których część ludności dotychczas odpływała, stąd rzeczywisty przyrost ludności wiejskiej i w małych miasteczkach w ostatnich latach był niewielki - znacznie niższy niż przyrost naturalny.

Istniejąca struktura zatrudnienia wskazuje, że oba powiaty mają charakter zdecydowanie rolniczy. Zatrudnienie w rolnictwie i leśnictwie wynosi:

w powiecie Chojna	60 %
-------------------	------

" Gryfino	65 %
-----------	------

zatrudnienie zaś w przemyśle i rzemiośle tylko

w powiecie Chojna	15,4 %
-------------------	--------

" Gryfino	13,4 %.
-----------	---------

Zatrudnienie w rolnictwie na 100 ha użytków rolnych w gospodarce całkowitej wynosi ponad 17 osób tj. nieco mniej, niż przeciętnie w województwie /ok. 18 osób/.

Wartość i struktura majątku trwałego wskazuje, że strefa ta jest słabo zainwestowana. Również produkcja globalna i dochód społeczny wytwarzany kształtuje się niżej średniej w województwie.

Warunki naturalne dla produkcji rolniczej - dominującej działalności gospodarczej określa się ogólnie jako dobre, a w północnej i środkowej części pow. Gryfino, z uwagi na dodatkowy czynnik bliskości aglomeracji Szczecina, nawet jako wyjątkowo dogodne. Wyjątkowo dobre warunki naturalne pod produkcję warzyw i owoców występują również w pow.

Chojna na obszarze polderu cedyńskiego, skąd przed wojną zaopatrywano w warzywa i owoce m. Berlin. Intensyfikacja produkcji rolnej to niewątpliwie w tej chwili główny kierunek działania w tej strefie. Szczególnie ważnym działem produkcji roślinnej winno stać się warzywnictwo, zwłaszcza w powiecie gryfińskim na potrzeby wielkiego Szczecina i w okolicach Cedyni z możliwością eksportu do NRD. Czynione próby i starania w tym zakresie nie dały jak dotąd większych efektów. Główną przyczyną tego stanu rzeczy jest absolutny brak powierzchni składowych dla warzyw i owoców w postaci zamrażalni, o którą władze wojewódzkie bezskutecznie czynią starania już od szeregu lat.

Mimo że stopień uprzemysłowienia tych powiatów jest słaby, to rozmieszczenie przemysłu jest wybitnie nierównomierne. W powiecie chojeńskim prawie cały przemysł skoncentrowany jest w Dębnie, a reszta miasteczek /a jest ich aż 7/ przemyśłu tego jest pozbawiona, albo prawie że pozbawiona. Dopiero w ostatnim czasie przemysłowej aktywizacji podlega m. Chojna. Miasto to, niegdyś siedziba powiatu, na skutek doznanych zniszczeń wojennych nie było nawet w stanie stworzyć warunków dla przyjęcia urzędów powiatu. Stąd powiat Chojna jest tylko powiatem z nazwy, bo siedziba jego mieści się w Dębnie. Jedne z elementów aktywizacji tego miasta upatrujemy w przeniesieniu siedziby władz powiatowych z powrotem do Chojny, po przygotowaniu oczywiście odpowiednich ku temu warunków. Miasto Dębno jest jednym z tych miast w województwie, które aktywizacji nie wymaga. Głównym celem aktywizacyjnym w tym powiecie

jest właśnie Chojna. Reszta miasteczek przeznaczona jest do spełniania roli ośrodków obsługi swoich mikroregionów, z lokalizacją w nich ewentualnych małych zakładów pracy.

Podobnie sprawa ma się w powiecie Gryfino. Zasadniczy przemysł koncentruje się w północnej części powiatu, w rejonie Płoni-Smerdnica koło Szczecina i nie wpływa na aktywizację reszty powiatu.

Na polecenie Egzekutywy KW PZPR i Prezydium WRN w 1966 r. opracowano program rozwoju gospodarczego tych powiatów na lata 1966-1970 z uwzględnieniem w głównych zarysach kierunków rozwoju na okres perspektywiczny.

Główną myślą przewodnią, która legła u podstaw koncepcji tego programu, to sprawa uporządkowania gospodarki tej strefy, racjonalne zagospodarowanie inwestycji przewidzianych planem 5-letnim w czasie i przestrzeni z dokładnością do osiedla, stworzenie odpowiednich warunków dla intensyfikacji produkcji rolnej i podniesienia na wyższy poziom usług socjalno-kulturalnych i bytowych w celu zahamowania odpływu ze wsi i miasteczek ludzi młodych. Chodzi o przygotowanie w tej 5-latce warunków do dalszego silnego rozwoju tych powiatów po roku 1970.

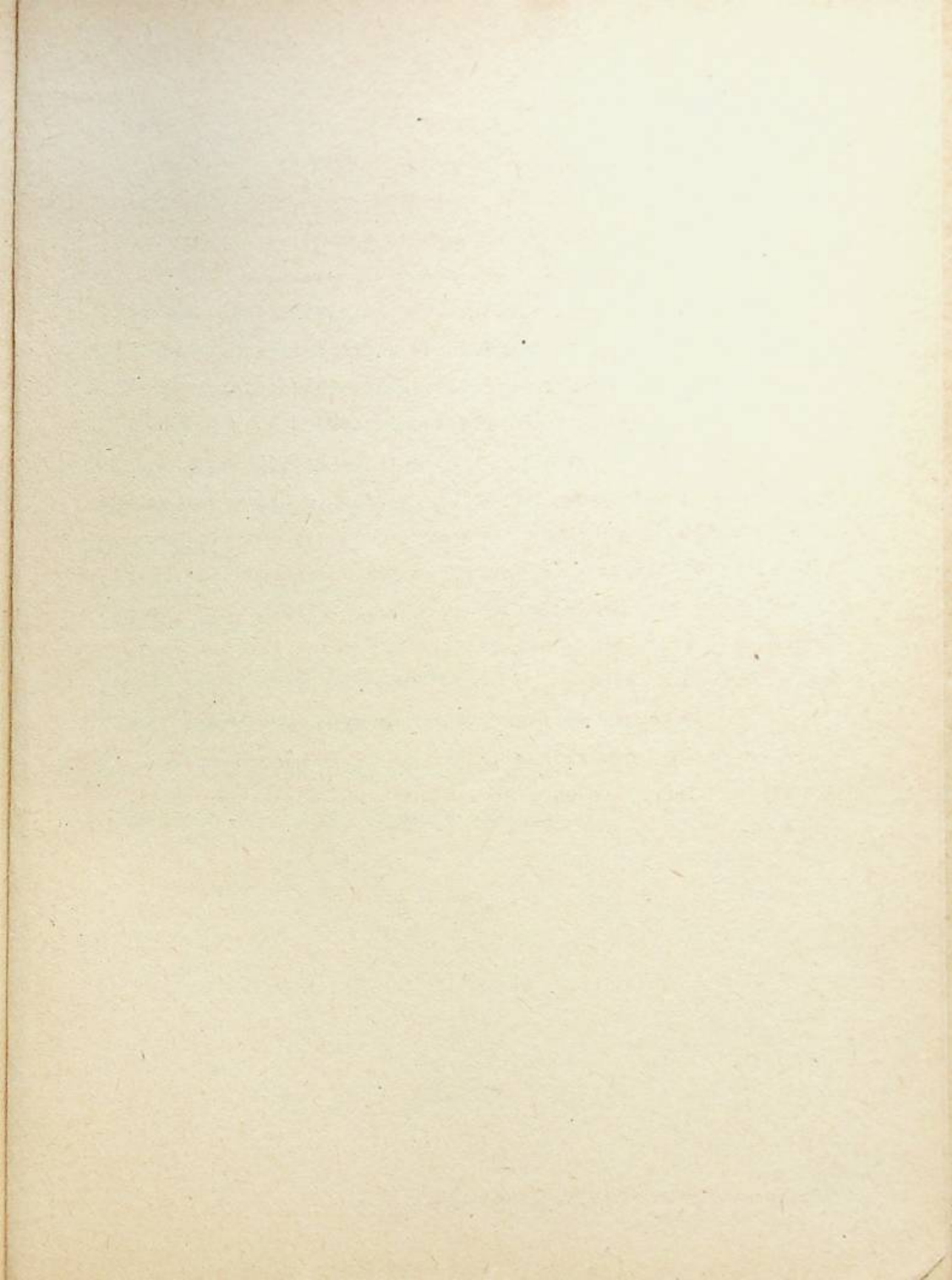
Zaktywizowanie gospodarcze tych terenów na drodze uruchomienia małych warsztatów czy też zakładów przemysłu terenowego nie dawało przez długie lata spodziewanych rezultatów, a w każdym razie tereny położone nad wielką arterią wodną, jaką jest rzeka Odra, która stwarza dogodne warunki dla lokalizacji wielkich inwestycji, zwłaszcza ma-

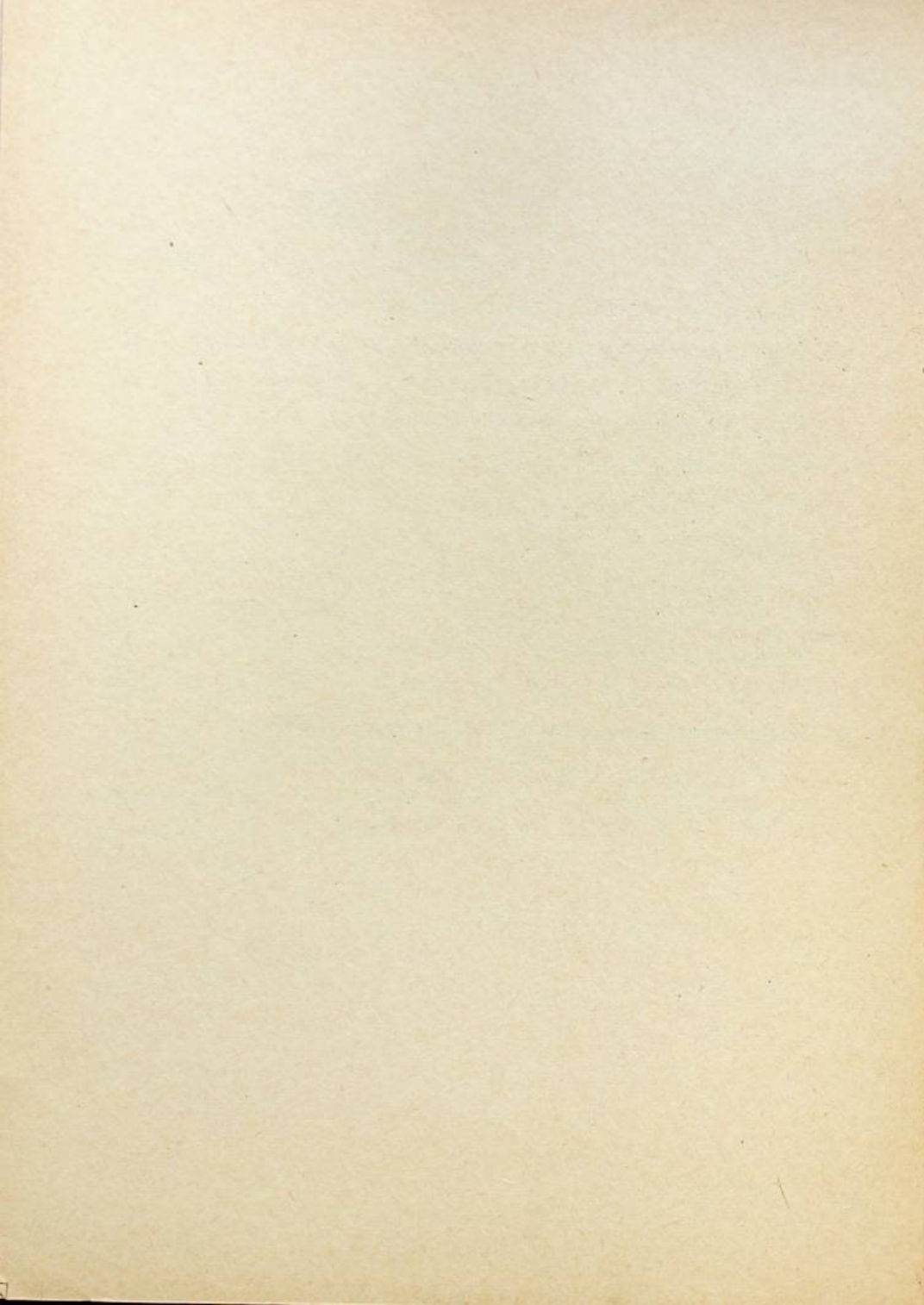
teriało i wodochłonnych, pozostałyby na uboczu, nie korzystając z jej roli aktywizującej, jakiej należałoby się spodziewać. Przyjmujemy więc z uznaniem decyzję o lokalizowaniu nad Dolną Odrą wielkiej elektrowni o mocy rzędu 2-2,5 tys. MW pracującą w oparciu o węgiel ze Śląska, dowożony koleją i żeglugą śródlądową. Usytuowanie tej elektrowni koło Gryfina w sposób radykalny zmieni istniejący układ gospodarczy, wciągając w orbitę działalności gospodarczej zastygły dotychczas potencjał Nadodrza, a samo miasto Gryfino otrzyma w ten sposób rangę. Usunięte będą wreszcie dysproporcje w rozwoju społeczno-gospodarczym między Nadodrzem po stronie polskiej a Nadodrzem po stronie niemieckiej. Inwestycja ta ma ponadto wręcz nieocenione zalety wtórne dla rejonu Dolnej Odry, a zwłaszcza samego portu w Szczecinie. Elektrownia pracując na obiegu otwartym będzie zrzucić z powrotem do Odry wschodniej duże ilości podgrzanej wody, podnosząc temperaturę w rzece o ca 8-10 C°, co oznacza, że w praktyce od Gryfina do Zalewu Szczecińskiego Odra i port mogą być wolne od zatorów lodowych. Ma to olbrzymie znaczenie dla pracy samego portu, możliwości łatwego manewru statków w basenach portowych, uniknięcia wielomilionowych kosztów ponoszonych corocznie przy pracy lodołamaczy. Nie mówiąc już o tym, że port szczeciński zyska wśród armatorów obcych bander bardzo wiele na swej atrakcyjności.

Ramy tego referatu nie pozwoliły mi na szersze potraktowanie szeregu problemów występujących w rejonie Dolnej Odry.

Starałem się jedynie w sposób ogólny zarysować jej główną problematykę, pokazać główne funkcje gospodarcze tego obszaru i wskazać na ich dalsze możliwości rozwojowe w poszczególnych wyodrębniających się strefach gospodarczych. Nie rozwinąłem np. tak ważnego zagadnienia, jakim jest żegluga śródlądowa, której rola i znaczenie w realizacji nakreślonych zadań rejonu Dolnej Odry będzie niewspółmierna w stosunku do dnia dzisiejszego. Nie wspomniałem o licznych portach i przystaniach na Odrze i Zalewie Szczecińskim, które w przyszłości i to może już najbliższej, mogą być wykorzystane przez żeglugę śródlądową dla dobra naszej gospodarki. Nie zająłem się również programem niezbędnych inwestycji towarzyszących dla sprawnej realizacji, a następnie eksploatacji tych inwestycji, które są i będą realizowane zwłaszcza w zespole portowo-przemysłowym.

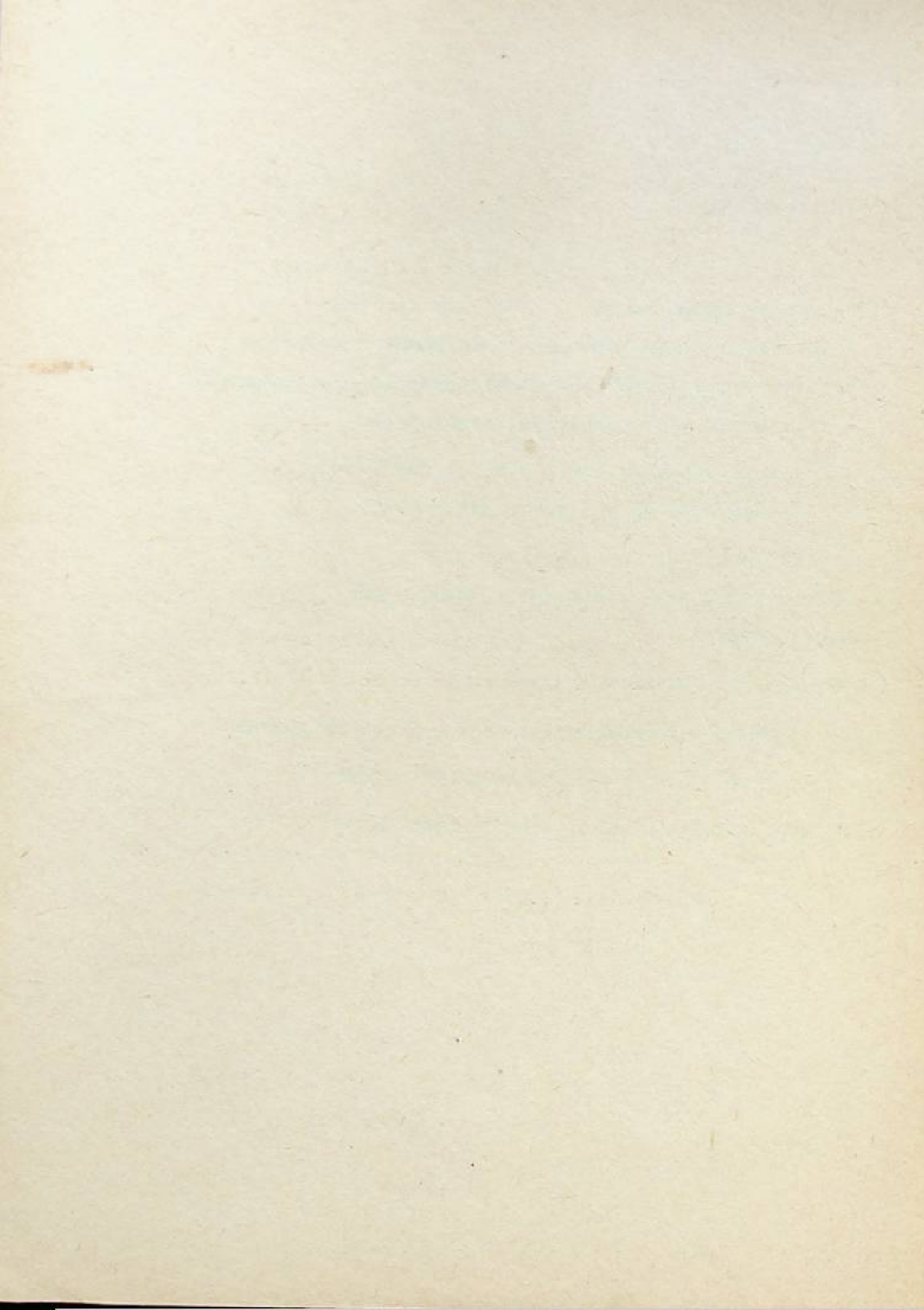
Wszystkie te zagadnienia wymagają odrębnych studiów i nie sposób mówić o nich w jednym krótkim referacie, tym bardziej że lepiej to mogą zrobić ode mnie odpowiedni specjaliści.





Spis treści

1. Charakter opracowania
2. Kompleksowość zagadnienia - przesłanki i kryteria analizy stanu dotychczasowego, występujących potrzeb i rysujących się perspektyw rozwojowych
3. Gospodarka wodna na Odrze i w jej dorzeczu:
 - a/ ochrona zasobów wód powierzchniowych
 - b/ retencja
4. Droga wodna, jej znaczenie i warunki jej funkcjonowania
5. Żegluga śródlądowa i zalewowa
6. Oś aktywności gospodarczej o a ł e g o Nadodrza
7. Aspekty polityczno-ekonomiczne zagadnienia
8. Przygotowania do budowy kanału Odra-Dunaj



S p i s r z e c z y

doc. dr Józef Kokot : Zagospodarowanie Odry i Nadodrza

W.K.P.G. Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej

w Katowicach: Żegluga Śródlądowa na Odrze
na terenie woj. katowickiego

mgr Zdzisław Jazienicki : Problemy zagospodarowania
rzeki Odry w regionie opelskim

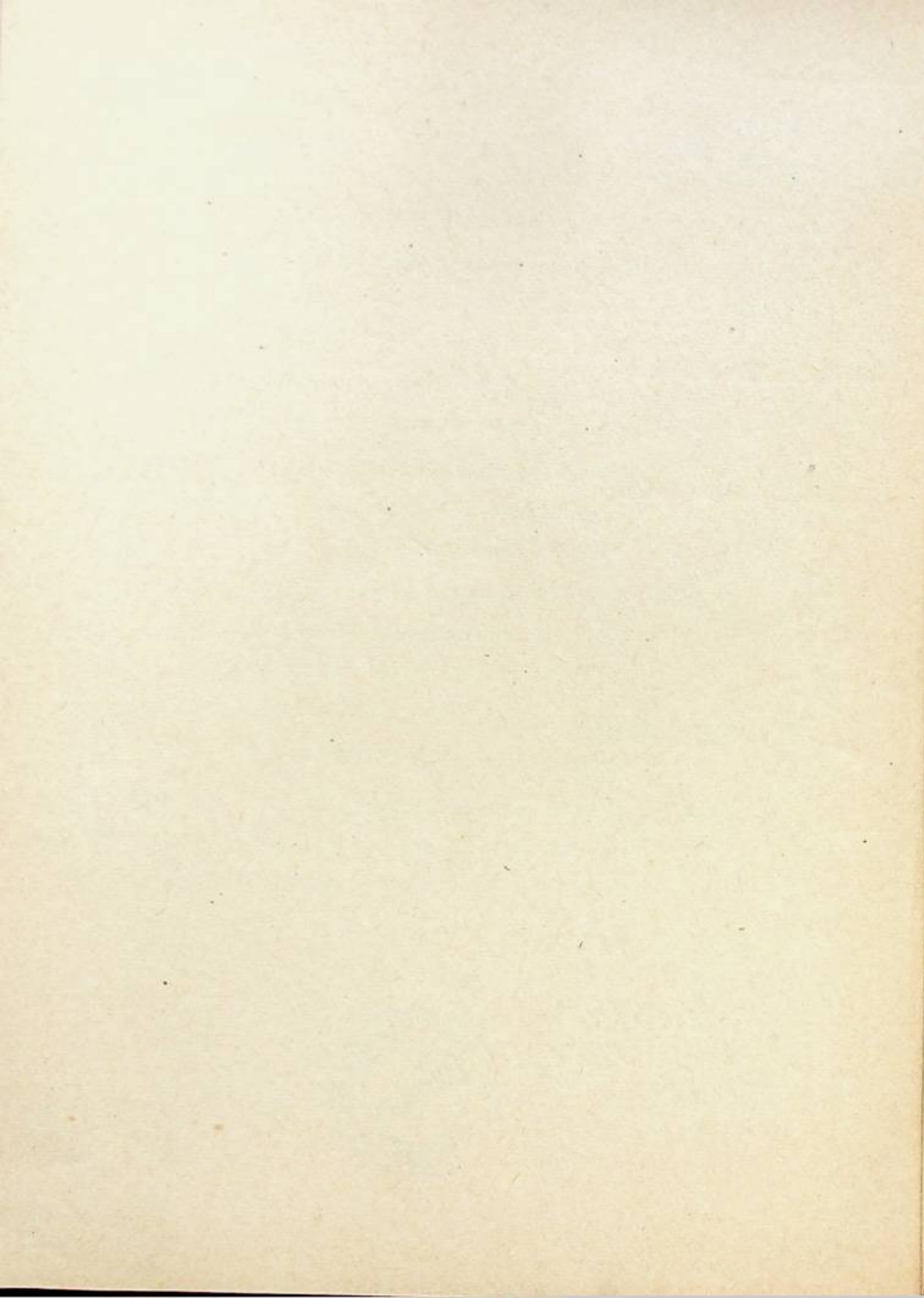
mgr Zdzisław Jaruchowski; mgr Mirosław Musiał: Problemy
zagospodarowania Nadodrza na terenie
Dolnego Śląska

mgr Zdzisław Jaruchowski; mgr Mirosław Musiał : Kierunki
rozwoju gospodarczego rejonu dorzecza
Nysy Łużyckiej na Dolnym Śląsku

mgr Józef Grzelak : Podstawowe problemy gospodarcze rzeki
Odry i środkowego Nadodrza

mgr Zygmunt Silski : Zagospodarowanie Dolnego Nadodrza
w ramach woj. szczecińskiego z uwzględnie-
niem obszaru Zalewu Szczecińskiego.





INSTYTUT ŚLĄSKI w OPOLU

27 068



ZESZYTY ODRZAŃSKIE NR 7