

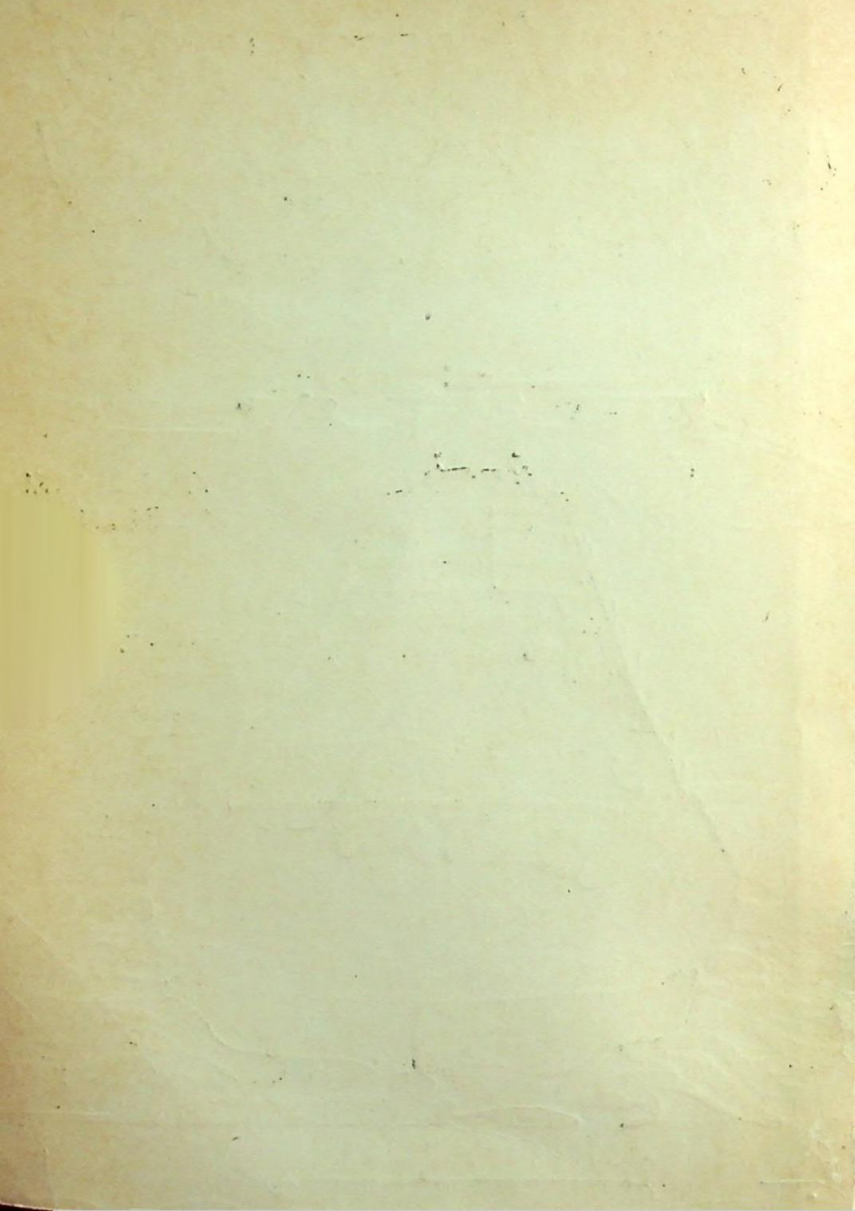
Sentymenty i gospodarcza konieczność



INSTYTUT ŚLĄSKI
W OPOLU

KOMISJA ODRY

REPORTAŻE O ODRZE



SENTYMENTY
I GOSPODARCZA
KONIECZNOŚĆ

• REPORTAŻE
O ODRZE



INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU

Sentymenty i gospodarcza konieczność

**REPORTAŻE
O ODRZE**

Opole 1977

6791T

KOMISJA ODRY INSTYTUTU ŚLĄSKIEGO
W OPOLU



308(438) + 884-94

SL 3j

SLM 61e

Zeszyty Odrzańskie
Seria Nowa

Nr 3

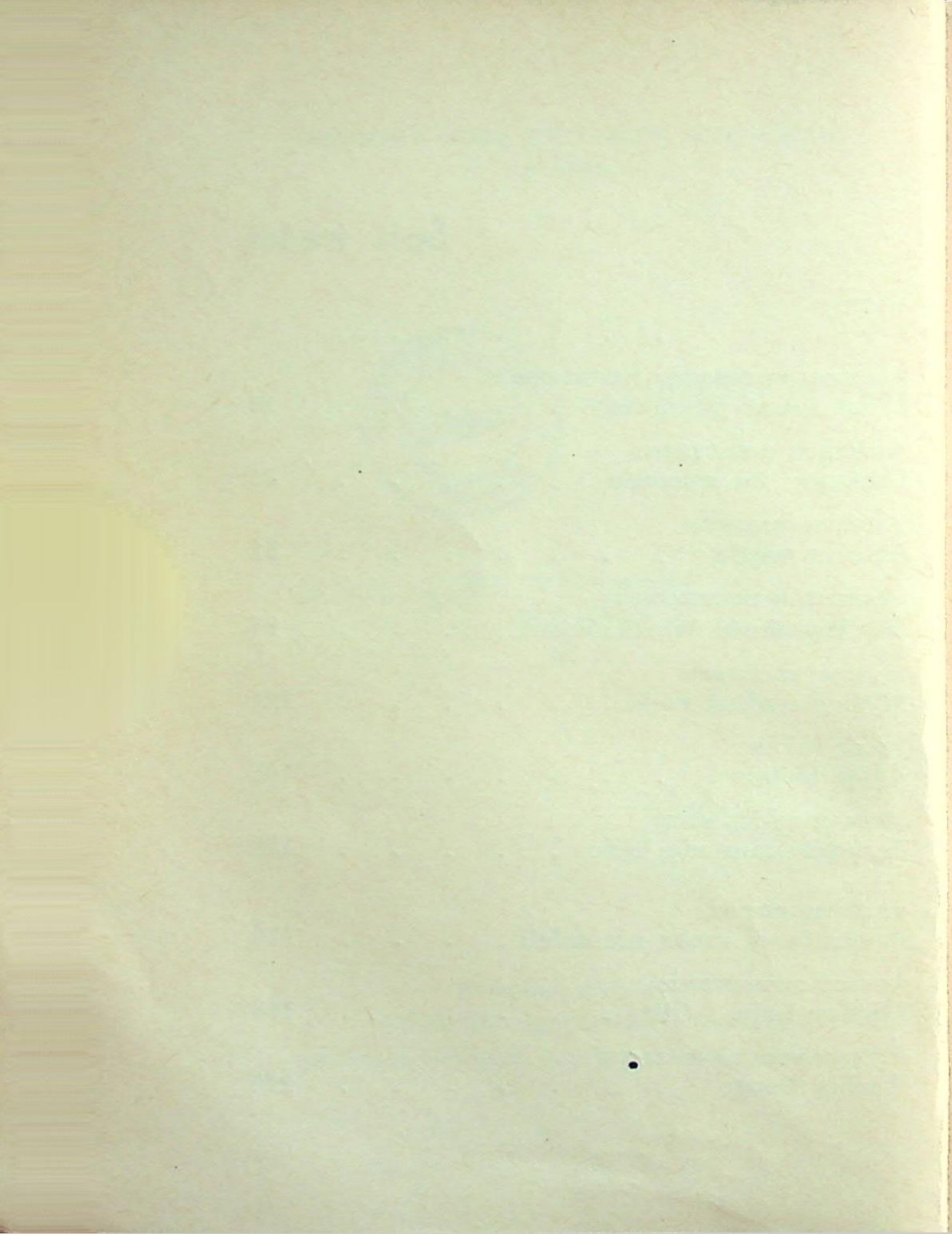
D/194/77
Inst. Śl. Opole
25,-

Kolegium redakcyjne

Alfred Hornig, Marian Miłkowski,
Stanisław Orlewicz, Jan Tkocz (przewodniczący)

Spis treści

WSTĘP	7
ANDRZEJ KRZYSZTOF WRÓBLEWSKI	
Lizak towar polityczny	10
WOJCIECH GIELŻYŃSKI	
Czekając na mamuta	26
TADEUSZ KIJONKA	
Arteria węgla	51
STANISŁAW DROZDOWSKI	
Jej Wysokość Wicekrólowa	83
MARIAN SZCZUREK	
Myśleć wzdłuż rzeki	121
JERZY NOGIEC	
Zdjąć bielmo	145
MARIAN BUCHOWSKI	
Ja kustoszem nie będę	159
TADEUSZ ROBAK	
Rzeka łączy rzeka nie dzieli	176
IGNACY RUTKIEWICZ	
Miedzy Łabą i Odrą	193
STEFAN POGODA-KALIŃSKI	
Wielka Droga	210



Wstęp

Kolejna pozycja wydawnicza Komisji Odry stanowi zbiór reportaży napisanych na konkurs literacki o Odrze, który zainicjowany został przez Komisję Odry i przeprowadzony przy współpracy miesięcznika „Opole” i Wojwódzkiego Ośrodka Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej w Opolu. Nagrody ufundował Wojewoda Opolski. Mimo, że niektóre materiały były już po ogłoszeniu konkursu (wiosną 1976 r.) publikowane, Komisja Odry postanowiła włączyć je do niniejszego zbioru. Zawarte w nich bowiem dociekliwe spostrzeżenia publicystów przybliżają Czytelnikowi zarówno problem samej Odry jako coraz intensywniej eksploatowanego dobra naturalnego, jak i problemy gospodarcze, społeczne i kulturalne Nadodrza.

Dziesięć tematów będących przedmiotem za-

mieszczonych w zbiorze reportaży rzecz jasna nie wyczerpuje problematyki odrzańskiej ani geograficznie, ani merytorycznie. Potwierdzają one jednak tezę socjologów, dowodzących, że ludzie najściślej związani są z Odrą na tych jej odcinkach, na których coś się dzieje. Toteż głównym tematem niniejszych prac jest Odra Górna.

Wszystko, co dzieje się na Odrze łączy się z człowiekiem; działalność na Odrze oraz na rzecz Odry może i powinna być celem codziennej pracy. Ukazują to reportaże. Wskazują one również, że ta wielka arteria rzeczna stanowi jeden niepodzielny, żywy organizm, zespalałacy przylegające doń obszary. Dokumentuje to szeregiem przykładów wielu autorów.

Odra łączy dynamicznie rozwijający się Śląsk z zespołem portowym Szczecin-Swinoujście, łączy aglomerację opolską, wrocławską, legnicko-głogowską i zielonogórską, będąc elementem sieci transportowej oraz nośnikiem wód dla całego Nadodrza. Stąd też do najważniejszych i najpilniejszych zagadnień zaliczyć należy kompleksowe jej wykorzystanie, retencję zbiornikową w dorzeczu, transport na rzece oraz jej usytuowanie w systemie europejskiej sieci dróg śródlądowych. Reporterskie pióra pozwalają nam lepiej zrozumieć wagę powyższych

spraw odrzańskich, a zwłaszcza rolę rzeki w życiu kraju i jej znaczenie w Europie, pozwalają też dostrzec nie tylko jej kapitałochłonność, ale również efektywność w gospodarce.

Jan Tkocz

Lizak towar polityczny

Kąpać się w Odrze nie wolno. Wopiści wypatrują, czy ktoś się nie rozbiera i przeganiają od brzegu. Ale zdarzy się zawsze jakiś facet, który raz dwa ubranie z siebie zrzuci, na słupie granicznym powiesi, a chwilę potem wzywa pomocy, bo nie wiedział, że tu takie wiry. Wtedy żołnierz nie ma wyboru, musi zostać bohaterem...

Dwadzieścia lat temu wopiści nie mieli takich zmartwień. Odra oddzielona była od miasta wysokim parkiem i trzema rzędami drutów kolczastych. To samo z drugiej strony. Rzeki nie było widać, a co dopiero zbliżyć się do niej. O kąpieli nikt nawet nie marzył. Odbudowano most, który kiedyś łączył centrum Frankfurtu z jego wschodnim przedmieściem, ale po co właściwie? Nie wiadomo. Most nazywał się mostem przyjaźni, w poważniejsze

święta, jak 1 Maja albo rocznica rewolucji, organizowano wspólne wiece. Delegacje ze sztandarami, drugie tyle fotoreporterów, spotykały się pośrodku mostu i wzajemnie zapewniały o przyjaźni i pokoju. Budowano na te okazje specjalne podium, z którego przemawiali przedstawiciele dwóch narodów.

Jan Dzikowski bywał na tych wiecach jako tłumacz. Po kilku latach spędzonych w stalagu i potem na robotach przymusowych włada niemieckim dosyć biegle. Najdłużej był właśnie tutaj, w okolicy Frankfurtu i tutaj osiadł w trzy dni po zakończeniu wojny. Pierwsza praca — w milicji. Pierwsze zajęcie — wysiedlanie Niemców za Odrę.

— Tak, wysiedlaliśmy, ale robiliśmy to po ludzku. Bez obaw jeżdżę na tamtą stronę, bez obaw mogą spojrzeć w oczy każdemu Niemcowi z tamtych lat.

Niedawno spotkał jednego. Nie wyniósł się daleko, osiadł na wsi pod Frankfurtem. Niemiec zaprosił go do siebie, ugościł, Dzikowski zrewanżował się, żeby nie pozostać dłużnym. Powspominali dawne dzieje. Cóż, nie oni układali libretto historii. Oni je tylko realizowali.

— Słubice, to miasto wybitnie polityczne — powie mi Dzikowski — co tylko gdzieś na świecie się stało, zaraz miało wpływ na nasze na-



stroje, nawet na wygląd ogródków przed domami. Ludzie potrzebowali poczucia spokoju.

1 stycznia 1972 r. z mostu usunięto szlabany i otwarto granicę.

— Mimo to, powiem szczerze, trudno mi się przestawić tak całkowicie — zwierza się Dzikowski. — Młodszy, to tak, nie mają żadnych złych wspomnień.

Były Zarząd Powiatowy ZBoWiD, któremu Dzikowski przewodniczył, zorganizował konkurs dzieci na wiersze i rysunki. Oto, co napisała 11-letnia Hania Milewska:

*Na moście w Słubicach jest gwaro i szumnie
Słuchać na zmianę: niemiecki, polski.
Dzieci niemieckie jedzą polskie lody,
A my chrapiemy ich cukierki.*

*Wcale nie dziwi to nikogo,
A radość nas rozpiera, bo chodzi o to,
Byśmy mogli pogłębiać przyjaźń
My i oni po obu stronach Odry.*

*Są tacy sami jak my.
Różnimy się tylko językiem.
Lubią się bawić jak my,
I śmieją się tak jak my.*

*Kolega Dietmar z Frankfurtu,
Kolega Jasiu ze Słubic
Umieją obaj powiedzieć:
Dzień dobry i Guten Tag.*

Dzisiaj, kiedy idę przez ten most, nie jest ani gwaro, ani szumnie. Chłodny wiatr zmu-

sza do przyspieszenia kroku, od wody mocno ciągnie. O lodach mowy nie ma, ale nazbyt łatwa wydaje się ta rozpierająca radość. Ludzie nie idą przez most, tylko po to, żeby pogłębić przyjaźń, ale też żeby kupić przecier pomidorowy, oddać bluzkę do cerowania, napić się piwa, odwiedzić znajomków, albo jak ja — oszczędzić sobie jazdy PKS-em. Kiedyś jeden duży Frankfurt miał dworzec kolejowy po zachodniej stronie Odry. Do Słubic dojeżdżało się autobusem pół godziny z Rzepina. Ale ja zajechałem warszawskim pociągami na stary bahnhof, który w ten sposób znów służy obydwu miastom, i spacerkiem przez most — kwadrans.

Szczotka i wapno

Jest ich dobre kilkaset. Nazajutrz odwiedzam zakład, gdzie pracuje najwięcej, fabrykę półprzewodników. Przy taśmie siedzą trzy Polki, dwie Niemki, Polka, cztery Niemki — różnie. Z początku Polki zarabiały mniej, bo nie miały stażu, ale teraz wszystko się wyrównało, dostają co miesiąc 500, 600, bywa i 700 marek. Żeby przyspieszyć integrację załogi, organizuje się brygadami wspólne wieczorki taneczne, albo wyprawy do muzeum. Bry-

gadzie, która w przykładowy sposób razem pracuje i razem wypoczywa, liczy się za to punkty do współzawodnictwa, co ma także odbicie w wypłacie. Chodzą więc na te wieczorki wszystkie, czy która ma ochotę, czy nie.

Czy Polki i Niemki są jednakowo dobrymi robotnicami? Ingeborg Schoenberg, mistrz oddziałowy, zapewnia mnie, że tak. Trudno mi nie podejrzewać w tym kurtuazji: ostatecznie Niemcy od pokoleń są społeczeństwem przemysłowym, a nasi, zamieszkali na tych ziemiach, o fabryki otarli się tyle, co widzieli jadąc zza Bugu nad Odrę. Nie, Ingeborg upiera się, że mówi prawdę. Gotowa jest co najwyżej przyznać, że zarówno wśród Polek, jak wśród Niemek są takie, których chętnie pozbyłaby się z zakładu. Ale ludzi do pracy brakuje, trzeba przymykać oczy na drobiazgi.

Pytani o opinię o przygranicznych ziemiach polskich, odpowiadają Niemcy kurtuazyjnie: — Ale teraz jest znacznie lepiej. Tak samo odpowiada Ingeborg. Czy to znaczy, że dawniej było znacznie gorzej? Nie, skąd oni nie krytykują, stwierdzają tylko znaczną poprawę. Teraz jest tak, że Frankfurt od Słubic różni tylko skala wielkości: Frankfurt jest wielkim miastem, dochodzi do stu tysięcy. Słubice mają ledwie piętnaście.

Wiem, że różnice są głębsze. Ale nade wszystko wiem, że czystą kurtuazją jest ten pełen delikatności komentarz do przeszłości. Przecież byłem w Słubicach dziesięć lat temu. Nikomu nie mogło się podobać zapyziałe miasteczko z niesprzątniętymi ruinami, pajęczynami z ponemieckim zapewne stażem i nieśmiertelnymi kartkami na drzwiach sklepów: „wysłałam do biura”.

— Ingeborg, czy nie razily pani zaniedbania, kiedy pani przeszła pierwszy raz na polską stronę?

Jest powściągliwa.

— Od razu spodobało mi się, jak Polacy się bawią.

W to wierzę. Nie mam takich jak ona zachowań i powiem sąsiadom zza Odry w oczy, że wolę ich pracowitość niż fantazję. O siódmej wieczorem na ulicach Frankfurtu pusto, bo kto miał ochotę zanurzyć się w tłum — ten kropnął się na drugą stronę, do Słubic. Co z tego, że w Polsce wódka droższa, skoro lepiej smakuje?

Drażni mnie jednak, że tak ciężko przechodzą pani Ingeborg przez gardło słowa krytyki. Nie cieszy taryfa ulgowa. Od czasu otwarcia granicy Słubice zrobiły ogromny postęp, ale nie zrównały się i nigdy nie zrównają się

z Frankfurt, dużym miastem o siedmiokrotnie większej ludności.

Dawniej Słubice były peryferią pod każdym względem: geograficznym, ekonomicznym, kulturalnym, społecznym. Raz tylko potraktowano je solidnie, szczotką i wapnem, kiedy przez graniczny most przejechał wyścig pokoju, w 1962. Zawsze czuło się, że leżą 500 km od Warszawy. Po otwarciu granicy znalazły się 80 km od Berlina. Ruszyła fala turystów zza Odry; szukając sklepów kawiarni, miejsc rozrywki. Dla turystów z głębi Polski, Słubice stały się bazą wypadową, ostatnim punktem popasu w kraju.

Znalazły się pieniądze na usunięcie ruin i na nowe budownictwo. Na wymalowanie białą farbą krawężników i przejść przez jezdnię. Na modernizację hotelu i postawienie ładnych lokali gastronomicznych. Tylko ludzie, ludzie pozostali ci sami. Kiedy po kwadransie wyczekiwania przychodzi do ciebie nadąsana kelnerka, staje tyłem i nie podając karty pyta o zamówienie — zapominasz o wystroju restauracji, o starannie dobranych meblach, o konkursie srebrnej patelni.

Ingeborg, nie mogła pani tego nie zauważyć.

Niemcy nie zauważają naszych zaniedbań z uprzejmości. Ostatecznie każda uprzejmość

ma swoje granice. Te granice pokrywały się z granicą państwa, póki była zamknięta, Ale kiedy ludzie się przemieszali, nie można było zamykać oczu, jak się zachowują. Władze NRD, acz niechętnie, zaczęły karać mandatami polskich kierowców za wykroczenia. Nie toleruje się pijackich rozróbek. A niedawno pewna Polka w domu towarowym „Zentrum” w Eisenhuettenstadt ukradła komplet bielizny, złapana zrobiła awanturę.

Policja NRD ukarała ją surowo. Podobnie jak nasza milicja, kiedy schwytano Niemkę, która wyniosła ze sklepu w Słubicach spodnie, nie zapłaciwszy. Po pierwszych miesiącach zażenowania złodziei traktuje się po prostu jak złodziei, a nie jak Polaków, czy Niemców.

Do kina pójdziemy kiedy indziej

Wiele kobiet ze Słubic pracuje po drugiej stronie granicy. Tymczasem tu na miejscu brak salowych, brak sprzątaczek, a co będzie, kiedy się rozbuduje zakłady odzieżowe „Komes”?

Odwiedzam „Komes”, tuż za mną jakiś Niemiec granatowym wartburgiem. Budowa posuwa się dosyć ospale, nie tak prędko wycofa się stamtąd nasze kobiety. Na dziedzińcu zgromadzone sterty rur, specjalna konstrukcja no-

wej hali, import z NRD. Niemca z granatowego wartburga spotykam znów w sekretariacie dyrektora: okazuje się, że to kolega po fachu, dziennikarz z „Neuer Tag” z Frankfurtu. Za kilka dni gazeta ma swoje święto i chciałaby na festynie urządzić pokaz polskiej mody. Przybysz zza rzeki kurtuazyjnie puszcza mnie przodem: gościowi pierwszeństwo. Rzeczywiście, z nas dwóch ja tu jestem gościem z daleka, on — niemal miejscowy.

W „Komesie”, jak wszędzie, natrafiam na mieszane małżeństwa. Celina Leifer, młoda ekonomistka z działu kadr i szkolenia, trzeci już rok mieszka z mężem we Frankfurcie. Zamieszkali w pół drogi między jego rodzinnym Erfurtem, a jej rodzinnym Poznaniem, gdzie wciąż jeszcze jest zameldowana u rodziców. To był pomysł samego Berndta — żeby żona nie zrywała zbyt gwałtownie wszystkich więzów, żeby asymilowała się w nowym środowisku stopniowo. A może furtka odwrotu „w razie czego”? Teraz już nie. Celina jest pewna, że dokonała właściwego wyboru: — Wychodziłam za określonego człowieka, jego narodowość jest sprawą drugorzędną, chcę z nim być i koniec. Wnet przeniesie się chyba na stałe do NRD i skończą się drobne, ale dokuczliwe kłopoty: kiedy chcą wyjechać za granicę, jedno musi

załatwiać formalności tu, drugie tam. Kiedy chcą się zapisać na samochód, mają słabszą pozycję. I tak dalej.

Pytam, jak to było z nimi po kolei. Ciekawi mnie zwłaszcza ten pierwszy moment: żadnych uprzedzeń? Żadnych. Ona była studentką poznańskiej WSE, pojechała na praktykę do Lipska, gdzie on był studentem Handels-hochschule. Organizowano wspólne wieczorki, wszyscy się zaprzyjaźnili, Celina zaprosiła do Polski koleżankę, Berndt zapytał, czy może też przyjechać. — Moja rodzina, na szczęście, przeszła wojnę dosyć bezboleśnie, więc nie było powodów do specjalnych urazów — mówi Celina — a przy tym Berndt ma tyle uroku, że kto go raz zobaczył...

Szczęśliwi dwudziestoletni, dla których wojna jest historią. Szczęśliwi dwudziestoletni po obu stronach granicy. W fabryce półprzewodników rozmawiałem z asystentem dyrektora. Nie chciałem słuchać o współpracy z polskimi zakładami, o wspólnie organizowanych koloniach dla dzieci, tylko zapytałem: — Co myślą o Polakach i Polsce starsi Niemcy? Tamten na chwilę zamarł, traktując to widocznie jako pytanie do siebie, a potem: — Kiedy wojna się kończyła, miałem dopiero dziewięć lat... A ja miałem aż dziewięć lat. Dzieci w

Polsce dojrzewały szybciej. Nam pozostał od-
ruch i nie wszystko sobie umiemy wytłuma-
czyć. Nam, starszym. Ale dwudziestoletnich in-
teresuje jakie kto ma oczy, głos, figurę, po-
czucie humoru — a nie narodowość.

Nie, Celina od nikogo nie usłyszała żadnego
„zastanów się”, ani od rodziców, ani od kole-
żanek. Co nie znaczy, żeby weszła w środo-
wisko takie same jak to, w którym wyrosła.
Niemcy, wiadoma rzecz, są o wiele bardziej
zorganizowani i zdyscyplinowani. Często ja-
kieś prace społeczne, jakieś wspólne akcje. —
Czasem doprowadza mnie to do szału — od-
powiada. — Mówię mu wtedy: „Nie możesz
powiedzieć, że masz jakieś plany rodzinne, że
umówiłeś się z żoną do kina?”. A on na to
otwiera szeroko oczy i pyta: „Ależ o co ci
chodzi, skoro jest akcja... Do kina pójdziemy
kiedy indziej”.

Młodzi nie potrzebują uroczyście zawiera-
nych i zamasyżście podpisywanych umów
o współpracy. Po prostu chodzą na zabawy,
do kina, na piwo po obu stronach Odry nie
zastanawiając się specjalnie, że to posuwa na-
przód sprawę socjalistycznej integracji dwóch
narodów. Chociaż z drugiej strony — kto wie,
czy to byłoby możliwe, gdyby nie owe dele-
gacje ze sztandarami na moście, gdyby nie u-

roczyste nadanie ulicom nazw Seelowska i Zielona Góra Strasse, gdyby nie zapobiegliwe działanie słubickiego komitetu partyjnego, żeby na gwałt ściągnąć do sklepów lizaki, bo niemieckie dzieci bardzo w nich zagustowały. Słubice są miastem wybitnie politycznym i lizaki wybitnie politycznym towarem.

Zadziwiła mnie informacja, którą uzyskałem w administracji szkolnej: mianowicie plan współpracy łączył z sobą Frankfurt i Zieloną Górę, a na niższym szczeblu małe Słubice i Seelow. Tymczasem dyrektorka szkoły im. Pestalozziego we Frankfurcie powiedziała, że ona nie będzie przyjaźnić się z tym, kogo jej wskażą, ale kogo sama sobie wybrała i że jej partnerem jest i pozostanie szkoła nr 1 ze Słubic. Dlaczego? Bo poznała tamtejszych nauczycieli, a także dzieci poznały się między sobą i tak jest dobrze. Czyżby już zaszczepiony przez nas buntowniczy stosunek do poleceń?

Czy istotnie otwarcie granicy pozwoliło wymieszać się stylom myślenia i stylom życia? Czy Niemcy albo my nauczyliśmy się czegoś od siebie w sprawach wielkich, albo choćby małych? Dowiaduję się, że raczej w wielkich. Bo oto pani Celina Leifer opowiada mi o małych: we Frankfurcie, jak w całej NRD, na klatkach schodowych sprzątają sami lokato-

rzy. Ktoś z sąsiadów wywiesza grafik i co tydzień inna rodzina zamiata, odkurza, czyści. Próbowano zastosować ten sam system w Słubicach — ale któraś sąsiadka zaniedbała obowiązku, następna nie chciała być gorsza, trzecia w ogóle nie wzięła szczotki do ręki, bo nie jej kolejka i tak cała sprawa upadła.

Albo zakupy. W NRD ludzie mają mniej czasu, mniej jest sprzedawczyń, wszystko więc musi być lepiej zorganizowane. Przy kasie sklepu samoobsługowego stoi pusty koszyk i kasjerka przekłada doń towary z pełnego. Klient odchodzi z pełnym, pusty zostaje dla następnego. Każdy mieszkaniec Słubic to widzi, pracownicy handlu też — a mimo to w polskich sklepach trzeba ładować wszystko wprost do siatki i jednocześnie wyjmować pieniądze, zatrzymując w ten sposób całą kolejkę.

Dwie fale

Kiedy się wchodzi do Słubic z Frankfurtu, najpierw jest napis „Wilkommen in Polen”, potem sklep z czekoladkami, potem kasa wymiany waluty „Orbisu” i znów sklep cukierniczy. Chodzi o to, żeby najpierw gości powitać, potem ogołocić z resztki złotych z poprzedniej wizyty, wymienić marki na nowe zło-

tówki i znów je ściągnąć do sklepu. Cukierki, czekoladki — to lubią najbardziej. Nie ma chyba w Polsce drugiego miasta, gdzie wypadałoby tyle czekoladek na głowę, co tutaj: kiedy po otwarciu granicy zorientowano się w gustach Niemców, otwarto kilka nowych sklepów fabrycznych, zaopatrzonych bodaj nie gorzej niż w wielkich miastach.

Wszystko wychodzi naprzeciw przybyszom, żeby tylko zechcieli płacić. Żeby wymieniali na złotówki więcej marek. Pousadzano w „Orbisie” najładniejsze dziewczęta. Ale nawet one nie utargują dziennie więcej niż 5, czasem 6 tys. marek. Niemiec kiedy pracuje, to pracuje, ale kiedy wydaje, to się najpierw cztery razy zastanowi.

Niemcom wolno praktycznie wymienić, ile chcą — ale nie chcą. Polacy chcą, ale im nie wolno. Tylko 100 marek kwartalnie i jeszcze za książeczkę walutową 300 złotych. — Czy to jest w porządku? — zaperza się jeden z urzędników zakładów odzieżowych. — Jeżeli my mamy ograniczenia, niech i oni mają! Pięknie, tylko dlaczego my nie zrobimy takiej rurowej konstrukcji hali, jak ta, która oczekuje na montaż na dziedzińcu zakładów? Dlaczego trzeba ją importować z NRD i czym zapłacić?

Otwarcie granicy było dla nas pożytecznym doświadczeniem. Nie ma co mówić. Niemcy pracują lepiej. Ich sklepy są obficie zaopatrzone. Rychło okazało się, że fala polskich klientów wyprzedziła falę polskich turystów. Rychło okazało się że same obostrzenia celne nie wystarczą.

— Póki nie ograniczono wymiany, wychodziłem z autobusu jak z magla — powiada naczelnik miasta — a teraz prawie zawsze jeżdżę na siedząco.

Naczelnik dojeżdża z Rzepina. Póki nie ograniczono wymiany, z Rzepina dojeżdżały do Słubic dziesiątki handlarzy. Ale teraz jest pusto.

Naczelnik strzepuje popiół z cygara. Oczywiście NRD-owskie. Tutejsi jakoś sobie radzą. Jeśli mają trochę marek, to nie na wielkie zakupy, ale na drobne, codzienne. Właśnie cygara, piwo, coś do gospodarstwa domowego albo dla dziecka. Niejeden Polak idzie do Frankfurtu po kurczaka, bo tam tańszy. Niejeden Niemiec idzie do Słubic po kurczaka, bo tu lepszy.

Minęły czasy pierwszego handlowego upojenia, kiedy to w Polsce godzinę trzeba było czekać na benzynę, bo była tańsza niż w NRD, a tam wykupowano konfekcję dziecienną na

pięcioraczki za jednym zamachem. Słubiczenie wspominają to w czasie przeszłym bez żalu: irytowało i przynosiło wstyd po obu stronach granicy. Dzisiaj zdarzy się jeszcze czasem, że celnicy wypatroszą kogoś z dna torby albo z tapicerki samochodu drobnym przemyt. To już nie problem.

— Zresztą — mówi mi panienka z lokalnej komisji planowania — co tam warto kupić? Może owoce i warzywa, bo tańsze niż w Polsce. Ale tak? I u nas jest supersam, identyczny jak w NRD, niech pan obejrzy!

Idę obejrzeć. Rzeczywiście identyczny, sprowadzony stamtąd. Tak samo ustawione półki, tak samo wyłożony towar, choć oczywiście inny i ceny też inne. Kupuję jakiś drobiazg, podchodzę do kasy i widzę... czy mnie wzrok nie myli? Widzę, że kasjerka przekłada zakupy do stojącego obok, pustego koszyka.

E pur si mouve.

Czekając na mamuta

1.

Dobre idee dojrzewają długo; i to jest normalne. Ale czasem, jak się wydaje, czas dojrzewania biegnie nazbyt już opieszale. Weźmy dla przykładu pomysł połączenia Renu, przez Men, z Dunajem. Wyklął się ten pomysł w głowie sławnego króla Franków i cesarza Rzymskiego, Karola Wielkiego, więc jakieś dwanaście wieków temu — a zakończenie budowy zaprogramowanej przezeń drogi wodnej przewiduje się dopiero na rok 1982, jeśli nie będzie poślizgu. O ileż szybciej, powiedzmy nie bez słusznej dumy krzepnie koncepcja Kanału Odra—Dunaj, wobec poprzedniej konkurencyjna, a dotycząca naszych własnych interesów. Jeżeli wszystko ułoży się pomyślnie, wkrótce po roku 1990 Szczecin stanie się również por-

tem czarnomorskim, miliony — co mówię! — dziesiątki milionów, może setki milionów ton rybnickiego węgla i odrzańskich kruszyw krążyć będą po modrych falach Dunaju, a do Wiednia, gdy przyjdzie nam taka fantazja, pomkniemy wodolotem.

A kiedyż zrodziła się ta fascynująca wizja połączenia Odry i Dunaju? Nie tak znów dawno: za Karola IV, autora „Złotej Bulli”. Raptem sześć wieków temu, nie dwanaście.

Chwilowo jednak, przed ekspansją dunajską, czeka nas zadanie nieco mniej ambitne: wyreperować jaz w Januszkowicach (remontowany od 1974 r.). Jaz runął od „wielkiej wody”, a może (różnie o tym mówią), wskutek oszczędnościowego remontu. Najpewniej zaś ten jaz rozleciał się po prostu ze starości. Tak to bywa w życiu, niestety. My myślamy w przyszłość, w perspektywę, w Dunaj, w tranzyt, w Czarne Morze, w miliardowe zyski — a tu pęka kilka głupich pali i żegluga osiada na mieliźnie.

2.

W Ministerstwie Komunikacji słyszę:

— Przez te Januszkowice portowcy w Szczecinie zgrzytają zębami, bo na nabrzeżu barkowym pusto i cicho, nie ma co ładować na cze-

kające statki, a dyrekcja Dolnej Odry śmieje się w kułak. Tyle psów nawieszano na projektantach i budowniczych tej elektrowni, którzy „odwrócili się od rzeki”, którzy „wykazali konserwatyzm myślenia”, bo woleli zaufać kolei — a teraz wyszło, że ich na wierzchu. Ładnie by wyglądali, gdyby wierzyli w transport drogą wodną: wygaszone kotły, nieruchome turbiny. Teraz energetycy pokpiwają: bez PKP trzeba by węgiel wozić milionem kajaków. Odra nadaje się raczej dla materaców dmuchanych, niż zestawów pchanych.

W Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej mówią:

— Przez Januszkowice będzie pół miliona ton efektywnej straty w przewozach, chociaż prowizorycznie, bijąc pale Larsena, udało się nieco spiętrzyć wodę i przynajmniej ściągnąć z Kanału Gliwickiego uwięziony tabor.

W Przedsiębiorstwie Żegluga na Odrze korygują:

— Stracimy przez Januszkowice nie więcej, niż 250—300 tysięcy ton przewozów, a nie pół miliona. Uruchomiliśmy wszelkie środki zaradcze. Porty Opole i Wrocław — Popowice przeszły na pracę trzymianową. Do maksimum uruchomiliśmy dostawę węgla w wagonach kubłowych, które pozwalają na szybszy zała-

dunek. Flotę, którą udało się uwolnić z Gliwic i Koźła, rzuciliśmy na szlaki zagraniczne, żeby nie stała bezczynnie, żeby pracowała, a także do transportu między przeładowniami zakładowymi.

W opolskiej Administracji Odry:

— Jazy na Odrze i na Kanale Gliwckim — na ogół nie nadają się już do remontu. Budowano je w większości pod koniec XIX wieku. Ten w Januszkowicach poleciał już drugi raz. Na niego, bo jest pierwszy na Odrze, spada główne uderzenie wody, która niesie drzewo, konary, wszelkie śmieci i oplata nimi iglice, tworząc jakby bobrzą zaporę. Nie ma sposobu, żeby ją usunąć. Podczas przyboru ciśnienie hydrauliczne jest tak mocne, że stara konstrukcja nie wytrzymuje. Już nie mówię o kłopotach z ludźmi. Kto z młodych chce pracować na śluzach i jazach? Spróbuj pan wyciągać taką śliską iglicę, 50 kilo, pod naporem wody! Słaby i starszy nie da rady. Zamiast dwunastu ludzi, mamy sześciu — ośmiu łącznie na trzech zmianach. Poślizniesz się, potkniesz — lecisz do wody. W ubiegłym roku dwa wypadki śmiertelne. Albo będzie modernizacja i mechanizacja, albo żegluga na Odrze stanie.

Modernizacja? Oto co donosi gazeta zakładowa „Żeglarz Odrzański”:

„Kilka lat temu wstecz mieliśmy wielkie nadzieje, że Kanał Gliwicki po jego modernizacji będzie naprawdę dobrze spełniał swoją rolę. Dziś tej nadziei już nie mamy. Kanał Gliwicki po odejściu budowniczych znów świeci dziurami i podmytymi brzegami. Budowniczowie twierdzą, że to wina przepływających obiektów, a mnie się wydaje, że należałoby skontrolować normy zawartości cementu w zaprawie betonowej i wykończenie robót technicznych, nie mówiąc już o organizacji pracy”.

3.

Mimo wszystko, Odra ma dobrą prasę. Dużo się pisze o Odrze. I przychylnie. A najprzychylniej — w kontekście związków z Dunajem i całą siecią europejskich arterii śródlądowych. Pisze o Odrze „Odra”, konstatując, iż stworzenie takowych powiązań komunikacyjnych byłoby „ważkim czynnikiem pokojowego współistnienia i współpracy”. Pisze „Polityka”, wyrażając pogląd, że Kanał Odra—Dunaj to optymalny sposób pokonania bariery transportowej w Europie Środkowej. Na łamach „Kultury” Józef Kuśmierk, szalejący reporter, opisuje swe dramatyczne podróże wzdłuż i w poprzek kraju, w pogoni za specjalistami, którzy powinni

zająć się zbudowaniem wywrotnicy barek — a sądząc z kuśmierkowskiej swady, pomysł jest dla żeglugi wprost nieoceniony...

Prasa to mocny sojusznik, ale nauka mocniejszy. Gdyby zebrać wszystkie na temat Odry studia, referaty, dokumentacje, dysertacje — nie uniesie ich nawet najtęższa z odrzańskich barek. Na sesji naukowo-technicznej w Rybniku radziło o Odrze 160 ekspertów, z których każdy w jednym palcu ma problematykę tej „rzeki-robotnicy” (a jeszcze 36 ekspertów usprawiedliwiło swą nieobecność i otrzymało materiały). Przed Rybnikiem było międzynarodowe sympozjum w Raciborzu, po Rybniku — w Szczecinie.

Nauka to mocny sojusznik, ale partia mocniejszy. Prasa zachęca, nauka podpowiada, partia może nacisnąć pedał przyspieszenia. Radziły też o stanie spraw na Odrze instancje partyjne we Wrocławiu, Opolu, Szczecinie. Podjęto, nawet zrealizowano sporo niezbędnych operacji: powstał Zarząd Administracji Rzeki Odry, powołano specjalistyczne przedsiębiorstwa hydrotechniczne Odra 1 i Odra 2, rozpoczęto modernizację niektórych śluz. Ale to wszystko jeszcze szczebel utarczek taktycznych i działań patroli. Wielka, strategiczna ofensywa dotychczas na Odrę nie ruszyła. Wciąż

bowiem brakuje jednolitej wizji celu i zgody, jakich użyć środków.

Wszyscy potwierdzają, że problem Odry jest bardzo ważny. Węzłowy! Ale jaki kształt ostateczny powinien mieć system wodny w Polsce — a w nim jakie miejsce ma Odra? Od czego zacząć generalne porządki? Co najpilniejsze, co może poczekać? Jakimi metodami, z bogatego wachlarza technicznych propozycji, urzeczywistniać te porywające zadania? Każdy z zainteresowanych pieści własne pomysły, szermuje inną argumentacją. To zrozumiałe, nic w tym zdrożnego. Sprawę o takiej doniosłości należy przeanalizować dokładnie, rozważyć każdy z jej aspektów, uruchomić wokół niej cały potencjał wiedzy, doświadczenia, wyobraźni. Nie można przecież dopuścić, by w przyszłości powstawały takie dziwolągi, jak nowoczesna zaporą we Włocławku ze służą, która nie pasuje do nowoczesnych pociągów rzecznych.

Jednkże dysputy — im dłużej trwają — tym więcej rodzą kolejnych pytań. I powstaje obawa, by w ferworze ogólnego entuzjazmu nie zagłaskać kota na śmierć.

Katalog dylematów — węzłowych i całkiem marginalnych, lecz rozniecających ambicjonalne spory — jest bardzo długi. Na jego czele

pytanie niemal hamletowskie: najpierw Odra czy Wisła?

Odra, oczywiście Odra, bo Odra jest już zagospodarowana! Wisła, przede wszystkim Wisła, bo Wisła zagospodarowana nie jest! Tu będą szybsze efekty. Tam są większe potrzeby. Tu jest naturalne połączenie Śląska z morzem. A tam główna arteria zasilania Polski w wodę. Tu wzgląd na Historyczną Rację Stanu. Tam — na Dziejowy Obowiązek Wobec Królowej Polskich Rzek.

Gdy dwóch się spiera, zaraz doskakuje trzeci, jak w polskim sejmie (tym dawnym, szlacheckim sejmie): najważniejszy jest Kanał Odra—Dunaj! Też ma wiązkę argumentów o szansach eksportowej ekspansji na południe, o kolosalnych korzyściach z tranzytu, o Czechach, którzy płoną z ochoty i o Austriakach, którzy zaraz rozsypają sakiewkę, bo aż się rwą do Bałtyku...

No to i czwarty się zjawia, serwuje Kanał Śląski, który jednym cięciem rozplata gordyjski węzeł transportowych powikłań.

A piąty, niby Filip z konopi, znowu roztacza miraż Kanału Centralnego (bagatela, jakieś 30 miliardów w pierwszym etapie), nie fraśując się specjalnie jak go wypełniać wodą.

Szósty przypomni, że Polska jest korkiem ko-

munikacyjnym, przegradzającym system dróg wodnych Europy wschodniej i zachodniej; to przecież wstyd to strata dla nas i dla RWPG — a więc trzeba już się brać za kanał równoleżnikowy, bądź to przez dolny Bug, bądź specjalnym Kanałem Dęblińskim, który bardzo się przyda także Lubelskiemu Zagłębiu Węglowemu.

Aż skrzy się ta ogólnokrajowa debata od pięknych pomysłów, od arcysłusznych tez, od błyskotliwych ripost i kontrparad. Grube miliardy kosztów zaraz się zwracają w kalkulacjach jeszcze tłustszymi miliardami zysków. Szybujemy w przyszłość: rok 1985... horyzont roku 2000... W roku 2010...

Tymczasem jednak mamy rok 1975. Pęka kilka drewnianych pali w Januszkowicach i nieruchomości całą śródlądową żeglugę na parę tygodni.

Więc chyba jednak należy te generalne porządki zacząć od szlaku odrzańskiego, zmodernizować go i udostępnić nie tylko dla zestawów pchanych „Tur” (750 ton) i „Bizon” (966 ton), ale również dla perspektywicznych „Mamutów” (1860 ton ładowności).

Szlak odrzański to jest jednak istna skłádanka z nieprzystających elementów. Kanał Gliwicki trzeba pogłębić, bo się zamulił, umoc-

nić brzegi, bo się obsypują oraz przebudować śluzy, bo są o wiele za krótkie dla zestawów pchanych; to zadanie dość kosztowne, ale proste, rutynowe. Więcej roboty na Odrze skanalizowanej, od Koźła po Brzeg Dolny: trzeba zlikwidować kilka stopni wodnych, stare jazy iglicowe przerobić na nowoczesne sektorowe, zmodernizować i przedłużyć śluzy-staruszki (niektóre mają jeszcze „napęd ręczny”). To musi potrwać, to musi kosztować, ale nie będzie większych kontrowersji. Spór zaczyna się przy Odrze środkowej swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego od ujścia Warty. Kiedy przychodzi suche lato, wyłazą tu mielizny, barki grzęzną, żegluga ustaje — bywa, że na cztery miesiące! Czy ten odcinek należy skanalizować, czy pozostawić go *au naturel*? Problem jest trudny.

— Kanalizowanie Odry środkowej powyżej zaprojektowanego już stopnia w Malczycach byłoby nonsensem — mówi dr Władysław Magiera, doradca ministra i autor książki „Czynniki warunkujące rozwój floty na Odrze i Wiśle”. Wystarczy uzupełnić tam regulacje brzegów i operować, w razie potrzeby, wodą zmagazynowaną w zbiornikach retencyjnych. Ona wystarczy dla podniesienia poziomu rzeki. Maksymalizowanie programów inwestycyjnych

jest błędem, grzebaniem spraw realnych. Żegluga na Odrze środkowej i dolnej obejdzie się bez stopni piętrzących. Po co budować drożej, skoro można taniej — a z tym samym efektem?

— Gdyby całutką wodę, która spływa Odrą z jej dorzecza, 18 kilometrów sześciennych wody, zebrać jakimś cudem w jeden gigantyczny zbiornik, i gdyby tę wodę wypuszczać równomiernie do nieskanalizowanej rzeki, to i tak nie uzyska się stałej głębokości 2,5 metra, postulowanej przez żeglugę — replikuje mgr inż. Władysław Banach, dyrektor wrocławskiego oddziału „Hydroprojektu”. — Jeśli Odra ma być naprawdę drogą wodną IV klasy, musi zostać skanalizowana przez spiętrzenie, zabudowane w środkowym biegu jazami i śluzami.

„Gdy eksperci nie mogą dojść do zgody — powiedział Bertrand Russell — laik nie może uznawać żadnej opinii za pewną”. Z meandrów środkowej Odry przenieśmy się tedy nad górną, w okolice Raciborza. Tu przynajmniej sprawa jest jasna: trzeba zbudować kanał Odra—Dunaj.

Kanał? Zaraz, zaraz... Czy koniecznie kanał? Czy warto kopać przeogromny rów, którego wstępnym fragmencikiem jest sześciokilometrowy Kanał Kędzierzyński? A może łatwiej

i taniej byłoby trochę wyprostować Odrę od czechosłowackiej granicy do Koźła i korzystać z jej naturalnego koryta? Pierwszy krok już za nami: 5 kwietnia 1975 r. w Kopytowie pod Ostrawą padło przecież sakramentalne „cumy rzuć” — i popłynął Odrą do RFN pierwszy transport długich rur z kombinatu Witkowice, na dwóch połączonych burtami niewielkich barkach, popychanych przez naszego „Łosia”. Kapitan Karol Wiśniewski, sternik Henryk Adamczyk i marynarz Witold Hofman zainaugurowali wodny tranzyt z CSRS, nie czekając na Kanał Odra—Dunaj. No tak, to tylko próba, maleńka przymiarka (100 ton przyp. red.). Ale jeśliby zbudować tylko dwa stopnie, polski w Raciborzu i czeski w Kopytowie — już mogłyby wtedy swobodnie żeglować przez cały rok barki 200-tonowe. A w drugim etapie, po postawieniu jazów i śluz w Grzegorzowicach i Libiszowie, górna Odra stałaby się dostępna dla zestawów pchanych o wyporności 3500 ton.

Polsko-czechosłowackie pertraktacje na temat połączenia Odry z Dunajem trawają już kilkanaście lat. Ostatnio nabrały przyspieszenia. Obie strony doskonale zdają sobie sprawę z pożytków takiej wodnej drogi — i dla nas, i dla nich.

Czechosłowacji chodzi przede wszystkim o oddech dla Zagłębia Ostrawsko-Morawskiego, duszącego się w płataninie przemysłu i przeciążonych szlaków komunikacyjnych. Na budowę nowej kolei po prostu nie ma tam miejsca, zresztą żaden pociąg nie uniesie wielkogabarytowych elementów, na przykład kotłów dla elektrowni atomowych o jednostkowej wadze 340 ton. Takie ładunki mogą iść tylko Odrą. My jesteśmy w sytuacji podobnej, bo i Racibórz zaczyna przymierzać się do kotłów-gigantów. Ale dla nas sprawą jeszcze większej wagi jest „wejście z węglem” do krajów nadunajskich i czarnomorskich, więc połączenie Odry — przez Morawy — z Dunajem. To Czechów mniej interesuje. Zanim na dobre ruszy szlak śródlądowy do Szczecina, oni i tak będą mieli drogę Łabą — do Hamburga i drogę Men—Ren, do Rotterdamu (który się już reklamuje jako „Port Morza Czarnego”). Gdyby nie kłopoty wielkiego przemysłu Morawskiej Ostrawy — Czechosłowacja mogłaby odkładać ad calendas graecas projekt kanału Odra—Dunaj. Ale nie może. W obecnej sytuacji nasze zainteresowanie kanałem jest ogólniejsze, ale ich — pilniejsze. Chyba się więc wreszcie dogadamy — zwłaszcza, że i NRD,

i Austria, a trochę też Węgry mają swoje własne, związane z kanałem, obrachunki.

Warunkiem sine qua non funkcjonowania kanału, obojętnie który wariant jego przebiegu wyznaczy się w terenie, jest zbudowanie wielkiego zbiornika retencyjnego pod Raciborzem. Pojemność rzędu 250 milionów metrów sześciennych, dwa razy więcej, niż w Otmuchowie, prawie trzy razy więcej, niż w Turawie. Inny projekt mówi o miliardzie metrów. Powierzchnia — co najmniej kilkanaście kilometrów kwadratowych. Warunki geologiczne dogodne: nieprzepuszczalne podłoże trzeciorzędowe. Charakter zbiornika: wielofunkcyjny, m. in. ochrona przeciwpowodziowa. Przy niskich stanach Odra (koło ujścia Olzy) odprowadza 20 metrów sześciennych na sekundę, po ulewnych deszczach — nawet sto razy więcej! Zdarzyło się w historii, że stany wód, odczytywane na głównym wodowskazie w Miedonii koło Raciborza, „skakały w oczach”: godzina 6.00 — 0,66 m, godzina 19.00 — 2,55 m, godzina 6.00 następnego dnia — 3,60 m, godzina 18.00 — 5,70 m, godzina 4.00 rankiem dnia trzeciego — 7,30 m. Siedmiometrowa powódź!

Zbiornik raciborski to dla Odry i Nadodrza konieczność witalna. Ale, gdy słucha się na

ten temat fachowych wypowiedzi, prosty człek może popaść w rozterkę.

— Niestety, pochłonie on wspaniałe ziemie pszenno-buraczane — utyskuje Ekspert Pierwszy.

— Na szczęście, nie zaleje on ani hektara ziem przydatnych dla rolnictwa — zaklina się Ekspert Drugi — same tylko stare, wyeksploatowane żwirowiska.

— A może by Panowie Eksperci pojechali tam i po prostu obejrzel? Niektóre dyskusje „teoretyczne” straciłyby wprawdzie wskutek tego polemiczną zadzierzystość, lecz ileż zyskałyby na rzetelności!

5.

Nie ma mądrego w sprawie kalkulacji kosztów śródlądowego transportu. Jeśli się liczy w groszach za tona-kilometry — wychodzi tanio. Jeśli się dobije koszty inwestycji — wychodzi drogo; budowa szlaku kolejowego jest mimo wszystko znacznie tańsza, niż wodnego. Ale gdy odejmie się profity, które przy okazji regulacji i zabudowy rzek odnosi rolnictwo, gospodarka komunalna, przemysł, niekiedy energetyka — znów wypada tanio.

Jądro sprawy nie kryje się więc w rachun-

ku ekonomicznym, ale w technicznych problemach wywieżenia węgla z Górnego Śląska. Już dziś na wylotowych stacjach powstają zatory z wypełnionych wagonów — a statki czekają w porcie na załadunek. Za dziesięć lat trzeba będzie wywozić dodatkowo kilkanaście milionów węgla na eksport, jeszcze więcej — „na kraj”. Sama elektrownia pod Opolem spali rocznie około 7 milionów ton. Dlatego rozbudowa drogi odrzańskiej — wraz z Kanałem Śląskim, który doprowadzi barki wprost po urządzienia załadunkowe kopalń — nie jest kwestią wyboru najtańszego wariantu transportowego, lecz kwestią możliwości zrealizowania narodowych zadań gospodarczych.

Jutro wybór będzie tylko między paraliżem a prawidłowym krążeniem.

A dziś?...

6.

W samy śródmieściu miasta lądowego, Wrocławia, mała enklawa portowej egzotyki. Tuż obok, za bramą, zgrzytają tramwaje, pomykają taksówki, tutaj odrzańscy żeglarze — grzeją się na pchaczach — Bizonach i barkach — bizonówkach, stłoczonych w malownicze pączki. Tabor pływający mamy dobry i coraz lepszy,

stocznie rzeczne rozwijają się, ich produkcją interesują się zachodni importerzy. Gdyby dalej iść drogą doskonalenia barek i pchaczy oraz zaniedbywania inwestycji na rzekach — musielibyśmy w końcu tym supernowoczesnym obiektom pływającym przyczepiać kółka, bo inaczej nie mogłyby się poruszać po mieliznach.

Ale porzućmy te refleksje, dzień jest słoneczny, rozleniwiający — kontemplujmy raczej życie portowe in flagranti. Melodyjnie skrzypi suwnica nr 362, zbudowana w roku 1898, ale jeszcze zdalna do użytku; wszystkie urządzenia dźwigowe Portu Miejskiego we Wrocławiu są buchalteryjnymi ciekawostkami: wartość ich umorzenia jest znacznie większa od wartości początkowej, one — w sensie finansowym — istnieją ujemnie. Ale pracują, i to się liczy. Jeszcze nie zawaliła się także estakada w Porcie Popowice, chociaż zawalić się może w każdej chwili; póki co jednak pracuje, i to się liczy. Dochodzimy, i to się liczy, do eksploatacyjnego mistrzostwa: kiedy barka jest już tak stara, że można palcem przebić dziurę przez rdzę, to łątamy ją byle czym i pchamy do RFN na złom. Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze nie ma możliwości złomowania staroci. Jeśli się nie daje tych dziur zat-

kać nawet prowizorycznie — wlecze się wrak.

Są także, powiedzmy to, aby obraz nie był zbyt uczerniony, elementy technicznego postępu w śródlądowych portach. W Popowicach wybudowano nowoczesną przesypownię: system automatycznego zasysania, który ma sprawnie i szybko opróżniać barki z cementu, przenosić go wprost do wielkich, postawionych obok silosów. System jest szwedzki, bardzo wydajny. Niestety, nie działa i w żaden sposób nie udaje się go uruchomić do pełnej sprawności. Bezużyteczne są zatem również specjalne barki do przewozu cementu luzem, zakupione przez Żeglugę na Odrze; nie ma co z nimi robić.

Żeglarze odrzańscy są już ładnie opaleni. Odpoczywają przed kolejnym rejsem, krzepią się, robią przepierki. Na sznurkach schną podkoszulki i gacie, dodając topornym Bizonom familijnego ciepła. Schną także figi i biustonosze. Nie ma jeszcze zawodu śródlądowych marynarek, ale jest profesja jednorejsowych przyjaciółek marynarzy. Spełnia ona niezwykle istotną funkcję w całokształcie warunków eksploatacyjnych transportu rzeczno-ego. Gdyby nie te ofiarne panie, godzące się dzielić trudy i monotonię śródlądowych rejsów, którzyż młody człowiek zechciałby zaciągnąć się w służbę

Przedsiębiorstwa „Żegluga na Odrze” — skoro tyle jest innych zawodów do wyboru, bardziej popłatnych, mniej fatygujących? Węgiel na eksport, kruszywo dla budowlanych, fosforyty dla fabryk nawozów — wszystko co przewozi się barkami — zależy tyleż od stanu wody na Odrze, co od dobrej woli kilkudziesięciu pańienek-barkostopowiczek, zakochanych w pejzażach tej naszej pięknej rzeki. Ich ofiarność ratuje ogólnokrajowe plany przewozu towarów masowych, pomaga rozładować spiętrzenia na górnośląskich stacjach rozrządowych i realizować dostawy piasku i żwiru na budowę osiedli mieszkaniowych we wrocławskich Popowicach. A czynią to, dodać należy, wbrew srogim regulaminom porządkowym, narażając się na niechęć i podejrzliwość milicyjnych patroli z Komisariatu Rzecznego. Sprzyja im natomiast dyrekcja „Żeglugi na Odrze”: bez nich nie byłoby załóg, nie byłoby planu, nie byłoby premii.

— W porcie w Koźlu mamy trochę starych, doświadczonych, zrosniętych z rzeką kapitanów i sterników, ale we Wrocławiu samą młodzież — mówi dyr. Mirosław Horoś. — Jak który się ożeni — zaraz ucieka na ląd. Praca w żegludze jest bardzo trudna fizycznie; najbardziej kandydatów na marynarzy odstrasza rozłąka z domem, która trwa praktycznie

od Wielkanocy do Bożego Narodzenia. Podejrzewam, iż z roku na rok będzie gorzej z naborem. Ze wszystkich barier, stojących przed żeglugą, najtrudniejsza do przeskoczenia okazała się kadrowa. Do wyjątków należą tacy entuzjaści jak nasz najlepszy kapitan Wacław Dzido, który skompletował dobrą załogę i swoim pchaczem przewozi rocznie 50 000 ton ładunku, gdy inni nie dociągają do 30 000. On ma zarobek dobry. Ogromna większość naszych młodych żeglarzy traktuje jednak ten zawód jako barwny epizod w życiu: w każdym porcie narzeczona i czasem rejs zagraniczny. Wtedy dostają trochę dewiz, które potrafią cudotwórczo pomnażać handlowym sprytem — nawet bez kolizji z celnikami. Ale nawet i ten wabik nie rekompensuje dolegliwości zawodu, nie zmniejsza fluktuacji.

— A inżynierowie, wyższe kadry techniczne?

— Z tym kłopotów nie ma, żegluga śródlądowa stała się wśród studentów modna.

Może dojść do tego, że za każdym żeglarzem będzie stało paru inżynierów na zapleczu.

7.

— Kiedy przyszlismy nad Odrę, była ona dla nas podstawową szkołą hydrotechniki —

wspomina dyr. Banach. — Nie dlatego, że była rozwiązana wzorowo, wcale nie. Ale istniały na niej jednak liczne budowle, które nasi naukowcy przed wojną znali tylko z obrazków. Niemcy zabrali się do porządkowania całego systemu Odry po katastrofalnej powodzi w 1903 roku i kontynuowali prace jeszcze podczas ostatniej wojny: dla wielu ich inżynierów była to kryjówka przed pójściem na front. Zastaliśmy więc wiele, ale to „wiele” na dzisiejsze potrzeby — to o wiele za mało...

— Jest pan już, redaktorze, zakażony przez entuzjastów żeglugi. Nie neguję: to sprawa bardzo ważna. Ale istnieją ważniejsze. Zbiorniki retencyjne pomagają w potrzebie śródlądowym marynarzom, jeśli mają dostateczne zapasy wody, lecz głównym ich przeznaczeniem musi być zaopatrywanie miast i przemysłu. Niemal cały obszar Śląska cierpi na wodne deficyty. Odra jest prawie kanałem ściekowym, nie nadaje się do wykorzystania. Trzeba czerpać z jej dopływów, a lokalnie z wód podziemnych — na przykład w Opolu, które jest wyjątkowo pod tym względem uprzywilejowane. Natomiast w całych Sudetach zasoby wód podziemnych są nader ubogie.

— Istnieją, słyszałem, bardzo zaawansowane prace nad generalnym planem zagospodaro-

wania dorzecza Odry? Przy współudziale ONZ? Opracowywane na modelach z użyciem maszyn matematycznych?

— To prawda. Ale istnieją też, co ważniejsze, zaawansowane prace nad budową tych zbiorników. Robi się Mietków dla żeglugi i wrocławskiego przemysłu — woda w Bystrzycy zbyt brudna, by można ją uzdatnić dla ludności, robi się Wojanów dla Jeleniej Góry i Wałbrzycha, robi się Słup na Nysie Szalonej dla LGOM-u, przygotowuje się realizację wielkiego zbiornika w Kamieńcu Ząbkowickim, który zasili rejon Dzierżoniową, Bielawy i Świdnicy. Ten zbiornik zakończyłby zabudowę Nysy Kłodzkiej i rozwiązał niemal całkowicie wodne problemy Dolnego Śląska.

— A Racibórz?

— Profesor Secomski wydał niedawno opinię, że w najbliższych latach nie przewiduje się tego zbiornika, bo nie przybyło argumentów za budową, a wzrosły koszty realizacyjne. My, jako „Hydroprojekt”, w tym zakresie nie działamy, ale wiemy, że sprawą interesują się inne instytucje.

— Czy można byłoby skanalizować Odrę powyżej Koźła bez zbiornika raciborskiego?

— Nie można. Ale moim zdaniem nie trzeba jej kanalizować, wbrew koncepcji, lansowanej

przez Czechów. Jeśli zapadnie decyzja łączenia Odry z Dunajem, to taniej i dogodniej byłoby zbudować niezależny kanał obok górnej Odry.

Masz babo placek! Już, już wiedziałem, czego się trzymać, co propagować słowem pisanym, a tu pogląd zupełnie przeciwny. Ta Odra, to kapryśna rzeka. (najnowsze badania wypowiadają się za modernizacją rzeki Odry — red.).

8.

Gdzieś tak za dziesięć lat, no — za piętnaście, albo za dwadzieścia pięć, te wszystkie dzisiejsze spory i wahania hydrotechników i hydrogeologów, ekonomistów od transportu i żegludowców — wydadzą się nam rozczulająco staroświeckie. W roku 2000 ogromne zestawy barek, pchane „Mamutami — Super — Extra”, będą przez Bramę Morawską płynęły z rybnickim węglem do Dunaju, Dunajem do Morza Czarnego, przez Bosfor na Bliski Wschód. Inne będą szły tranzytem z Rodanu na Dniepr, cumując w gigantycznym porcie w Kostrzynie, który urośnie do rangi głównego śródlądowego portu Europy; obok będzie na pewno stał kombinat metalurgiczny, trzy razy większy

od Huty Katowice, zaopatrywany w rudę szwedzką i rybnicki koks wyłącznie barkami. Nad całym środkowym brzegiem Odry, dziś jakby pustawym, zapomnianym przez inwestorów, będzie tętnił ogromny okrąg przemysłowy, związany z rzeczną magistralą. Kuśmierkowe wywrotnice za naciśnięciem guzika będą przesywały tysiące ton. Dzięki niezliczonym oczyszczalniom pobudowanym przy wszystkich fabrykach i miastach wokół Odry, ulubionym zajęciem Opolan i Wrocławian będzie łowienie pstrągów na sztuczną muszkę, prosto z nadbrzeżnych bulwarów; woda w Odrze będzie tak czysta, że upadnie wytwórnia Pepsi-Coli, woda z rzeki jest zdrowsza. Zbiorniki retencyjne pokryją do tej pory ćwiartkę kraju — Polska będzie istnym rajem dla żeglarzy.

Zawali się jedynie barokowy Uniwersytet Wrocławski i pół Starego Miasta, zapewne z Ratuszem, bo wszędzie w piwnicach stoi pół metra odrzańskiej wody. Musi stać, bo tuż obok istnieje i podtapia całą okolicę stopień, który piętrzy wodę dla najmniejszej hydroelektrowni świata, o mocy około 0,5 MW.

A w Polsce, jak już coś kiedyś zbudowano

i to coś daje prąd — choćby dla kilkuset żarówek — to nikt nie ośmieli się wydać polecenia: rozwalić. Energetycy postawili sprawę jasno: prędzej zbudujemy nowy gmach dla Uniwersytetu, niż zrezygnujemy z naszej instalacji.

Arteria węgla

Na 96 kilometrze biegu Odry w granicach polskich, jej mroczne, ociążale równinne wody stają się jeszcze ciemniejsze, pełne ciężkich, mulistych smug. W pogodne dni niedzielne i świąteczne pasażerowie turystycznych stateczków przechylają się instynktownie przez burty i śledzą to rozgrywające się zjawisko świetlne — prąd rzeki zachodzi wibrującą, nieprzeniknioną materią, którą wnoszą w tym miejscu pozornie stojące wody kanału. Najczęściej przechodzą tędy barki z węglem, całe zestawy barek z węglem; to już wszystko tłumaczy, choć daleko pozostał nakryty dymami kopalń i hut śląski krajobraz, który najsurowiej — i najprawdziwiej — wypowiada się w biało-czarnej technice drzeworytu.

Przed oczami Koźle, rzeczny port. Pierwszy na Odrze. Miejsce gdzie w istocie Kłodnica

wpada do Odry, mało kto kojarzy dziś z nazwą rzeki. Wyparło ją pojęcie oznaczające sztuczną drogę wodną, trakt, który narodził się w wyniku potrzeb przemysłu; Kłodnica kończy się więc tam gdzie zaczyna się kanał. Rzeka, której powierzchnia dorzeczy wynosi 1121 km², a długość 84 km, blisko połowę koryta musiała oddać w służbę kanału. Niewiele już pamięta, że była czysta, rybna i jakaś sielska przez swoje równinne, ocienione brzegi.

Pomyślałem nagle o Ryszardzie Kajziku, który opowiadał mi o starym kanale, dawnych rodach „łodziarzy” i pamiętał ten czas, gdy Kłodnica była jeszcze prawdziwą rzeką. Wtedy, przed sześciu laty, kiedy zetknąłem się z nim w porcie i miałem chętkę pobobrować po portowym gospodarstwie holownikiem, przesmyknąć się przez kanał i już to miało się za zgodą kierownictwa portu stać — nagle odwrócił twarz na głos mojego przewodnika; spojrzałem i zrezygnowałem z miejsca z tego zamiaru — Kajzik miał gorączkujące ze zmęczenia oczy. Parzyło wściekle słońce, powietrze było jak war, on zaś stał już szesnastą godzinę, przyrośnięty do sterniczego koła. Suchy, lekko przygarbiony, siwooki, odprowadzał barki do nabrzeży, ustawiał, podpychał pod dźwig luki ładowni. I krążył. Był wszędzie, gdzie trzeba

wykonać jakiś pilny manewr. Pracowity, wytrwały milczek. Po powrocie muszę odszukać tamten notes, bo chyba już nie spotkam Kajzika w porcie a także Augustyna Gawora — przecież obydwaj chadzali jeszcze barkami po starym Kanale Kłodnickim...

Wiem, że w porcie teraz gorączka i wściekła harówka. Trzeba gwałtownie nadrobić martwe dni, kiedy barki nie dochodziły tutaj, ani nie wypływały na skutek awarii starego jazu w Januszkowicach. Z kopalń napierały przez cały ten czas nie kończące się transporty węgla, który upychano na placach składowych. Hałdy niebezpiecznie rosły, zaległości stawały się coraz większe, na kanale zamarło życie. Na szczęście port wreszcie ruszył, ale co to oznacza teraz dla ludzi! Na całej trasie odrzańskiej drogi, od Świnoujścia po Gliwice, panuje wzmożony ruch. Oby tylko nie opadł stan wody. Franciszek Szulc, kierownik Sekcji Ruchu wie, że nie jest za dobrze. Na to jednak nie ma siły. Ważne więc, żeby jak najwięcej barek odpływało z portu. Co to jednak oznacza dla ludzi!!

Ktoś, kto zjawi się tutaj po raz pierwszy, nie przeczuwa zaskoczenia, któremu potem ulega się na miejscu. Droga do portu kojarzy się z taborem wozów transportowych i ulicznym

zgiełkiem. A tu spokojna, zadrzewiona szosa, o którą raz po raz ociera się ocieniona wierzbami i porośnięta nadbrzeżnym gąszczem taka sobie rzeka. I jeszcze uprawne pola, rozległe łąki, stogi siana, stado krów w oddali... Można raczej zapomnieć, że jest się na Śląsku, pod bokiem wielkiego przemysłowego miasta... Bo nic nie zapowiada spotkania z poważnym portem, nawet gdy dotrze się już do celu. Niewysoki, piętrowy budynek administracji, jakieś baraki, kolejowe tory. Trzeba jeszcze przejść kilkaset metrów i osłupienie: potężne baseny, dźwigi, rozległe nabrzeża...

Nie nad samą Odrą bowiem, Wisłą, ani nad inną z wielkich polskich rzek leży nasz największy port śródlądowy, który w tym roku, o ile warunki nawigacyjne latem i jesienią będą dobre, może podejść pod 2,5 miliona ton przeładunku. A gdzie?... Myślę, że mało kto odpowiedziałby trafnie, nawet gliwiczanie nie wszyscy wiedzą, że za miastem znajduje się obiekt o tej skali. Nie tylko największy z polskich śródlądowych portów, ale i najnowocześniejszy, na który przypada ponad 40 proc. wszystkich „odrzańskich” przeładunków. Dla porównania — w tym roku 2200 tys. ton kiedy 1500 na Wrocław, 1300 na Koźle i 200 na Opole. Reszta — Malczyce i Ścinawa, Nowa

Sól i Cigacice — już się praktycznie nie liczy.

Cała reszta: polska żegluga śródlądowa to obecnie przede wszystkim żegluga odrzańska, która skupia 80 proc. naszych transportów wodnych. Awaria jazu w Januszkowicach oznaczała więc w tej sytuacji zamknięcie drogi na najważniejszym jej odcinku, zakorkowanie ruchu w jego krytycznym punkcie.

Alarm trwał wiele dni. W „Żeglarzu Odrzańskim” napisano: „Zadania planowe naszego przedsiębiorstwa w bieżącym roku poważnie wzrosły. Sytuacja więc wymaga od nas szczególnej koncentracji i dodatkowych wysiłków, by im sprostać. Kierownictwo ŻnO (Żegluga na Odrze) korzystając z łagodnej zimy postanowiło kontynuować nawigację, na odcinkach gdzie to możliwe, przez całą zimę. Dzięki tym wysiłkom zadania planowe I kwartału zostały wykonane z nadwyżką, co pozwolił optymistycznie myśleć o drugim kwartale br.

Jesteśmy wciąż w przededniu pełnej modernizacji istniejącej sieci dróg wodnych, które nie odpowiadają potrzebom — są przestarzałe i nieprzystosowane do transportu barek o większej pojemności. Wciąż jeszcze królowa naszych rzek, Wisła, nie jest splawna na całej swej długości a przebieg żeglugi na Odrze bywa ograniczony okresowymi opadami stanu wód. Po-

trzebne są nowe, odpowiadające warunkom żeglugi stopnie piętrzące i zbiorniki regulujące poziom wody. Potrzebne jest przecinające Śląsk, jakże ważne połączenie Odry z Wisłą. Także stary trakt północny przez Noteć i Wartę dawno już nie odpowiada wymaganiom. Tymczasem Wisła stała się potężną osią gospodarczą dzięki gigantycznym inwestycjom przemysłowym po wojnie: Oświęcim, Nowa Huta, Tarnobrzeg, Puławy, Płock, Włocławek... Wielkie kombinaty, elektrownie i miasta z Krakowem, Warszawą, Toruniem i Gdańskiem... Dziesiątki milionów ton węgla i stali, materiałów budowlanych, paliw, surowców chemicznych i nawozów sztucznych mogłoby wędrować tą najbogatszą w wodę polską rzeką.

Kanał Odra—Wisła i wizja projektowanego kanału Odra—Dunaj... A połączenie z Bugiem, które otworzyłoby szlaki Związku Radzieckiego i wpłynęło na gospodarczy rozwój ziem nadbużańskich? Wielka jeszcze czeka nasz kraj praca nad stworzeniem z naturalnych bogactw wodnych organizmu w pełni włączonego w krwioobieg gospodarki kraju. Z wszystkich rzek polskich jedynie Odra jest przystosowana do żeglugi na odpowiedniej długości, choć jej urządzenia wodne wymagają również ogromnych nakładów dla uczynienia z tej rzeki

szlaku spławnego o międzynarodowej klasie. Nasze transporty Odrą i pozostałymi śródlądowymi traktami wodnymi nie obejmują nawet jednego procentu krajowego przewozu towarowego. Udział żeglugi jest tu więc znikomy i nie wpływa na pozycje dwóch głównych rywali: kolei i transportu samochodowego. Gdzie indziej żegluga jest nie tylko partnerem, ale odnosi wiele zwycięstw, szczególnie nad koleją, której wyrzywa pierwszeństwo w przewozie ładunków masowych na dużych odległościach. Jest przede wszystkim znacznie tańsza i bezkolizyjna a to się liczy; koszty przewozu wodnego w USA są np. przeciętnie trzykrotnie niższe, dwukrotnie we Francji, nie mówiąc o Holandii gdzie transport ten opanował 2/3 masy towarowej. U nas są mniej więcej zbliżone, z tym — a to jest już nieprawdopodobnym paradoksem — że kolej ma przewagę nad żeglugą nawet w transporcie węgla, choć Odra i Wisła, dwie główne nasze rzeki, przepływają przez Śląsk i stanowią zewnętrzne granice naszego górnictwa. Czy może być korzystniejszy układ biegu tych rzek? Stan naszych dróg wodnych, z czym wiąże się bezpośrednio wielkość jednostek pływających nie pozwala jednak wykorzystać najbardziej naturalnej formy transportu. A wiadomo: im większe barki —

tym tańszy przewóz, im gęstsza sieć dróg wodnych — tym bardziej funkcjonują one na zasadzie naczyn połączonech.

Rozbudowane trakty wodne w Austrii, Holandii, Francji i Niemczech, powiązane gęstą siecią kanałów, powstawały przez setki lat, wynikały z rozwoju miast i przemysłu, gdy zaś pojawiła się kolej żelazna — nie mogła już zachwiać ich bytu. Interesy naszych zarobców nie były w tym czasie gospodarczo zbieżne. Nie jesteśmy jeszcze przygotowani do włączenia się w istniejącą śródlądową komunikację, gdy toruje się nowe kanały, poszerza istniejące, tworzy sieć międzynarodowych połączeń wodnych. Choćby kanał Ren—Men—Dunaj, który zwiąże Moze Północne z Czarnym i jeszcze bardziej wzmocni pozycję Rotterdamu oraz innych wielkich portów w tym rejonie. Ukończony ma zostać w 1981, a więc już niemal istnieje. Fakt ten przede wszystkim ograniczy pozycję Odry jako rzeki tranzytowej, może podciąć jej międzynarodowe aspiracje. Nadzieje w połączeniu Odry z Dunajem. Pierwszy krok w tym kierunku jakby został już zrobiony i nosi nazwę Kanału Kędzierzyńskiego.

Odra poprzez swój charakter rzeki granicznej i przez fakt, że jej źródła biją poza gra-

nicami kraju, jest powiązana z nami innego rodzaju więzami emocjonalnymi. I jeszcze jej dramatyczna historia, ta wielowiekowa nieobecność w dziejach polskich. Dwa jej rozdziały najważniejsze dla Polaka, to piastowski i ten z 1945 roku. Obydwa wojenne. W naszym myśleniu współczesnym kojarzymy z nią pojęcia polityczne i ekonomiczne, związane z gospodarczą funkcją Odry jako drogi wodnej. Do źródeł Wisły pielgrzymuje każdy Polak, kto jednak z nas dociera do Gór Oderskich w Sudetach na stok Kopca Fidlów, by garścią zaczerpnąć wody. Aż po Bramę Morawską czysta, potem przyjmuje potężny cios przemysłu i już nie odzyskuje biologicznej równowagi. Od ujścia Opawy jest w pewnym stopniu żeglowna. W granicach Polski już wyłącznie nizinna, uboga w wodę, wymaga szczególnie troskliwej uprawy. Jak daleka jest jeszcze wizja długich, kilometrowych składów barek, holowanych rzeką wytyczoną prosto, bez nagłych zakrętów, uciążliwych, ostrych zakoli koryta. A sama woda — ciężka, pełna osadów i odpadów wszelkiego pochodzenia... Każde miasto, każda fabryka, zrzuca do Odry i jej dopływów wszelkie brudy i nieczystości. Barki i urządzenia portowe żre korozja. Nadzieja w nowym pro-

mie wodnym i w międzynarodowych zasadach ochrony środowiska.



Dyrektor Pawłowski jest człowiekiem młodym. Rocznik 1940. Pochodzi z Kutna i z Odrą zetknął się, kiedy pobierał nauki w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Na Odrę patrzył więc przede wszystkim jako na drogę wodną, po której poruszają się braki, pchacze i holowniki i nad którą pracują liczne porty rzeczne. Uczył się myśleć jej kategoriami gospodarczymi, pogłębiał znajomość jej żeglugowych tajemnic, uczył się zasad nawigacji rzecznej i prawideł budowy urządzeń wodnych. Urodził się nad Ochnią, dopływem Bzury i z tą rzeczką związał swoje sentymentalne wspomnienia dzieciństwa. Ale jego pełne, męskie życie sprzęgło się z Odrą. Popływał sobie po niej, zna co to napór wody na ster, ten tętniący ucisk, który wyzwała radość panowania nad zasadzkami wody. Zna co to życie na barce poddane sztywnym regułom harmonogramu spławu. Jego myślenie wyżłobiły wody tej rzeki.

Wnet przybył do Gliwic dyspozytor, kierownik przeładunku, potem portu, wreszcie dy-

rektor techniczny — stopień po stopniu zawodowej kariery przybliżał go do coraz poważniejszych i samodzielniejszych decyzji. W tych już gliwickich latach ukończył studia w Politechnice Śląskiej w specjalności mechanika-technologa. To jego pokolenie ma przed sobą wielkie zadanie przekształcenia Odry w nowoczesny trakt nawigacyjny.

...Jego i Krakowiaka, który również nie wychował się nad wielką wodą, Krakowiak pochodzi spod Główna w Łódzkiem. Całkowita zbieżność losów, bo rówieśnicy i po wspólnym etapie wrocławskim. I on również popływał na barkach jako nawigator. Później trafił do portu w Gliwicach i stale awansując — dwa lata temu dobił się stanowiska kierownika portu. Pracował i jednocześnie studiował ekonomię w katowickiej WSE. Jakże częste to karty w rodowodach młodych Polaków. Praca i awans przez pracę oraz równoległe studia, jako zaspokojenie pełni możliwości rozwoju oraz satysfakcji zawodowych i osobistych.

Wiesław Wieczorek, zastępca kierownika portu i kierownik działu eksploatacyjno-handlowego, to już rocznik 1948. Przyjechał tu w 1967, jako maturzysta. U siebie, w kieleckim Aleksandrowie u podnóża Gór Świętokrzyskich, wiosce, gdzie stoi 80 zagród, nie widział dla

siebie szans. Trafił tutaj. Zaczynał jako robotnik. Szczebel po szczebłu, kursy, dokształcanie. Jego żony, rodowitej gliwiczanki i bezpośrednio podwładnej pracownicy działu nie ma dziś w porcie. Dziecko choruje. Ale już jest dobrze. — A na co?... — Na Odrę!... I nagle śmiejemy się razem.

Inaczej trafił tu Bronisław Gliński. Zaraz po wojnie osiadł w Gliwicach, w wyniku repatriacji. Główny dyspozytor pamięta dni gliwickiego portu od pierwszych jego powojennych miesięcy. Teraz syn kończy Technikum Żeglugi Śródlądowej w Koźlu i pod rękę ojca trafi. To dobry zawód, z przyszłością i widokami na szeroki świat, czyli po prostu kęs Europy. Syn Glińskiego — to już następne pokoleniowe ogniwo pracowników Odry. Dawniej był to zawód wyłącznie rodowy i dziś nim staje się po części, ale inna prowadzi doń droga. Dwa technika kształcą odrzańskie kadry oficerskie — kapitanów i mechaników, ponadto istnieją jeszcze szkoły zawodowe żeglugi śródlądowej: do jednych i drugich trafia młodzież z całej Polski.

Ale zaraz po wojnie Odra dzięki Kajzikom, Sapokom, Reinertom, Gramalom, Papuszom, Feresom, Auguśnikom, Koenikom i Skolikom, rodom z dziada pradziada wodniackim, dzięki

tym z Otmętu i Góraždzy, Krapkowic i Koźła, Kłodnicy i Straduni, Większyc i Raszowej, z nadodrzańskich i przyodrzańskich miejscowości Opolszczyzny, mistrzom w tym fachu trudnym i poważnym, których przodkowie przed stu laty weszli na te wody i oswoili je, sami stając się na końcu żywą częścią tej z natury uległej rzeki.

Rozmowa z Pawłowskim o Odrze dotyczy problemów technicznych i ekonomicznych. To jasne, że znaczenie Odry wynika przede wszystkim z tego, że jest arterią komunikacyjną, łączącą wysoko uprzemysłowiony Śląsk z zespołem portowym Szczecin—Swinoujście. Jest to również trakt włączony poprzez kanały Odra—Sprewa i Odra—Hawela w system śródlądowych dróg wodnych Europy Zachodniej.

Już dziś podaż zleceń przekracza trzykrotnie zdolność przewozową floty i przepustowość tej dalekiej od doskonałości arterii komunikacyjnej, którą w tym roku przetransportuje się 5 400 tys. ton ładunków (1975 — red.). Cała reszta wywrze swój potężny nacisk na przeciążoną kolej i tabor samochodowy. I tak będzie jeszcze długo. Jak długo? Ano właśnie. Za lat pięć zdolności przewozowe wyniosą ponad 13 mln ton, ale potrzeby ponad 29 mln; w 1990 te ostatnie określa się na 49 mln ton, przy

możliwościach niewiele ponad 20 mln. Co to oznacza — po prostu to i tylko to, że prawie czterokrotny rozwój zdolności przewozowych Odry w stosunku do stanu aktualnego niewiele zmieni, bo równolegle wzrastać będzie podaż zamówień na transport tą rzeką.

Są to oczywiście prognozy wynikające z badań studyjnych i obliczeń szacunkowych. Może więc zdarzyć się, że podaż nawet w tym stopniu nie zostanie pokryta i coś wręcz odwrotnego, że zyska Odra godne jej położenia możliwości i perspektywy rozwoju, że stanie się wreszcie tym, czym raz stać się musi, z racji usytuowania geograficznego i kierunku rozwoju naszej gospodarki. Bo jak dotąd oprócz rozwoju nadodrzańskich portów wzrostu tabo-ru transportowego i obrotów przedsiębiorstwa Żegluga na Odrze, wciąż potrzeby odrzańskie- go traktu transportowego nie są dostatecznie doceniane.

A czemu Odra musi sprostać? Przede wszystkim jest najdogodniejszym szlakiem do transportu węgla, dla wielkich miast, zakładów pracy i elektrowni usytuowanych nad jej brzegami oraz do eksportu węgla morzem i siecią kana-łów i w głąb Europy. Wielką arterią górniczą pozostanie więc w pierwszym rzędzie. W roku 1975 zapotrzebowanie na przewazy węgla O-

dra obliczono na 8 782 tony, ale zdolności przewozowe sięgają tylko 21 proc. tej liczby (1 800 ton); za lat pięć zamówienie wyniesie ponad 18 mln ton — i znów tylko w 40 proc. można będzie temu sprostać (transport 7 290 ton); natomiast w 1990, przy możliwościach przewozowych węgla w wysokości 13 200 mln ton — oferta ma wynieść ponad 33,5 mln ton (znów tylko 40 proc. pokrycia). A więc węgiel, przede wszystkim on wyznacza rozwój i zadania tej rzeki — węgiel, król odrzańskich spławów. Węgiel i rudy, surowce fosforowe i kruszywo, cement i nawozy sztuczne, ciężki sprzęt, maszyny, urządzenia i nieskończony rejestr wszelkiej drobnicy.



Dziś jednak stan tej najważniejszej polskiej drogi wodnej wymaga gruntownej modernizacji, żeby przynajmniej można było w pełni wykorzystać posiadany tabor. Nadzieja w powołanych do życia przedsiębiorstwach hydrotechnicznych Odra I i Odra II. Przystąpiono też do licznych prac — wykonuje się pospiesznie obiekty regulujące, uzbraja awanporty śluz, likwiduje szczególnie uciążliwe zakola, trwa budowa nowych jazów w Januszkowicach

i Zwanowicach, rozbudowuje się i wyposaża porty, powstają nowe bazy przeładunkowe...

Przymiarki do rekonstrukcji Odry są duże. Powstanie nowy stopień wodny (jaz i śluza) w Malczycach, następnie w Głogowie — a to newralgiczny punkt. Dno bowiem jest tam miękkie i trudno utrzymać głębokość tranzytową, która wynosi 2 metry. Zależność od prądu wody i... przypadku jest na tym odcinku zupełna. Każdy większy przepływ zmienia obraz dna. „Przemiały na Odrze” powodują powstawanie niebezpiecznych mielizn szczególnie w okolicy Cigacic. Tam najgorzej i już niejedna barka zaryła się w dno.

Obecnie ostatni stopień wodny znajduje się w Brzegu Dolnym — poniżej Odry jest rzeką wolnopławną. Uporządkowanie jej przepływu w rejonie Głogowa wyzwoli szlak odrzański z podstępnej pułapki. Ale to nie koniec regulacji tego traktu — ileż czeka pracy w górę rzeki, aż po Racibórz, bo od tego miejsca powinna być Odra bezwzględnie żeglowna. Racibórz zresztą już oka z niej nie spuszcza. Miejskowa fabryka, która produkuje coraz większe kotły i urządzenia (specjalizacja w ramach RWPG), z przeznaczeniem na eksport, jedynie Odrą może wyekspediować je w świat. Dziś je-

dnak tylko przy bardzo korzystnych stanach wodnych można podejść tu z barkami.

Racibórz — to już właściwie granica. Odra powinna być przetarta jeszcze wyżej. To bardzo ważne dla tranzytowej pozycji tej rzeki. Został już urobiony symboliczny początek. „Żeglarz Odrzański” nadał tej informacji tytuł: „Nie czekając na Dunaj”. Co się stało?... Otóż z nowej przystani Kopytov pod Ostrawą wypłynął transport długich rur z kombinatu metalurgicznego Vitkowice, przeznaczony dla odbiorcy w RFN. Zestaw transportowy złożony z dwu niewielkich barek i pchacza, który prowadzili kpt. Karol Wiśniewski i sternik Henryk Adamczyk, wyruszył z Kopytova pożegnany przez tysiące zebranych na brzegu ludzi. Prasa, radio, tv, władze czechosłowackie i nasz konsul. Uroczysta chwila — „cumy rzuć”. Choć na niewielką skalę i niepozornymi barkami, ale spławna Odra podeszła pod Ostrawę! Przetarto więc szlak w górę, ujawniono możliwości transportowe niezwykle ważne dla nas i naszych południowych sąsiadów. (100 t. — red.).

Najważniejsze jednak zadania czekają nas jeszcze wciąż na dotychczasowej części tego traktu, gdzie odbywa się główny transport. Trzeba go po prostu przebudować. Modernizacja jednej nitki śluz (system dwóch równole-

głych) do długości 190 metrów, co pozwoli przyjąć zestawy składające się z 2 barek i pchacza oraz przeznaczenie drugiej w obecnych rozmiarach dla potrzeb barek motorowych, stworzy całkiem nową sytuację na kanale. Wzniesienie wspomnianych stopni wodnych i przebudowa istniejących śluz poniżej kanału, umożliwi osiągnięcie na Odrze nawigacyjnej głębokości 2,5 metra. Wyprostowanie krzywizn i zakoli — poruszanie się po szlaku odrzańskim dużych jednostek od 1000—2000 ton (obecnie pływają barki od 350—600 ton). Dopiero po tych pracach stanie się Odra drogą wodną IV klasy międzynarodowej — i to już szczyt jej możliwości wyznaczony zasobami wody.

To zrobione być musi, i tylko wtedy marzenia o wielkim kanale łączącym Bałtyk z Morzem Czarnym, kanale Odra—Dunaj, będą realne. Od tego bowiem zależy sezon nawigacyjny, który dziś obliczamy na 275 dni, wydłuży się o pełny miesiąc. Dopiero wtedy będą mogły wejść na Odrę wielkie, znacznie bardziej opłacalne jednostki. Nacisk możliwości nawigacyjnych tej rzeki wpłynie jednocześnie zasadniczo na rozwój istniejących portów rzecznych. Staniemy się partnerem w międzynarodowej żegludze śródlądowej.

Dyrektor Pawłowski jakby przeczuł, że chce i o to zapytać, o kanał Odra—Dunaj, którego wizja tak nas urzeka, choć — jak dotąd z tym jednym traktem nie dajemy sobie w pełni rady.

Trwa więc od lat dysputa, spór akademicki zaiste, czy drogi wodne górują nad transportem kołowym i koleją, czy też odwrotnie. A prawda jest tylko jedna — splawne rzeki, trakty kolejowe i szosy wzajemnie muszą się uzupełniać i dopełniać. Droga wodna jest kosztowna, wbrew pozorom — w budowie znacznie droższa niż lądowa, ale na lądzie jest dziś tłok straszliwy i będzie jeszcze większy, rzeka zaś biegnie w zasadzie wytyczonym przez naturę korytem: mosty, wiadukty, trakcje elektryczne, sieć telekomunikacyjna, warunki urbanistyczne, naciski na drogę — z tym nie ma na wodzie kłopotów.



Port pracuje na pełnych obrotach. Lecz nie odnosi się wrażenia nerwowości i pośpiechu. To równy, spokojny rytm powoduje, że nie odczuwa się napięcia, które na pewno gdzieś tam podskórnie się czai, w sprzężonym organizmie urządzeń i ludzi. A ludzi niemal nie widać. Dźwigi jakby pracowały same, z tą monoton-

na powtarzalnością operacji, która po czasie powszednieje i usypia. Wygłuszony zgrzyt żelastwa, jękliwy ryk silników, napięty dygot i sygnały ostrzegawcze dzwonka, kiedy portowy żuraw przesuwa się po szynach.

Jest chłodno, wiatr przelatuje po wodzie ruchomą brwią. W porcie stoi 8 barek z rudą i 13 pustych, w trakcie załadunku. Niepokojny holownik gospodaruje w basenie węglowym. Pyka silnik przyspieszonym warkotem podczas manewru i znowu przypomniałem sobie kapitana Ryszarda Kajzika. Już zapytałem o niego Krakowiaka; no tak, na rencie. I on i Gabor. Nareszcie nacieszą się domem i rodzinnym życiem. Bo tak naprawdę, to tylko zimą, podczas martwego sezonu na Odrze, mieszkali pod ludzkim dachem. Dom z ogródkiem, kawałek pola, małe gospodarstwo — życie do którego tęsknili zawsze na wodzie. Czy jednak teraz nie tęsknią za Odrą, rzeczynymi portami i życiem na barce?

Z dwu stron nabrzeży przełamane sylwetki dźwigów. Jest ich tu osiem, w całym porcie 14. Ruda z barek wygarniana czerpakami wędruje wprost na wagony. Węgiel z wagonów wprost na barki. Dostarczany jest do portu w specjalnej konstrukcji wagonach, tzw. kulbłowych, składających się z dwóch lub czte-

rech pojemników o zawartości po 14 ton. Pa-
trzę, Dźwig odrywa kubel z platformy wago-
nu, unosi nad barłę, dno się rozchyła i wę-
giel spada do ładowni. Chwila — i jest po
wszystkim. Przyglądam się temu jak zajmują-
cej, automatycznej zabawce.

Wieczorek nie odstępował mnie, zna tutaj
wszystko i stara się uprzedzić każde pytanie.
W ogóle od roku 1967 zmieniło się tutaj wiele.
Rozpoczęto generalną zabudowę portu. Wypo-
sażono go w nowe urządzenia i dźwigi. Naj-
większy nasz port śródlądowy to obiekt wyso-
kiej klasy.

Dziś przeładunek wyniesie 10 tys. ton. Do-
bra norma. Ale bywają okresy, że przeładunku-
je się 15 tys. To bardzo dużo ale możliwości
tego portu są znacznie większe, lecz limitują
je zdolności przewozowe i wyposażenie odrzań-
skiego traktu. Kanał Gliwicki w swym obec-
nym stanie może przełknąć 4,5 mln ton prze-
wozu. Ale gdyby unowocześnić urządzenia ślu-
zowe i zapewnić odpowiednią regulację pozio-
mu wody, jego przepustowość zrównałaby się
z mocą przeładunkową portu — a to już ozna-
cza 6 milionów. I jeszcze gdyby wykorzystać
możliwości istniejących trzech basenów, uz-
broić je we wszystko co trzeba, port gliwicki
może, dojść do 10 mln przeładunku rocznie.

Gliwice nie mają swoich barek i załóg, choć wszystkie porty odrzańskie podlegają tutejszemu Zarządowi Portów. W rejsach na tym szlaku zatrudnionych jest półtora tysiąca ludzi. Od Gliwic po Świnoujście. Żegluga na Odrze (z dyrekcją we Wrocławiu) — jeśli nawet dodamy do tego 600 osób pracujących w portach, nie jest więc przdziebiorstwem zbyt wielkim, gdyby posłużyć się skalą zatrudnienia w wielkich kombinatach. Działa jednak na obszarze olbrzymim, obejmującym czwartą część Europy. Do Gliwic docierają jednostki z odległych stron. To cel wiążący niezliczone kierunki rejsów.

Piękny obiekt. Port składa się z trzech basenów. Jeden spośród nich, położony z tyłu przed wjazdem do portu a zbudowany dla transportu paliw płynnych, jest od wojny w zasadzie nieczynny. W pełnym ruchu znajduje się tylko węglowy, który może przyjąć pod swe dźwigi 48 barek. Basen drobnicowy wykorzystany jest po części, ale już wiadomo, że powstanie tu stanowisko kontenerowe. Obydwa przechodzą w rozległy awant-port, gdzie mieści się punkt zdawczy barek, i skąd potem wyruszają kanałem na odrzański trakt.

Wieczorek nie pamięta już Kajzika i Gabo-

ra, choć wie, że tacy tu byli. Za to wiele może o nich powiedzieć Bronisław Gliński.

Opowiada więc o początkach żeglugi w 1945, ja notuję, Wieczorek również uważnie słucha. Port był zdewastowany, droga wodna rozbita. Na dnie Odry spoczywały niezliczone masy żelastwa, leżały zatopione barki. Nie było taboru, porty zniszczone, brak ludzi. Oczywiście dno, otworzyć szlak — to było najważniejszą sprawą. Wydobywano jednostki, remontowano i odradzała się odrzańska flota.

Kajzikowie, Sapokowie, Gramale i wszyscy pozostali odnowili po wojnie ten zamarły szlak. W tych latach, chyba w 1949, na Odrę przeszły też niektóre rody wiślańskich wodniaków z częścią swego taboru — Dębski, Depka, Nowakowie... Dziś już wszystko pomieszało się i zatarło. Najmłodsi z rodowych wodniaków powojennych podeszli pod rentę. Łamią się tradycje, zrywają i płaczą. Już nie zawsze syn Skolika w ślady ojca idzie i do innych zawodów garną się potomkowie Małków, Feserów i Sapoków. Ostatnich było tyłu, że ich numerowano: pierwszy, drugi, trzeci, czwarty — boć i imiona się powtarzały. Teraz do tego fachu trafiają młodzi z całego kraju, wielu jest po specjalnych szkołach, dużo zjawia się z „Marwoju”. Często jednak zaczepiają się o ten za-

wód ludzie niespokojni, którzy liczą na chleb łatwy i życie awanturnicze. Ci rychło pojmują błąd i odchodzą. Częściej muszą stąd odejść.

Opolszczyzna wciąż jest żyzna dla odrzańskiego naboru. To dobry zawód. I z wielkimi tradycjami na tych ziemiach. A nasze barki coraz częściej docierają w głąb Europy. Można poznać świat. I dobrze zarobić. Można popłynąć w głąb Belgii, Holandii, Francji, aż po wielkie porty morskie na Zachodzie. Bezpośrednio za granicę, nie licząc morza, wysyła się z Gliwic systemem kanałów śródlądowych 100 tys. ton masy towarowej, głównie koksu i węgla. Przywozi zaś wyroby maszynowe, urządzenia, blachę i co się da. Ale na takie rejsy, najczęściej węglowe, nie wyznacza się byle kogo. Człowieka trzeba najpierw sprawdzić. Musi udowodnić, że może reprezentować swój kraj za granicą. Istnieją stałe linie do odbiorców polskiego węgla. W okresie przerwy nawigacyjnej nasze barki bywają ponadto oddawane w dzierżawę wraz z załogą przedsiębiorstwom zachodnim. Te szanse są również magnesem w wyborze zawodu. Prawda jednak jest taka, że kto nie posiada pewnych cech, „nie czuje wody”, odleci stąd, zawsze porzuci ten trudny fach ludzi twardych, samodzielnych i odpornych na samotność.



Stare „rody łodziarskie”, to ludzie żyjący na wodzie, niekiedy całymi rodzinami, na barkach, do których dochodziło się ciężko, krwawą pracą. Ktoś, kto zaczynał w tym zawodzie, jako pracownik najemny, po latach nabywał małą, starą barkę i sam się do niej często zapręgał. Dosłownie jak burlak, idąc brzegiem starego kanału. Potem płynął z prądem i stawiał żagiel. Grosz do grosza i z czasem dochodził do większej barki. Już konia najmował do holowania. Z czasem i pracowników płatnych. Taka barka miała cenę skarbu i troskliwemu oku właściciela nie uszedł żaden szczegół. Jak oni wszyscy szanowali swoją własność! Po wojnie jednostki odrzańskie zostały upaństwowione, ale dawni ich posiadacze nadal pozostawali na swych jednostkach i z tą samą pieczołowitością odnosili się do nich. Dlatego tak długo te barki mogły służyć na Odrze. I dziś jeszcze pewna część tych jednostek pływa. Straszliwym dniem w życiu była zawsze dla tych rodowitych, starych dziedzicznych wodniaków, decyzja o skierowaniu wysłużonej barki na złom, do kasacji. Co za dramaty dla ludzi, którzy musieli z nich zejść, z odziedzi-

czonych po ojcu, po dziadku — jakby tracili ojcowiznę.

Znakomici fachowcy, mistrzowie w zawo-
dzie, przekazali następcom wszystkie tajniki
swojego fachu. Z ich zejściem z wody zamyka
się pewna epoka w odrzańskiej żegludze. Dzi-
siaj stosunek załogi do barki jest typowo uży-
teczny, obywa się bez sentymentów. Przejście
z jednej na drugą jest czymś normalnym i zwy-
czajnym. Życie na nowych jednostkach, no-
wych i nowoczesnych, stało się wygodne.
Zmieniły się, ale to zupełnie, warunki bytowa-
nia: lodówki i telewizory w kajutach, łazienki,
bieżąca woda, coraz lepsza izolacja wyciszająca
huk silnika. Z naszych stoczni rzecznych ze-
szły na wodę świetne jednostki. Pracuje się
już nad typem obiektu o pojemności tysiąca
ton, o jeszcze lepszych warunkach bytowania
załóg. Inna jest też organizacja pracy niż on-
giś: coraz częściej przechodzi się na spław cią-
gły, bez postojów z wymianą załóg po 10
dniach kursu.

Dawniej w użyciu były barki holowane. Je-
dnostki często spore, ale uciążliwe w warun-
kach odrzańskiej nawigacji. Za holownikiem,
na skutek pracy śruby, wytwarzał się dodat-
kowy opór wody. Nawet więc i dlatego, nie
licząc uciążliwości biegu rzeki, każda barka

musiała być wyposażona w ster, a więc posiadała obsługę. Uciążliwa była również praca w porcie. Były kłopoty z manewrowaniem i wyprowadzaniem jednostek na szlak. Teraz do sprzężonych barek podchodzi pchacz i rusza zestaw w drogą — jednym prowadzony sterem. Na starej barce także warunki życia były prymitywne. W kajucie — piecyk, woda w wiadrach, lecz od czystości wszystko lśniło. I trzeba przyznać także, że lepiej dbano o żołądki. Rano musiała być i to koniecznie, zupa mleczna. Salceson popijany piwem nie istniał w jadłospisie. Ani wódka nie miała na barce miejsca. Nie cierpieli starzy tak często na choroby przewodu pokarmowego, dobrze znosili dziesiątki lat na wodzie. Mieli siłę i zdrowie. Jedynie podatność na reumatyzm zmuszała niektórych do zejścia z Odry. Surowi, oszczędni, zdyscyplinowani, wymagający wobec siebie... Dzisiaj z tym różnie bywa i wciąż wielu trafia do tego zawodu po prostu z jakiegoś przypadku. Gliński ma sentyment do ludzi z tej epoki odrzańskiej i głęboki szacunek.

Kiedy poznałem Kajzika, na jego „barce” panowało jakieś wyczuwalne napięcie. Później zrozumiałem o co chodzi; na razie nie zwracałem uwagi na jego pomocnika, który tkwił

z boku bez koszuli, brązowy, rozgrzany, lśniący a cały w nieprawdopodobnych tatuażach. Było po dłuższej suszy i kiedy Odra ruszyła — spiętrzenie robót wymagało pełnej koncentracji sił wszystkich.

Kajzik wywodził się spod Krapkowic. Na wodzie „siedział” już 43 lata. Jego pradziad, dziad i ojciec, też chadzali barkami Odrą. Potem on i dwaj bracia. Syn już nie przystał do tego zawodu, zięciowie też wybrali stąpanie po ziemi. Stary odpowiedział: — Słusznie. Co to za życie, jeszcze gdy się jest młodym! Ale jak człowiek założy dom? Co żona ma z takiego chłopca. Zawsze gościem. Na przykład teraz: niby to krok do domu a już dwa tygodnie nie byłem u swojej kobiety.

Dawniej szło się na barki jako do jedyne go zawodu. Miał lat 14 i zaraz ojciec zabrał go z sobą — a nie było na barkach ręki surowszej niż ojcowska. Dwie pary młodych, zdrowych rąk, liczyły się w gospodarskim rachunku. Przez lat dwadzieścia pływał potem na barkach, zanim przesiadł się na holownik i stanął za sterowniczym kołem.

Tak jak Kajzik trafił tu ongiś także z prawa dziedzicznego zawodu Augustyn Gawor. Miał również 14 lat gdy przełknął pierwszy raz surowy kęs wodniackiego chleba. On także

wywodził się spod Krapkowic, z Malni. Stał tego dnia z barką w porcie i przyjmował przeładunek. Załoga barki Gawora miała opinię świetnie dobranej, lecz stary młodym ciągle dojadał, wymawiał brak twardości i rozluźnienie dyscypliny. Jak z tym jest — zapytałem potem Kajzika i wtedy nie wytrzymał. Rzekł, że połowę ludzi z żeglugi by wyrzucił, bo nieroby i pijaki. Spojrzał przy tym na muskularnego pomocnika, który szybko schował się w kąt. Spojrzenie Kajzika kłuło.

Obydwaj, Gawron i Kajzik, chadzali jeszcze barkami po starym Kanale Kłodnickim. Dziś drogę z Gliwic do Szczecina przebywa się z zegarkiem w rękę. Wtedy niosło się z prądem. Jak dął wiatr przeciwny i tydzień wlokło barkę do Wrocławia. Gdy dobrze zadęło — stawiano żagiel. Pływanie było wówczas okrutną harówką. Węgiel ładowano ręcznie. Stary kanał wąski i wiele potu kosztowało przeciągnięcie barki przez węziny. Utknęła — trzeba było zepchnąć ją z mielizny bonsztakiem. A teraz — w ruch idzie całe stado koni mechanicznych silnika.



Tamten stary kanał rozpoczynał się w Zaborzu — dzielnicy Zabrze i wychodził wprost

z podziemi obecnej kopalni „Zabrze-Zachód”. Stąd wypływały na powierzchnię barki załadowane węglem. Kanał zbudowano w 1806 roku za sprawą potrzeb z dnia na dzień rozwijającego się górnictwa i hutnictwa, w oparciu o wody spławnej rzeki Kłodnicy. Była to więc od początku i z pierwszej potrzeby arteria węgla. Szerokość starego kanału nie przekraczała 10 m a głębokość 1,5 m. Barki miały też ładowność niewielką — kilkanaście ton. W drugiej połowie XIX wieku kolej zaczęła stopniowo wypierać transport wodny, choć była kosztowniejsza. Kanał bronił się jednak. Z końcem stulecia poszerzony i pogłębiony osiągnął szczyt rozwoju w 1910 r., kiedy spłynęło w dół 105 tys. ton ładunku, zaś w górę przewieziono 40 tysięcy. Ale wnet zaczął się zmierzch tego wodnego traktu, gdy na Odrze zaczęły się pojawiać wielosettonowe jednostki, które nie mieściły się w granicach wyznaczonych biegiem Kłodnicy.

Budowę Kanału Gliwickiego, w miejsce starego, rozpoczęto w 1933 roku. Hitlerowcy, mając na celu przyszły podbój ziemi polskich i rabunek śląskich bogactw, zamierzali równocześnie, wykorzystując tzw. służby pracy, zlikwidować w sztuczny sposób bezrobocie. Obiekty ukończono w przededniu wybuchu woj-

ny. Powstał port rzeczny i obecny kanał zasilany w wodę przez Kłodnicę i Drawę oraz zasoby rezerwatu wodnego w basenach, dokąd przenika woda gruntowa przez wodonośne zwi-ry. Rok 1945 przyniósł ogromne zniszczenie urządzeń portowych. Pozostały tylko dwa dźwi-gi. Zagiął specjalny sprzęt. Spław kanałem został zatamowany. Około 1200 zatopionych je-dnostek tarasowało szlak z Gliwic do Szcze-cina. Nasza droga odrzańska zaczynała się więc — jak wszystko — od ruin. Pokolenie Kajzika, Gawora i Glińskiego wykonało w tamtych la-tach olbrzymią pracę, ażeby przywrócić ten szlak spławny życiu, a później położyło fun-dament pod rozwój odrzańskiej żeglugi, choć nie zawsze należycie doceniano jej znaczenie gospodarcze. Przed pokoleniem Pawłowskiego i Krakowiaka, przed Wieczorkiem i synem Gliń-skiego, stoi wielka sprawa związania Odry z Dunajem, przebicia się do siebie dwu odle-głych mórz.

Stan wody na Odrze wynosi dziś w Mie-doni — 183 cm, u ujścia Nysy — 260, w Brze-gu Dolnym — 200 cm. Nie jest zbyt dobrze. Trochę płytko a brak pełnego zanurzenia ba-rek to straty w towarze. Każda barka wypro-wadzana z portu będzie dziś o 80 ton lżejsza. Stopa załadunkowa na odcinku Gliwice—Ko-

źle wynosi bowiem 140 cm, zamiast 160. Franciszek Szulc może z miejsca obliczyć ile to daje w ogólnym tonażu na odrzańskim szlaku.

Stoję przed tablicą orientacyjną, obrazującą aktualne położenie wszystkich jednostek na Odrze i w basenach, wraz z rodzajem ładunku. Najwięcej płynie węgla do nadodrzańskich miast, elektrowni i portów — aż po morskie. I do odbiorców zagranicznych. 215 sztuk barek motorowych i 435 pchanych służy Odrze, 120 pchaczy mozolnie prowadzi swoje jednostki. Trwa normalny dzień pracy. I żadnego nie ma w tym romantyzmu. Tylko codzienność.

Stąd do Świnoujścia, do nabrzeża Władysława IV, jest 805 kilometrów, 738 do Szczecina, 256 do Wrocławia i 150 do Opola. Arteria węgla przez cały czas znajduje się pod precyzyjną i czujną kontrolą. Dwa razy dziennie na magnetycznej tablicy przesuwają się odrzańskie jednostki — z prądem i pod prąd.

Jej Wysokość Wicekrólowa

czyli krótkie vademecum z dziejów Odry

Radośnie zdumieni Opolanie w słoneczną niedzielę przystawali na odrzańskim moście, wychylali się przez barierkę i z satysfakcją obserwowali buszujące nad burą wodą stadko śmigłych mew. Niekiedy ptak pikował w lustro, wyławiał dziobem zdobycz i wspaniałym aerodynamicznym ślizgiem obłego ciała wzlatywał nad seledynową zieleń nadbrzeżnych łożyn, aby w locie złasować żer.

— Skoro mewy — serce rosło i rosły nadzieje, gdy to konstatowano — przesunęły się z Wrocławia w górę rzeki aż pod Opole, w Odrze musi być ryba. A skoro jest ryba, to znaczy, że...

Entuzjazm brutalnie mi ostudzono:

— Jaka tam znowu ryba pęta się panu po biednej głowie! — Mewki przyfrunęły do nas nie dlatego, że w Odrze znów pojawiła się ry-

ba, tylko dlatego, że zaraz za mostem nad brzegiem jest Centrala Rybna, która do wody stale wrzuca zepsute śledzie.

Zmyślne ptactwo śladem spływających resztek dotarło pod Opole pokonując ponad 80 kilometrów wodnego szlaku. Fakt. W Groszowicach mew już nie ma.

1. Encyklopedyczny prolog

czyli o niedoskonałości statystycznego obrazowania

Statystyczny rysopis Jej Wysokości Wicekrólowej zawiera Mała Encyklopedia Powszechna pod hasłem „Odra”;

„rz. w Polsce i CSRS, druga pod względem wielkości w Polsce; wyznacza granicę między Polską a NRD; źródła w Górach Oderskich (CSRS); dł. 866 km (w Polsce 741 km), pow. dorzecza 118.611 km²; uchodzi do Zalewu Szczecińskiego; dopływy: Olza, Mała Panew, Barycz, Warta (pr.), Nysa Kłodzka, Bystrzyca, Bóbr, Nysa Łużycka (1); w dorzeczu zbiorniki retencyjne: częściowo skanalizowana żeglowna na dł. 761 km; ważna droga wodna...”.

Statystyka jako forma utrwalania i metoda ukazywania rzeczywistości? Owszem. Odzwie się metaforycznie i galowo Wicekrólową Rzek polskich. Obok Wisły. Silnie uregionalnieni patrioci w ogóle uznają ją za monarchię numer jeden. Tak czy owak, nieważne. Przywykliśmy do niej, tak się z nią serdecznie zrośliśmy każdą tkanką swego jestestwa, iż na co dzień nie bardzo odczuwamy jej bliskość, jej istnienie, nie bardzo zdajemy sobie sprawę z jej smutnej egzystencji, z jej pożytków nie do wyeksploatowania i szkód, nie do zapobieżenia, z tego jak daleko, głęboko i trwale wcięła się, wdarła i werżnęła w warstwy naszej świadomości, jak wniknęła w życie osobiste, społeczne, regionu i kraju, jak zdeterminowała naszą gospodarkę, politykę, kulturę i sztukę, jak nam jest nieodzowna, bliska i tragiczna, jak frapujące niczym powieść ma dzieje hydrograficzne, historyczne, biologiczne i narodowe, jak się rodziła, wzrastała, żyła i zamierała, jak kulila się, drżała i cierpiała pod razami rozbuchanej cywilizacji industrializacji, urbanizacji i agrokultury.

— Gdyby ta rzeka umiała się poskarżyć na swój los — powiada poeta — nadbrzeżny kamień spłynąłby krwawą łzą.

2. Toponimia

**czyli nie uregulowane meandry
płynnych hipotez**

Gramatycznie słowo „Odra” należy do rodzaju żeńskiego.

Może kobieca płeć i kobieca kapryśność sprawia uczonym tyle kłopotów? Semantyka pojęcia „Odra” dotąd stawia krnąbrny i konsekwentny upór, upór kobieco bezzasadny wszelkim wyjaśniającym przekomarzaniom i zalotom najwytrawniejszych filologów, usiłujących określić rdzeń i prasłowo zakodowane w czterech literach imienia rzeki. Językoznawcy, a było ich wielu, potrafią bezbłędnie wyprowadzić nazwę Wisły aż z wyimaginowanego języka praindoeuropejskiego. W przypadku Odry ani nie potrafią, ani nie mają tej pewności czy prawidłowo wywiedli hipotetyczną genealogią imienia. Trwa spór o znaczenie pojęcia, wysuwa się różne domniemania brzmiące dla laika jak abrakadabra, mniej lub więcej wiarygodne i plus minus udokumentowane.

Areopag polskich lingwistów tylko w jednym się zgadza: że nazwa rzeki jest grubo starsza niż państwo polskie, że sięga pomro-

ków matecznika słowiańszczyzny, że słowiański nurt zdążający ku morzu słowiańską ziemią Gołęźyców, Opolan, Ślązan, Lubuczan i Lutyków pierwsi, ochrztili Słowianie i, że pień źródłosłowowy, który wypuścił tę gałązkę toponimiczną, jest pierwotnie z krwi i kości słowiański.

W coś należy uwierzyć w indeferentnym świecie; najbardziej przekonuje mnie wywód prof. dra Stanisława Rosponda:

— W wyrazie „Odra” — powiada znakomity znawca śląskiego nazewnictwa osobowego i topograficznego — jest zawarty rdzeń „-dr-”, nośnik tego samego znaczenia co w jądrze słowa „drzeć” i „arty”, przenośnie rwący z dużą siłą jak odrzański nurt. „O-DR-a” pochodzi z tego samego pnia semantycznego, co starosłowiańskie „drati”. Słowem: nazwa zawiera wartko niespokojny charakter rzeki.

Dziś: Odro, Rzeko moja o na wpół tajemniczym imieniu, okiełznano twoją burzliwość i umęczono w jedno stulecie bardziej, niż przez miliony lat istnienia, umęczono i pozostawiono tobie na ironię a sobie na niesławę, martwość nieugiętego imienia tak, jak pozostawia wojna kikut spalonego komina na ruinie domu sproszkowanego przez pocisk.

3. Geologia

czyli narodziny rzeczno niemowlęcia

Ile lat ma Odra?

To zaledwie geologiczny dzieciak w stadium oseska. Nawet gdyby uwzględnić wcześniejszy przeddyluwialny okres rozwoju płodowego, okres gdy tym obszarem wstrząsały tektoniczne konwulsje rodzenia przejściowych kształtów topograficznych, to i tak curriculum vitae praodry nie wykroczyłoby poza geologiczne niemowlęctwo. Wiek Ziemi szacuje się na cztery do siedem miliardów — wiek rzeki jedynie na sześćdziesiąt milionów lat.

Sześćdziesiąt milionów lat temu z obecnych obszarów nadodrzańskich ustąpił praocean, pozostawiając po sobie ślad w postaci mięszu grubej wapniowej calizny pod cienkim naskórkiem ziemi. Energia wnętrza niespokojnej ziemi wypchnęła wzwyż pradno ponad lustro wodne praoceanu tworząc Wyżynę Śląską.

Wtenczas kształtowała się nitka Jej Wykości Wicekrólowej.

— W Trzeciorzędzie — powiada znawca geologii Józef Szaflarski — następuje wynurzenie tego obszaru i odtąd bez przerwy jest on łądem aż do chwili obecnej. Na tym podniesionym obszarze zaczęły się oczywiście uwi-

daczniać główne elementy paleomorfologiczne, które stały się jakby modelem wyjściowym, który po szeregu przeobrażeń doprowadził do dzisiejszego obszaru rzeźby.

Wbrew skostnieniom symboli map wody rzeki ani minuty nie płyną tym samym korytem; powodując się bezwzględny prawem fizycznego ciśnienia i brutalną nieustępliwością ekonomiki hydrologicznej, ciągle, przez ery, epoki i wieki poszukuje najłatwiejszego, najkrótszego i najsensowniejszego dojścia do zlewni, ścina zakola, podmywa brzegi i wymywa głębie, nanosi łachy i muliste płycizny, rzadziej żłobi nowe koryto w napadzie powodziowej euforii i przemieszcza łóżysko, lecz ogólny zarys doliny Rzeki i jej toru dziś jest taki, jaki był miliony lat wstecz. Może tylko kierunek spływu bardziej biegł ze wschodu na zachód.

W momencie poczęcia prarzekę hołubił inny krajobraz, krajobraz groźnej, surowej, puste i gołej ziemi, ziemi zbielałej jak kość, wysuszonej przez słońce pustyni, ziemi pozbawionej jakiejkolwiek roślinności. Był to pejzaż pradna praoceanu, pejzaż skały osadowej świeżo spękanej pod naporem górotwórczych sił, pejzaż kanionów, szczelin i rozwarstwień, wybrzuszeń i gładów o dziewiczo ostrych niezerosowanych krawędziach. Rzekłbyś: dopiero co

odstrzelony margiel w opolskim kamieniołomie. Jeden z gigantycznych kanionów wybrała rzeka. Wody o zielonkawoniebieskim odcieniu miały większy spadek, silniej parły, rwały i burzyły się, energiczniej rzeźbiły koryto, napierając bocznymi erozjami na brzegi łagodziły i wygładzały odwieczne leże.

W słońcu nad ubogim w barwy pustkowiem wlokły się chmury brzemienne zarodzą ulew, rozszarpując na strzępy swe cienie o ostre jak brzytwa krawędzie spękanego wapnia.

Więcej niż pięćdziesiąt milionów lat dopasowywała się do łoża, łagodziła pejzaż, modelowała go, dawała otoczeniu życie. Pozornie zamarła kilka milionów lat temu podczas kilku zlodowaceń. Lodowiec posuwając się z północy na południe i nanosząc obcy tym okolicom surowiec, góry piasków, otaczaków i moren zamroził wody rzeki, zaś jej koryto wykorzystał niczym naturalny tor, niczym pociąg szyny. Ale pod nim, szczególnie w momencie ustępowania i cofania się z powrotem pod biegun, płynęły już wody i mozolnie odgrzebywały starą rzeźbę najbliższego sąsiedztwa tak, jak konserwator dzieł sztuki odkrywa spod warstwy nowszego malowidła pierwotny, bezcenny i najstarszy obraz.

Wówczas, rzeko, żyłaś i dawałaś życie.

4. Paleozoologia i paleobotanika

czyli o cytrusowych rozkoszach opolanek

Brzegi współczesnej rzeki obrasta bujna mokrolubna zieleń: kępiaste łby seledynowych łozin, strzelista i giętka jak wąż wiklina, sękaty maczugi kudłatych wierzb poskręcanych reumatyzmem, buławy ciemnozielonych drzew olchowych i gufrowane listki czarnej olszyny, burzany, łopian, dmuchawiec i setki gatunków dzikich traw. Ta postać flory pojawiła się w nadodrzańskej dolinie bardzo późno. Dopiero gdzieś przed dziesięcioma tysiącami lat.

Trzy pokolenia zimnickich Kuców — starzyk Antoni, syn Józef i wnuk Ryszard — pracowały nad chłopską samorodną kolekcją wymarłych reliktów nadrzecznego świata śląskiej przyrody; ostatni z nich, pasjonat wszystkiego co stare, Ryszard, zginął na polach: tak zapamiętanie wypatrywał za tym, co ludzie kopali nogą, za przeszłością ziemi, że nie zauważył miny wfaszerowanej w piasek.

Skamieliny leżą w łubiance na parapecie werrandy.

— Wszystko to — stareńki Józef Kuc, powstaniec śląski i działacz narodowy, mistrz budowy organów i zawołany sadownik, chłop-

-filozof i amator-archeolog ukochaniem ziemiczki śląskiej sięga do jej embrionalnych początków — zostało zebrane na nadodrzańskich polach i łąkach w okolicy Zimnic, a nie przywiezione tutaj Bóg wie skąd!

Najwcześniejszą florę reprezentują dwa eksponaty. Skamielina potężnego pnia i dwie cytrynki, w tym jedna rozłupana, z tego okresu, gdy na Śląsku królował tropik, ciepło tak nachełne i wilgotne jak trzewia podzwrotnikowej dżungli. Skamielina o stalowo-brunatnej barwie, twardsza od hartowanej stali i cięższa niż ołów, mieni się gamą szlachetnie zarysowanych słoï; jest to pozostałość pradawnej paproci-olbrzymia, które ongi zarastały brzegi pra-Rzeki. W przedpotopowych cytrynach wyraźnie rysuje się jaśniejsz skamieniały i porowaty miąższ oraz nieco ciemniejsza skórka.

— Ówczesne gospodynie — starzec z frantowska mruży oko — nie musiały stać w kolejce w „Delikatesach”, wystarczyło wyjść przed próg i zerwać z drzewa.

Lodowiec staranował paprociowe puszcze i cytrusowe lasy, wionął arktycznym mrozem i zostawił po sobie echo chłodu. Tropikalna flora nigdy nie odżyła nad brzegami rzeki.

— Ten kamienny ułomek, to ryba atramentowa — starzec zamyślił się: — Ostatnie zna-

lezisko Ryszarda... A ten, to dawno wymarły żółwik i ślimaczki. Jak się znalazły na polu? Może rzeka wylała się z brzegów? Może atramentówka i żółwiki uwierzyły chwilowemu przyborowi, poszły z wodą i ugrzęzły w popowodziowym rozlewisku w jakimś dole, by przeleżeć w nim miliony lat, nim oko syna je dojrzało, a ręka podniosła i otarła z błota?

Lodowiec, który zmeł w monstualnych żarnach granit na piasek, wyparł stąd atramentowe ryby, żółwie i ślimaki. Na zawsze.

Niszcząc jedno środowisko i jego gatunki tworzył warunki dla egzystencji tak już bliskiego nam poglądalnego świata przyrody: zalesił obrzeża Rzeki karłowatymi brzoza, bursztynową sosną, zepchnął w te okolice stada renów, mamutów, jaskiniowych niedźwiedzi, włochatych nosorożców, schodzących wądołami do wodopoju w cichym zakolu rzeki.

— Tu są kopyta mamucie — powiada Kuc. — Jedno dojrzałego osobnika i jedno kopytko mamuciątka, które zginęło przedwcześnie, oba zakonserwowane w kamień.

Odra ongiś żyła i dawała życie roślinom i zwierzętom.

Dziś: Odro, Rzeco moja, jakże cię człowiek umęczył od źródeł po ujście...

5. Psychologia

czyli o odwiecznej niezniszczalnej kobiecości

Odra, i Wisła są rodzaju żeńskiego. Niczym dwie monarchinie o odwiecznie zaborczo kobiecej psychice nie tylko od prawieków zachłannie strzegą swego stanu posiadania, własnego imperium dorzeczy, obszary dopływów bocznych rzek, rzeczek, strumieni, potoków i ruczajów, ba nawet najdrobniejszych źródełek, nie tylko wytyczyły pomiędzy sobą sporną granicę działu wodnego i obwarowały je strażą zbrojną w prozaiczne prawo ciążenia, ale nawzajem dyplomatycznie intrygują przeciw sobie, cichcem przesuwają graniczne kopce międzyrzeczy, rozszerzają sfery oddziaływań, anektują przygraniczne skrawki i wcielają je w swoje włodarstwo. Dynastyczne emulacje między Odrą i Wisłą ani na sekundę nie przerwane zawieszeniem broni trwają od koło miliona lat i nie ustały do tej chwili, kiedy stawiam kropkę po tym zdaniu.

Ostra rywalizacja rozpoczęła się po uformowaniu obecnej rzeźby Wyżyny Śląskiej. Był okres w dziejach rzeki, gdy bardziej krzątała się przy domowych porządkach, usuwając obcy narzut epok glacialnych; jakby rzec: pe-

dantyczna gospodyni zajęta pilniejszą sprawą oczyszczania mieszkania z brudu po gwałtownym zalaniu i zaśmieceniu i chwilowo nie mająca czasu na jałowe sprzeczki z sąsiadką.

— Innym zjawiskiem morfologicznym — twierdzi Jerzy Lewicki — po ustąpieniu lądolodu z Wyżyny Śląskiej, zachodzącym przy usuwaniu akumulacji lodowcowej i odgrzebywaniu dawnej rzeźby przeddyluwialnej, sprzed 28 milionów lat, jest walka pomiędzy dopływami Odry i Wisły o dział wodny, polegająca na ścinaniu i kaptażach, tj. zdobywaniu przez dopływy Odry górnych biegów czy części dorzeczy niektórych dopływów Wisły.

Więcej inicjatywy, zadziorności i agresywności wykazała, wykazuje i będzie wykazywać Odra. Jeszcze przed zlodowaceniami powykraślała to i owo z imperium Wisły. Lądolód zamroził zapędy wiślanej siostrzycy, trochę przytemperował jej zapał zamrażając otoczenie, zmniejszając gwałtowny dotąd spadek wód Rzeki, ich rozpasanie i samowolę, ich euforię i siłę wojowniczą. Ale potem, jak rekonwalescent po chorobie, wicemonarchini rzuciła się ze zdwojoną energią do ataku na starszą siostrę powodowana uczuciem szybkiego odrobienia straconego czasu.

— Po ustąpieniu zlodowacenia — konkludu-

je znawca dynastycznych wojen obydwu rzek — proces ten odnowił się ze znaczną siłą i trwa do dziś!

Ekspedycyjne korpusy JK Mości Odry już zagarnęły spore odcinki Czarnej Przemszy stanowiące integralną część dominium JK Mości Wisły, zaś rzeki Kłodnica i Bierawka, wasale Odry, toczą aktualnie ząarty bój o przyanektowanie rzeczki Gostyń i Mleczna, poddane Wisły, wdzierając się powoli i systematycznie w głąb ościennego terytorium.

Że grabić to brzydko i nieładnie? A mówić z taką sympatią o wojowniczości rzeki to jeszcze bardziej fi donc? Cóż, wojny zawsze bywały królowymi ludzkich wad i wadą królów. Kto tę batalię ostatecznie wygra? Qui vivra, verra.

Dziś: jakżeś umęczona, Rzeczko ma; wciąż to samo — *ceterum censeo Carthaginam esse delendam*, bo w moim sercu jesteś czymś więcej niż spławną drogą i urozmaiceniem krajobrazu.

6. Drang nach osten czyli rzecz o małym własnym sercu

Wiek Ziemi wynosi cztery miliardy lat; jest to chronologiczna drobina wobec wieczności

materii Wszechświata. Wiek Rzeki wynosi 60 milionów lat; jest to mało znaczący okruch w skali wartości geologicznych. Wiek życia gatunku ludzkiego nad Odrą wynosi około 10 000 lat; jest to setna ułamek w życiu rzeki. Wiek państwa polskiego wynosi jedno tysiąclecie; jest to zaledwie promil w egzystencji gatunku ludzkiego nad rzeką.

Ale w tej drobinie drobin, okruszu okrusza, ułamku ułamka i promilu promila zawarła się najkrwawsza walka między broniącym rzeki żywiołem słowiańskim a atakującym żywiołem germańskim.

Walka o obronę granicy na Odrze ma tysiącletnie dzieje. Wielki strateg Bolesław Chrobry kazał wbijać graniczne słupy w dno Odry i wykorzystywał ją jako neutralną linię obronną. Na odrzańskich przeprawach poła- mało sobie zęby kilkanaście wypraw teutoń- skich, największej potęgi militarnej i politycz- nej owych czasów — Cesarstwa Rzymskiego Narodu Niemieckiego.

Bolesław Chrobry broniąc się przeciwko zbrojnej wyprawie Henryka II w 1005 roku zatarasował brody, przeprawy i płycizny gra- nicznej Odry. Niemcy wprawdzie sforsowali rzekę, lecz ponieśli tak duże straty, że nie o- siągnąwszy żadnych korzyści terytorialnych,

cofnęli się. W 1010 roku ten sam cesarz Henryk II wyruszył ponownie na państwo mądrego Bolesława. Król polski znów uporczywie bronił przepraw i przejść na Odrze, szczególnie pod Głogowem, nie pozwalając wrogowi sforsować brodów w ogóle. Wyprawa upadła. Kiedy w 1015 roku uparty Henryk II znów wyprowadził żelazne hufce na Polskę, Bolesław znów i nieodmiennie zatarasował Odrę i bronił brzegów. Wprawdzie przeciwnik przeszedł na naszą stronę, lecz poniósł olbrzymie straty i znów się wycofał. W dwa lata później Henryk ponownie usiłował w bardzo starannie zorganizowanej napaści przekroczyć Bolesławowoszańiec na Odrze, lecz nie zdołał nawet przebrnąć wiernej rzeki i sromotnie rejterował. Potem Odra powstrzymywała jeszcze wyprawy Henryka V i Konrada III, potem była jeszcze obrona Wrocławia, Głogowa i Bytomia.

Dopóki władcy polscy bronili rubieży rzeki, wiernym wielkim sercem i nieustępliwym orężem, dotąd kraj czuł się bezpieczny.

„Po przekroczeniu przez Niemców w XIII w. Odry, już odtąd nie byliśmy w stanie oprzeć się Niemcom i ustępowaliśmy im krok za krokiem od utraty Ziemi Lubuskiej, poprzez utratę Pomorza, później Śląska, rozbiory aż do ostatnich tak bolesnych kolei ostatniej wojny”.

Historia, nauczycielka życia, podsunęła:

„Szaniec Bolesławów — to nasza granica zachodnia wzdłuż Odry i Nysy Łużyckiej. W szanecu tym byliśmy i zostaliśmy z niego zepchnięci przez przemoc i zdradę — ale i przez własne małe serce. Zapatrzeni na wschód, odwróciliśmy się plecami do opuszczonego wierzchołka wałów, stopniowo przez kilka wieków dawaliśmy się coraz dalej spychać. Wreszcie ów Szanec Bolesławów począł ginąć w świadomości naszej i czasem tylko wspomnienie (...) przywodziło nam na pamięć ziemię, która gromadziła prochy”¹⁾.

7. Cichy front

czyli niepozbywalność marzeń

Śląsk pierwszej połowy dwudziestego stulecia, jedyny nadodrzański region zamieszkały przez ocalałą rdzenną ludność polską, trzykrotnie mobilizował się do zbrojnego opanowania Odry: w 1919—1921, w 1934—1939 i 1939—1945.

Ostatecznym celem wojskowych działań powstańczych w maju 1921 roku było opano-

¹⁾ *Szaniec Bolesławów*, Warszawa 1941, s. 5).

wanie terenów prawobrzeżnej Odry, dojście do brzegów rzeki i pilnowanie tej rubieży w oczekiwaniu na rozstrzygnięcia dyplomatyczne. Powstańcy wykonali zadanie i zalegli w okopach nad prawym górnym biegiem Odry.

— Chłopczy — powiadał dowódca baonu Jan Faska — burzyli mi się wieczorem i przeklinali Korfantego, który kategorycznie zakazał przekraczania Odry i operowania na lewym brzegu. A tam mieli rodziny, matki i braci, a tam Selbstschutz mordował ludzi i ciała wrzucał do wody: Odrą płynęły zmasakrowane zwłoki naszych kolegów...!

Pozostała w granicach Niemiec. Powstańcy poszli na niemal roczną tułaczkę.

Po raz drugi Nadodrze zeszło w podziemie w latach trzydziestych okresu międzywojennego, zakładając tajną wojskową organizację samoobrony. Niektóre placówki przyjęły utartą nazwę „Straży nad Odrą”.

— Dwaj moi bracia, Paweł i Józef — zwierzyła się Maria Kania z domu Barczyk — byli czynni w ruchu polskim, szczególnie w „Straży nad Odrą” w Popielowie, przez co niejednokrotnie miałam wiele kłopotów. Paweł był postawiony nawet przed sądem wojennym.

Organizacja, podzielona na dwa obszary — przemysłowy na czele z Wiktorem Gorzołką

z Groszowic i rolniczy na czele z Józefem Kachlem z Bytomia — liczyła około 600 głęboko zakonspirowanych żołnierzy, przeważnie bardzo młodych ludzi spod znaku Rodła, przeszkolonych w Polsce w zakresie ju-jitsu, minerstwa, wywiadu i dywersji. Posiadał własne magazyny materiałów wybuchowych i broni krótkiej (belgijskich FN). Miała pomóc wojskom polskim w chwili wkraczania na... Śląsk. W międzyczasie wykonała szereg akcji wywiadowczych, dywersyjnych i odwetowych na zbyt gorliwych bojówkarzach gnębiących polskich działaczy, przygotowała tajną sieć polskich wójtów i sołtysów, założoną prawie w każdej polskiej wiosce, i czekała na wybuch wojny, by opanować strategiczne punkty nadodrzańskiego dorzecza.

Niemcy nigdy nie wykryli organizacji, chociaż udało się im przyłapać jeden transport broni pod Borkami Wielkimi i odkryć magazyn w Grudziecach u Pandzów.

Stale węszyli i mieli przeświadczenie o istnieniu zbrojnego ruchu oporu. Na egzaminie wstępnym maturzystów Gimnazjum Polskiego zdających na Akademię Pedagogiczną w Bytomiu, jej rektor Häufner, prowokacyjnie rzucił stereotypowym sformułowaniem „przepytując” Józefa Wodarskiego z Zabrze.

— Aż do Odry? Słyszał pan już coś o tym?
Wodarski (zamilczał).

Häufler:

— Tam, po drugiej stronie po każdym zebraniu oficerskim najmłodszy oficer wypowiada hasło: „Aż do Odry”. Nie zna pan tego?

Wodarski (naiwnie):

— Jak to brzmi po polsku?

Häufler:

— AŻ DO ODRY!

Wodarski (zbył ponownie milczeniem prowokację dziwnego indagowania).

Häufler (z ironią):

— Popatrzcie, jak on cichutko siedzi, jak aniołek..., jak się mile uśmiecha...

Panowała powszechna głęboko wkorzeniona wiara w przededniu wojny, że Polska będzie sięgać aż po Odrę. Kazimierz Malczewski pisał w 1937 r. do „Tworzącej się społeczności”: „Nadejdzie czas, że Polska będzie sięgać aż hen! ku Wrocławowi... .

Zamiast Białych Orłów po czuwających żołnierzy konspiracji przyjechały gestapowskie budy. Jedna czwarta uwięzionych nigdy nie wróciła z kaźni.

8. Kampania wrześniowa

czyli o cwaniackiej desperacji

Polska wieś Brzezie wrześniowym brzaskiem 1939 roku leżała vis a vis niemieckiego wówczas Raciborza, przedzielona od wroga wąską wstążką Odry i pasem nadgranicznych, bagnistych i zapuszczonych łąk.

Sierpniowymi nocami ochotnicy z Brzezia: harcerze, młodzież powstańcza i strzelecka, starzy wiarusi, celnicy i straż graniczna worywali się zygzakiem samorzutnych okopów w nadodrzańskie topiele, obchodzili nadrzeczne moczarzyska pełne zarośli, warowali z kijami w rękach na punktach obserwacyjnych.

Nocą przyjeżdżała kompania regularnego żołnierza z Rybnika — bo dopiero gdzieś dalej, tam gdzieś w głębi Górnego Śląska biegła transeja pierwszego pasa obronnego — obsadzała bezszelestnie stanowiska i przed świtem zniknęła w tajemnicy z horyzontu, by nie „prowokować”. Granica stała bezbronna.

Brzaskiem Wehrmacht, czołgi i motocykliści podeszli do Brzezia z największą ostrożnością. Przez ślepie nożycowych lornet z przedpola Raciborza widzieli bowiem na polskim brzegu rzeki dobrze zamaskowane otwory luf.

— Die polnischen Kanonen!

Lecz działa milczały.

W pierwszym odruchu po złamaniu szlabanu pytali:

— Gdzie są te polskie armaty?

Rodzimi renegaci zaprowadzili wehrmachtowców na opustoszałe pozycje ochotniczych okopów. I zobaczyli: blaszane rury od żelaznioków pozbierane przez 16-letniego Józefa Gawliczka z całej wsi, poustawiane na przedpiersiu szanów i przymaskowane wierzbina, aby imitowały artylerię.

9. Konspiracja i strategia

czyli o głupocie premierów i mądrości
szarych ludzi

Tylko polityczne niedołęgi w rodzaju pana premiera Arciszewskiego pytały: — Po co nam Wrocław! — Poza tym nazwa „Odra” grała pierwszorzędną rolę jedynie w konspiracyjnej myśli politycznej prawdziwych patriotów okresu okupacji.

W wydanym w konspiracji tomiku „Szaniec Bolesławów”, prawdopodobnie pióra Alojzego Targa, w apogeum hitlerowskiego triumfu mi-

litarne go skreśliło tak znaczącą prawdę: „Obecnie po tylu bolesnych doświadczeniach zbrodnią wobec Polski i Narodu Polskiego byłoby zostawić Niemcom choć jeden hektar ziemi, położony w dorzeczu Odry”.

W „Szańcu Bolesławów” odnajdujemy wiele argumentów za przyszłą granicą Polski na Odrze i Nysie Łużyckiej, argumentów historycznych, etnograficznych, demograficznych, hydrograficznych, komunikacyjnych, geopolitycznych, strategicznych, nie pomijając bolesnego argumentu „małego serca polskiego”, tego serca, które zatraciło tę rubież przed wiekami. Na temat strategicznego znaczenia rzeki czytamy w „Szańcu...”:

„Nawet laik zauważy, rzucając okiem na mapę, że linia Odry i Nysy Łużyckiej jest najkrótszą granicą pomiędzy Polską a Niemcami. Istotnie wynosi ona 400 km i pokrywa się z pojęciem bramy łużyckiej czyli trzeciego zwężenia europejskiego. Granica ta, jakkolwiek nie jest idealna, ma tę przewagę nad innym rozwiązaniem, że opierając się na granicznym charakterze Odry i Nysy Łużyckiej, stanowi prawie prostą linię obronną. Wyklucza tak niebezpieczne okrążenie, podobne do potężnych kleszczy, jakimi dotąd Polska była otoczona, co ułatwiało równoczesne wbiecie szere-

gu śmiertelnych klinów armii niemieckiej. Na prostej i krótkiej linii można skutecznie skoncentrować i równomiernie rozłożyć siły obronne, którym nie grozi okrążenie lub uderzenie na flankę. Lepszej granicy między Polską a Niemcami bezwzględnie nie znajdziemy. Koryści takiej granicy są tak wielkie, że one same powinny decydować, mimo innych trudności, o linii Odry i Nysy Łużyckiej”.

Nadodrzańskich rubieży bronili powstańcy śląscy, żołnierze-konspiratorzy lat trzydziestych, ochotnicy z Września 1939 roku — postulat ten uporczywie stawiali najwybitniejsi synowie Ziemi Śląskiej: Arka Bożek gromkim głosem wołający w Londynie o granicę na Odrze, komendant śląskiego podziemia Józef Korol z podstrzeleckich Adamowic planujący „powrót Śląska aż po Odrę”, jego następcą Józef Szmechta z Polskiej Nowej Wsi pod Opolem, dowódcy AK-owskich obwodów i rejonów znad Odry: por. Serafin, Myśliwiec, Józef Gawliczek, dwaj kuzyni Świerczkowie i setki śląskich żołnierzy ruchu oporu.

Nastroje te sumarycznie ujął Jarząbek, szef raciborskiego gestapo:

— Niektórzy fanatyczni Polacy — czytamy w enuncjacji z 1943 roku — wciąż wierzą, że Polska będzie sięgać aż po Odrę.

Realne siły, które zaplanowały powrót Polski nad Odrę znajdowały się na wschodzie. W porozumieniu PKWN z rządem ZSRR z dnia 26 lipca 1944 roku znajduje się akapit:

„Rząd ZSRR uznał również, że granica między Polską a Niemcami winna być ustalona wzdłuż linii na zachód od Świnoujścia do rzeki Odry... dalej w górę Odry do ujścia rzeki Nysy, a stąd Nysą do czechosłowackiej granicy. Rząd radziecki przyjmuje na siebie zobowiązania przy ustalaniu granicy państwowej między Polską a Niemcami popierać żądanie ustalenia granicy wzdłuż wymienionej wyżej linii”.

Wypełnianie zobowiązań kosztowało życie dziesiątki tysięcy ludzi; tylko podczas forsowania Odry pod Mikolinem zginęło 700 ~~tysięcy~~ czerwonoarmistów.

10. Łodziorze

czyli u kresu zauroczenia

Ma usta skłonne do milczenia i monosylab. Były marynarz odrzański. Nawyki trzech pokoleń rodu Holików złożyły się na tę powściągliwość Alojzego ocierającą się o granice mrucliwości. Skąd się to wzięło? Może z drażącej

myśl zadumy, że już nigdy nie powtórzy się cygański żywot łodziarza?

Muliste koryto Odry wiklinowym brzegiem przylega do dwu Dobrzeni, Wielkiego i Małego, stanowiących od dawna jedną wieś-waż, wieś-tasiemiec pełną rządem kolorowych domów wzdłuż kilkunastu kilometrów szosy na Namysłów. Niegdyś, od niepamiętnych czasów jej mieszkańcy masowo żeglowali barkami po Odrze. Jeszcze w zeszłym stuleciu Dobrzeń, podobnie jak Cicherczyk pod Głogowem, nazywano „wsią łodziorzy”. Zdarzało się, że na barkach, krypach, skutach i berlinkach pływało stąd po trzystu i więcej ludzi.

Dziesiątki tutejszych rodów ma udokumentowaną flisacką genealogię do trzech pokoleń wstecz. Kokotowie mogą wykazać się jeszcze starszą aż do prapradziada. Inni w rodzinnych archiwach i ustnych przekazach potrafią wyliczyć poprzedników-wodniaków do czterech pokoleń. Wielodzietne rodziny śląskie nie zdołały wyżyć z nie najbardziej urodzajnej ziemiczki. Kto miał parę juterek piaseczków, ten trzymał się pazurami gospodarki — komu juterka nie poszczodrzyła chleba, ten gdzie indziej szukał dodatkowego zarobku. I wieś poszła nad wodę: w sezonie żeglugowym żyła na barkach, zaś w martwych miesiącach, zimą, flisacy, ory-

le, retmani i łodziejrze przerzucali się na rzemiosło, na ciesiołkę, murarkę, zduństwo, malarstwo, by z nastaniem wiosny znów wrócić na rozszałającą przyborem rzekę.

Głęboko w pomroki sięgają wodniackie tradycje. Rozkwit żeglugi nastąpił wraz z eksplozją przemysłową Górnego Śląska, górnictwa i hutnictwa, wraz z budową systemu kanałów łączących Wisłę z Wartą, Wartę z Odrą, Odrę z rzekami środkowych Niemiec i portami Morza Północnego. Dobrzeń niemal zmonopolizował wówczas w swoim ręku transport wodny, pośredniczył w przewozie surowców, węgla i rud żelaza, między Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym a Szczecinem, „chodząc” po wodach całej Europy.

— Wtedy pływanie różniło się od tego, jakie widzi się dzisiaj. — Dwa pokolenia rodu Holików „chodziło” pod żaglem lub samospławem. — Pot lał się strumieniem po karku łodziarza, a żeglowanie zależało od fizycznej sprawności kapitana, od umiejętności i siły jego załogi.

Protoplasta, starzyk Jan Holik, miał własną barkę, którą kursował od Koźła do Szczecina, zapędzając się czasem do Hamburga.

Razem z kapitanem-właścicielem pływali najbliżsi: żona, dzieci, bracia; niektórzy poro-

dzili się i poumierali na barkach, większość przeżyła na pokładzie lata szczenięce i dojrzale; na barce był dom, kuchnia, sypialnia, pralnia, często klatka z ptakiem, kojec z kurami, stajenka z kozą, aby mieć mleko dla niemowlęcia, gospodarstwo z królikami, aby mieć mięso. Fachu łodziarza syn uczył się u ojca.

Starzyk Jan wychował trzech budrysów retnańskich, synów — Pawła, Franciszka i Szymona. Szymon Holik, stryj Alojzego, żył życiem pół na pół, latem pływał, a zimą, znając stolarkę i ciesielstwo, obrabiał drzewo na pożytek ludziom dotąd, dopóki nie obmierzła mu woda. Wycofawszy się przeciął łodziarskie tradycje w swojej linii genealogicznej. Franciszek Holik, wtóry stryj Alojzego, pozostał przysięgłym wodniakiem przez całe życie. Dorobił się własnej porządnej barki z żaglem, usamodzielniał się i wędrował po rzekach i kanałach Śląska, Niemiec i całej Europy. Również syn Franciszka, Jerzy, kilka lat trzymał się na Odrze, z której w końcu zrezygnował i osiadł na lądzie. Paweł Holik, ojciec Alojzego, całe życie spędził na wodzie. Klimaktery określała baraka.

Siedem lat szczenięcych spędził na barce wożony wodami w kołysce. Razem z nim znajdowało się rodzeństwo. Na chybotliwym po-

kładzie Alojzy Holik stawiał pierwsze, zbyt pewne i odważne kroki.

— Matka, obawiając się o mnie, abym nie wypadł z burty do wody, przywiązywała nas sznurem do ogniwa na rufie. Tak się chowałem.

Tęsknota za dojrzałością skupiała się na kole sterowym. Wpierw — mówi — z niecierpliwością czekało się, żeby dorosnąć wysokości koła, bo według niego, a nie centymetrem, mierzono mi wzrost. Pamiętam jako długo czekałem na tę ważną chwilę, gdy czubkiem głowy sięgnąłem łuku koła. Myślałem, że pęknę z nadmiaru dojrzałości! — Trzecia klimaktera oznaczała samodzielność i harówkę.

Alojzy Holik jeszcze po wojnie sześć lat spędził na barkach. Wycofał się nie tyle dlatego, że kobieta nie lubi flisackiego trybu życia, ile z prozaicznej przyczyny nieromantyczności zawodu odrzańskiego marynarza. Powiadam, że trasa, którą „chodził” dziadek, ojciec, stryjowie i bratańcy znudziła mu się do ostateczności, bo jest monotonna i nudna jak jesienny deszcz. Starał się do Marynarki Handlowej, sztuka nie udała się.

— Poszedłem więc do stoczni — powiada. — Inni też tu przyszli.

Milczy. Z łódziorstwem chyba koniec — mówi melancholicznie.

Nowy klimat zmienił skórę dobrześkiemu matockorzowi. Zmienił — czy uwspółcześnił? Kto to wie — i kto tam to przewidzi i przepowie dopóki Odra będzie płynąć, ocierając się łaskotliwie o wieś, jak niegdyś płynęła i wabiła, dopóki będzie uroczyć uwodzicielską bliskością?

11. Gospodarka

czyli szanujmy sens truizmów

Bez wody nie ma życia. Odra stanowi największy powierzchniowy zbiornik wody słodkiej w zachodniej Polsce. Truizm ten to fundament naszej gospodarki, o którym często się zapomina.

R o l n i c t w o :

Poziom lustra wody w rzece utrzymuje poziom wód podskórnych dorzecza, dostarcza wilgoci nadodrzańskim łąkom, rzutując na zasoby paszowe. Powodzie są groźne ze względu na wylewy i zamulenia, więc chroni się przed nimi człowiek budując wały ochronne i zbiorniki

wyrównawcze. Koryto Odry jest ujściem dla nadmiaru wód opadowych, reguluje się w ten sposób poziom wilgotności, osłania plon przed zniszczeniem i zgniciem, odprowadza systemem rowów nadwyżki wody. Bez Odry nie byłoby rolnictwa.

Przemysł:

Zużywa ogromne ilości wody do chłodzenia i procesów produkcyjnych. Liczne fabryki chemiczne, papiernie, cukrownie, elektrownie, garbarnie, huty i inne nie mogłyby istnieć, gdyby nie wody Odry. Stąd zakłady przemysłowe są lokalizowane nad jej brzegami lub większymi dopływami. Żadna studnia głębinowa nie zapewniłaby jednej elektrowni, żaden zbiornik zbudowany przez człowieka, nie potrafiłby pomieścić wody zużytej w czasie produkcji.

Zadaniom tym potrafi sprostać tylko twór przyrody.

12. Komunikacja czyli o topieniu milionów złotych

Szlak odrzański należy do ważnych tras komunikacji wodnej Polski i Europy. Monopoli-

stą przewozów jest „Żegluga na Odrze”, która mimo nie sprzyjających warunków przewiozła w pierwszym półroczu zeszłego sezonu pół miliona ton towarów. Barki „chodzą” maksymalnie zanurzone do 160 cm. W jednym dniu na trasie znajduje się czasem po około 170 barek i zestawów pchanych. Udogodnieniu żeglugi służą porty Koźła, Opola, Wrocławia, modernizacja szlaku, unowocześnienie śluz, jazów i ich mechanizacja. Z tranzytu na Odrze korzystają Czesi i Węgrzy.

Żegluga na Odrze jest połączona z systemem europejskim poprzez kanały: kanał łączy ją z Wisłą, kanał Odra—Szprewa ze Szprewą zaś Odra—Hawela wyprowadza ją aż do Renu, portów zachodniej Europy i na brzeg Morza Północnego. Od wielu lat projektuje się wybudowanie kanału Odra—Dunaj i zespolecie rzeki z krajami bałkańskimi, z wyjściem na morza południowe (Węgry, Jugosławia, Bułgaria, Czechosłowacja).

Ekonomiści umieją wyliczyć o ile transport wodny jest tańszy od kolejowego. Ale... Ale w artykule „Nadzieje w rzece” czytam tak bliską mi myśl o praktycznym niedołęstwie:

„Mieści się też w tym programie transportowego ożywienia rzeki wiele innych hydrotechnicznych zabiegów, które w sumie pozwolą

w przyszłości uczynić z tej rzeki drogę wodną klasy międzynarodowej, i które sprawia chyba że ruch zapanuje na tym szlaku.

Na razie trudno po prostu w to uwierzyć. I to wcale nie dlatego, że plany tak śmiałe, tak ambitne. Niewiara wynika raczej z dotychczasowych w tym zakresie doświadczeń i obserwacji. Mamy kanał kędzierzyński zakończony portem w „Azotach”, ale nawozów wodą nie transportujemy, bo na trasie brak przystani przeładunkowych, a na miejscu, w porcie — urządzeń załadowniczych. Ma Cementownia „Odra” możliwości przesyłania do Wrocławia cementu wodą i jest popowicki port, mający ten cement z wody odbierać, nadal jednak cementowe transporty wędrują do Wrocławia koleją, bo na razie niemożliwy jest — z powodu braku w Popowicach odpowiednich urządzeń — rozładunek barek. Ma być zbiornik raciborski, ale ciągle nie wiadomo kiedy zaczniemy go budować. Założono w związku z modernizacją górnej Odry likwidację niektórych opolskich stopni wodnych (jazy, śluzy), ale nie uwzględniono przy tym takiego, raczej nie obojętnego dla sprawy faktu jak to, iż spowodować to może zmianę warunków nośności gruntów, stanowiących podłoże budowlane dla istniejących zabudowań. We wszystkich

tych przypadkach — choć dotyczą rzeczy różnych — chodzi właśnie o jedno. O to, że gdzieś ktoś czegoś nie przewidział, nie wyprzedził, nie dokończył.

Oby naszemu przyszłemu inwestowaniu w wodę nie towarzyszyły podobne praktyki. Jest to chyba jeden z podstawowych warunków spełnienia się naszych wielkich nadziei, które wiążemy z rzeką”.

13. Biologia wód

czyli o kręceniu powroza na własną szyję

Civis opoliensis Szymon Koszyk urodził się w Opolu „na Blichu” tuż nad brzegiem rzeki.

— Odra była elementem najbardziej istotnym dla życia Zaodrza — opowiadał mi spacerując po moście stulecia. — Zwłaszcza dziatwa spędzała w czasie wakacji letnich całe dni nad jej brzegiem. Także starsi wylegiwali się na łąkach lub kąpali w rzece, która była wówczas bardzo rybna i posiadała tak czyste wody, że można było widzieć jej dno. Różne nieroby z ulicy Niedurnego, chachary, wędruśy, obiboki i wartogłowy bobrowały w zaroślach, łowiły ryby gdy się im robić nie chciało,

i z tego żyły. Towarzyszyły im „panienki” ze sławnej Eiergasstrasse. Niejeden z amatorów kąpeli padał ofiarą, zwłaszcza gdy dostał się w głębsze miejsca zwane „końskimi dołami” albo wir, który wciągał śmiarków w wodę i wyrzucał martwego. Czasem rybak w sieci wyjmował zamiast szczupaka topielca...

Za pokolenia Szymona Koszyka żyły w nurcie nawet utopki i topielcy, „takie głupie zielone hyryny, co patrzyły w niebo bez galot” (z piosenki).

Ja sam w latach pięćdziesiątych jeszcze kąpałem się i łowiłem wąsate byczki w rzece nie opodal portu.

Za postęp, za rozwój, za industrializację i cywilizację Odra zapłaciła wysoką cenę, cenę swego życia biologicznego. Ścieki przemysłowe i komunalne, wprowadzające do wód trudno rozkładalne związki chemiczne, zawiesinę i brud, zabrały wodzie życiodajny tlen, bez którego nie może się obejść ni fauna, ni flora rzeki. Związki trujące dopełniły reszty. Praktycznie w wodzie rozwijają się organizmy beztlenowe, potęgując procent zanieczyszczenia.

— Ryba włożona do wody — mówi strażnik Automatycznej Stacji Kontrolno-Pomiarowej w Chałupkach — przy niskim stanie wody gi-

nie w paręnaście minut. Przy wyższym żyje parę godzin. Złowionej nie tknie nawet pies, bo cuchnie fenolem.

14. Literatura i sztuka

czyli złota nić pisarstwa

Pisał o niej i Gall Anonim, i Jan Długosz, i Marcin Kromer, i Konrad Celtes, i Wawrzyniec Korwinus, i Jan Kochanowski, i Marcin Bielski, i Walenty Roździeński, i Hugo Kołłątaj, i Stanisław Staszic, i Fryderyk Skarbek, i Julian Ursyn Niemcewicz, i Jan Samuel Bandtkie, i Bogusz Stęczyński, i Wojciech Cybulski, i Józef Ignacy Kraszewski, i Jan Kasprowicz, i Stanisław Wyspiański, i Wincenty Pol, i Stanisław Wasylewski, i Konstanty Damrot, i Tadeusz Mikulski, i Edmund Osmańczyk, i Zofia Kossak, i Jakub Kania, i Teresa Odrzańska, i Jadwiga Depta, i Ludwik Hieronim Morstin, i Leszek Goliński, i Franciszek Fenikowski, i Jan Sztaudynger, i Igor Newerly, i Leszek Prorok, i Adolf Niedworok, i Wojciech Żukrowski, i Henryk Worcell, i Nina Krachetrowa, i Zbigniew Zielonka, i Jan Maria Gisges, i Jan Goczoł, i Maciej Józef Kononowicz —

w kronikach, rozprawach, relacjach, listach, opisach podróży, powieściach, nowelach, opowiadaniach, wierszach, fraszkach, felietonach, piosenkach i dramatach.

Temat „Odra” jest stałym motywem literackim, motywem setki razy omawianym w twórczości ludowej, podaniach, poematach, wierszach, prozie, dowcipach. Zorganizowano w Opolu nawet specjalną sesję naukową na ten temat. Motyw Odry w pisarstwie zebrał dr Zbyszko Bednorz i opublikował w skromnej a uroczej książce „Słowo w stronę Rzeki”.

Z przemożną siłą oddziaływała ona na estetyczną wyobraźnię kilkunastu pokoleń Polaków, przysparzając trwałych wartości polskiej kulturze: pisarstwu, malarstwu, rzeźbie, rzemiosłu artystycznemu, twórczości ludowej, filmowi.

Fascynująca odrzańskim tematem spowodowała niemiłosierną eksploatację. Czego nie mianowano imieniem rzeki!:

*Jest „Odra” fabryka, co pyli cementem.
Jest „Odra”, gdzie można dorobić do renty,
Jest „Odra”, co filmy wyświetla non-stopem,
Jest „Odra”, co szyje rajstopy na kopy,
Jest „Odra”, co chałwę wyrabia i dropsy,
Jest „Odra”, co z ligi zleciała wykopsem,*

*Jest „Odra” miesięcznik i odra choroba,
Tak nam się ta Odra podoba...*

pokpiwa Stefan Chmielnicki.

Zbyszko Bednorz w „Słowie w stronę Rzeki”;
— Wszystko, co złe i co dobre, wszystko co
Odra niosła poprzez historię, czym wypełniała
brzegi kultury i literatury polskiej, czym nie-
pokoila ludzi z kręgu polityki i gospodarki, co
i jak barwiło jej wody, jakie były głosy jej
odwiecznej fali — wszystko jest dla współ-
czesnej polskiej świadomości społecznej ważne,
godne przemyśleń i w określony sposób zobowią-
zujące.

Myśleć wzdłuż rzeki

Opowiadali mi w Landzmierzu pod Koźlem taką historyjkę:

Dawno (?), dawno (??) temu mieszkała w Landzmierzu panna przecudnej urody, zakochana w chłopcu, z drugiej strony wody. Chłopiec, mieszkaniec Koźła Starego, uprawiał wraz z ojcem znaczną ziemi połąć. Był zamożny, żył w dostatku, ona — w maleńkiej chatynce prowadziła z bratem żywot skromny, podziw budziła u wszystkich schludność oraz niesłychana godność, by nie rzec — duma — obydwójga rodzeństwa. Poznali się przez rzekę. On wyszedł na brzeg, aby zebrać wiklinę na wysązek, ona — len w wodzie międliła. Po pierwszym, przypadkowym spotkaniu — przyszły następne. Przez wodę mogli spokojnie rozmawiać i na coraz większy umór zakochiwać się w sobie, ale brak mostów w najbliższej okolicy u-

niemożliwiało podanie sobie dłoni, spojrzenie w oczy do głębi duszy, wyznanie miłosne z konsekwencjami.

Po roku czy półtora spotkań takich, więcej niosących udręki niż ukojenia, młodzieniec postanowił zbudować sobie czółno. Odtąd stało się możliwe wszystko, ale... Brat dziewczyny zazdrośnie obserwował te zaloty: uważał, iż siostrę znęcił majątek chłopca, czego nie mógł przeboleć, jako człek gardzący wszelkim, co materialne i doczesne. Podczas jednego z pobytów „zawodnika” (zza wody) podkraść się w chaszcze przyrzeczne i w dniu czółna wywiercił otwór. Tego właśnie wieczora zakochany postanowił przedstawić ojcu swemu przyszłą synową. Ułożył ją w czólnie i — pełen radości rozpierającej (go) — zepchaną z impetem łódeczkę na wodę. Brat zazdrosny, śledzący rzecz z krzewów przybrzeżnych wkrótce spostrzegł, co uczynił. Na odgłos krzyków przeraźliwych, pomocy wołających, skoczył w nurt Odry. Jak nietrudno się domyślić — Odra swój nurt i szkliwo wygładziła nad trojgiem.

Wygładziła bezpowrotnie, mimo że — jak wieść niesie — ojciec nieszczęśliwego kochanka wielokrotnie „ład (to znaczy dno rzeki) zmierzył” w poszukiwaniu trojga ciał. Od tego pochodzi ponoć nazwa Landzmierza.

Dziwne to i — nie bardzo, niezwykle i — niezbyt. Ta błaża w gruncie rzeczy historyjka, którą wahałbym się pomieścić w poważniejszym zbiorze legend ludowych, z jednego przede wszystkim punktu widzenia wydaje mi się ciekawa i charakterystyczna. Otóż zdradza ona odwieczny, chciałoby się powiedzieć, sposób spoglądania ludzi na rzekę. Przywykliśmy mianowicie, od niepamiętnych czasów, myśleć w POPRZEK, a nie WZDŁUŻ rzeki. To romantyczne zjawisko natury, które w fachowej nomenklaturze fizjografów zyskało straszliwe miano „cieku wodnego” — było z reguły rozpatrywane raczej od brzegu do brzegu — niż od źródła do ujścia. Było rzeczą poniekąd naturalną i oczywistą pokonywać rzekę i ujarzmić ją wszertz, toteż nic dziwnego, że tak radował się poeta wybudowaniem pierwszego mostu na Wiśle, zwracając się do niej z nieskrywanym tryumfem.

*Nieubłagano Wisło, próżno strząsaszesz rogi,
Próżno brzegom gwałt czynisz i hamujesz drogi,
Nalazł fortel król August, jako cię miał pożyć
A ty musisz tę swoją dobrą myśl położyć,
Bo krom wiosel, krom prumów już dziś suchą
noga
Twój grzbiet nieujeżdżony wszyscy deptać
mogą.*

Ten cytat nie służy tu dla ozdoby: jest to najkrótszy reportaż z otwarcia mostu warszawskiego, wyrażający zarazem autentyczne uczucia współczesnych Kochanowskiemu obywateli, ta relacja ma dla nas niemałe znaczenie poznawcze i — wartość cennego dokumentu: rzeka zawsze jawiła się raczej jako PRZESZKODA, którą trzeba ujarzmić, niż jako pomocnik, na którym można się wesprzeć, wykorzystać dla swoich celów. I u Kochanowskiego przecie nie brak poetyckich opowieści o flisach, a jednak — spojrzenie w poprzek rzeki, jako na przeciwnika — bierze górę.

Rudymenty takiej mentalności ostały się — niestety — po dziś dzień. A to niby takie proste, dziś już zresztą tę prawdę wszyscy rozumieją i doceniają, przecież jednak nadal Odra znacznie bardziej ujarzmiona jest jak szereka, aniżeli — jak długa, niezłe mosty daleko swą ilością i jakością wyprzedziły jakość i liczbę takich urządzeń służących pływaniu i transportowi, jak służy czy jazy. Ważne jednak, że ludzie ROZUMIEJĄ I DOCENIAJĄ, i to nie od dziś kiedy perspektywa zbudowania kanału Odra—Dunaj zdaje się bliższa niż kiedykolwiek przedtem. Stanisław Gruszecki, pisząc o przejęciu i zagospodarowaniu Odry w pierwszych latach po wojnie, podawał:

„Ludność ta (powiatu kozielskiego i opolskiego — przyp. M. S.) — rozumiejąca znaczenie zagospodarowania Odry i zżyta z nią przez pracę pokoleń w stoczni czy na barce, starała się nie dopuścić do dalszej dewastacji rzeki, tak zaniedbanej w okresie wojny. Tutaj też znajdujemy wyjaśnienie, dlaczego kwestia kwalifikowanych kadr, następcząca poza Śląskiem niemałych kłopotów, była w Koźlu, Gliwicach i w Opolu mniej dokuczliwa dla kierownictw zarządów wodnych. Odczuwano natomiast brak wyższego personelu technicznego, dawniej rekrutującego się przeważnie z Niemców”.

Stawali więc ludzie — jak wynika z opracowania — różnych pokoleń stawali w spontanicznie zorganizowanych posterunkach, aby mieć dozór nad ostałymi się wojnie urządzeniami, stali tak, zmieniając się na warcie i — patrzyli w DÓŁ rzeki, nie na drugi brzeg. To nawet nieważne, czy było to działanie w pełni świadome, czy też — instynktowne. Istotą tego było odczuwanie potrzeby istnienia Odry jako łącznika z morzem. Aby tę konieczność odczuwać w sposób dogłębny i prawdziwie przenikliwy, trzeba było mieć wówczas i dzisiaj także — znacznie więcej wyobraźni w takim

przypadku, kiedy się samemu nie pływało, ani nie pływa.

Zdaje mi się, że z tego punktu widzenia najważniejsze jest środowisko stoczniowców rzecznych. Wszystko, co robią — rzece służy, a jednocześnie najczęściej ich wodne podróże ograniczają się do kręcenia się po basenie stoczniovym, położonym obok rzeki. Ogołoceni z romantyzmu podróżników, a tak potrzebni dziś Odrze — jak woda w jej korycie...



Ci stoczniowcy, którzy w czterdziestym piątym pilnowali nie całkiem porujnowanych śluz i jazów — już dziś nie pracują w kozielskiej Stoczni Remontowej Żeglugi Śródlądowej. To słowo „remontowa” wlaźło w nazwę oficjalnie zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji nr 216 z dnia 25 XI 1974 r. Ale potencjalnie ono tam utkwilo znacznie, znacznie wcześniej, jeszcze kiedy szyld głosił Kozielską Stocznnię Rzeczną, kiedy rzeczywiście produkcja jednostek nowych była już głównym zajęciem.

— Panie dyrektorze, spotkałem się z opinią, że przekształcenie was w „remontowców” przede wszystkim — podziało na ludzi nie-

co zasmucająco, że to niby cierpią na tym ambicje zawodowe i prestiż...

Zastępca dyrektora do spraw ekonomicznych, Tadeusz Adamus śmieje się domyślnie, ale na poły tylko aprobująco:

— Pan w zasadzie słusznie rozumuje, ale my musieliśmy być na to przygotowani.

— Panie dyrektorze... itd.: zastępca dyrektora do spraw technicznych, mgr inż. Michał Turek nie śmieje się wcale, tylko odpowiada rzeczowo:

— Ja panu coś powiem, redaktorze. Przez 30 lat rosło w społeczeństwie przeświadczenie, że producent jest ważniejszy i liczy się bardziej niż „naprawiacz”, którego czynności kojarzą się na ogół z robotą brudną, pośledniejszą. No i jaki mamy tego skutek? Niech pan popatrzy na kulejące usługi: mało kto chce w nich pracować, wszyscy uważają się za godnych „wyższych” celów. A my — nie. Naszym wyższym celem są remonty i jesteśmy do tego, na dobrą sprawę, przygotowani od dziesięciu lat, to znaczy od tego czasu, kiedy rozpoczęła się budowa nowej stoczni.

— Tak, z tymi remontami, to jest trochę jak, nie przymierzając, z szewcem albo z krawcem. Ludzie przywykli cenić tego, który „robi na miarę”, a ten co tylko łąta dziury — mniej-

sze ma uważanie. Ale porównanie to nie całkiem jest dobre — powiada ślusarz Tadeusz Kisała — czasem o wiele łatwiej jest zrobić coś nowego niż stare wyremontować tak, żeby było jak nowe...

— Zawodowe ambicje? — no to ja panu coś powiem (Jan Maliszewski, frezer): Przyszedłem tutaj trzy lata temu z Fabryki Maszyn w Kowarach. Dziś już mogę śmiało się przyznać — po dwudziestu latach pracy w zawodzie byłem przekonany, że umiem wszystko i niczego nowego się już nie dowiem. A tutaj — mija miesiąc za miesiącem i ja z coraz większym zdziwieniem widzę, że ciągle się uczę jeszcze. Choćby taka drobnostka: klucza „osiemdziesiątki” czy „dziewięćdziesiątki” nie miałem do tej pory w ręku... Teraz mija mi dwadzieścia trzy lata roboty w tym fachu i ja nadal jeszcze wielu rzeczy uczę się...

Więc z tym remontowaniem to jest tak, że jak się już ludzie złoszczą, to raczej na tych śródlądowych szczurów, co to — nie znając stoczniowej, naprawczej roboty — gotowi w niej widzieć zajęcie mniej ważne od produkcji. Wielu dowodów na to dostarczyła styczniowa sesja Konferencji Samorządu Robotniczego. Ludzie stawiali na niej sprawę otwarcie i z rzeczywistym przekonaniem: „unosić

się ambicją — nie jest konieczne, naprawiać, jak najwięcej — konieczne jest”.



Jesteśmy w miejscu, gdzie na mapie żeglugowej Polski, głównie dzięki Kanałowi Gliwickiemu — zaczyna się Odra. Rzeka w tej okolicy wraz z Bierawką i Kłodnicą — ukształtowała teren w doliny wilgotne i namokłe, często uniemożliwiające uprawy rolne. Jeden z takich obszernych nieużytków w okolicach Rogów upatrzono jako miejsce sposobne dla wykorzystania na imponującą inwestycję: nową stocznię rzeczną. Już we wczesnych latach sześćdziesiątych widać było jasno, że bez tej budowy trudno będzie zapewnić wystarczającą ilość taboru wodnego dla Odry — a następnie dbać o jego sprawność. Rzecz była tym pilniejsza, iż zaraz po wojnie okazało się, że polska żegluga śródlądowa — to przede wszystkim żegluga na Odrze, której co prawda nikt nie koronował na „królową polskich rzek spławnych”, ale i bez tego — nią została. Została po dziś dzień, o czym świadczy podstawowy miernik, tzw. tonokilometry: dane z ubiegłego roku świadczą o tym dobitnie. Spośród pięciu polskich przedsiębiorstw żeglugi

śródlądowej, Żegluga na Odrze wykonała równo trzy czwarte tonokilometrów.

Tak więc dla tych ton i dla tych kilometrów potrzeba dużo sprawnego sprzętu, toteż już od początku, od deski projektowej nowa stocznia w Koźlu pomyślana była jako — wysokiej klasy zakład remontowy sprzętu pływającego. To o tym myśleli obydwaj dyrektorzy, mówiąc, że — musieli być przede wszystkim do napraw przygotowani. Dziesięć lat temu gdańskie przedsiębiorstwo „Hydrobudowa IV” weszło na starorzecze Odry. Tymczasem nadal pracowały — w warunkach niemal manufaktury — cztery oddziały stoczni: Rogi, Januszkowice, Koźle-Port i Dobrzeń Wielki. Po zakończeniu budowy przenieśli się na nowe, a ze starych wydziałów Dobrzeń pozostał tylko jako zakład filialny. Tak się zatem stało, że jeśli stara stocznia robiła nowe statki, to teraz nowy zakład, robi stare... Było to rzeczywiście „Nowe” — w wielorakim znaczeniu słowa. Postawiony zakład w schedzie po starym otrzymał „tylko”... załogę. To tłumaczy kilka spraw na raz: dlaczego nie było żadnych wahań w produkcji, przeciwnie — w zmienionych o niebo warunkach poprawiła się jakość roboty i wydajność, dlaczego można było produkować szybciej i lepiej, wychodzić nawet z (ce-

nionym przez odbiorców) eksportem do RFN czy Holandii i Belgii, a więc armatorów naprawdę wybrednych, czemu...

— Trzeba było widzieć, jak w starych „Rogach” — mówią robotnicy — podnosiliśmy barki na brzeg. Zahaczało się linę i ośmiu stawało do kieratu. Tak, tak, do kieratu, całkiem podobnego do tego, jaki kiedyś używany był na wsi np. do omłotów. Tylko tam w kieracie chodziły konie, a tutaj my. Aby podnieść jedną barkę, deptało się w kółko i w kółko — cały dzień...

Oto — pokomplikowany nieco dla laika — ale chyba prosty z punktu widzenia technicznego system podnoszenia barek. Tłumaczy Jan Stajszczyk, kierownik działu planowania: wózek wjeżdża pod barkę w basenie, elektryczna winda podnosi ją na wysokość przesuwni, a tutaj — wózek doprowadza pod to stanowisko, które jest akurat wolne. Trwa to wszystko dość wolno — około półtorej godziny, ale za to — system szufladkowy stanowisk pozwala dowolną barkę w dowolnej kolejności podnieść z basenu lub opuścić na wodę. Kiedyś to było niemożliwe: czekało się aż wszystkie razem zostaną ukończone i wszystkie jednocześnie opuszczano się na wodę...).

Tak... właściwie nie ma się co dziwić, że

dzisiaj podniesienie jednej barki w półtorej godzinie — wydaje się trwać długo. Myśli ludzi, naturalną rzeczą kolejną będą w przód. To coś, że „na starym” kuchnia gotowała jedynie kawę i mleko, że nie było się gdzie rozebrać, że umyć się, owszem, można było, ale w Odrze co prawda nieco bardziej czystej niż dzisiaj. (Nieco?? Opowiada mi człowiek młody, że kiedy pan od biologii kazał nałapać rybek na lekcję pogładową, to gdzie chłopiec szedł? — do Odry! A w zastawiony czerpak wpadały całe gromady cierników i kielbi... Ale to już nie całkiem do sprawy należy). To coś, że tak bywało, skoro dziś mają pełne, wygodne zaplecze socjalne. Liczy się to, co jest i będzie — mówią — nie dlatego, aby się odrywać od tradycji, ale by je spożytkować ku lepszemu.

— Dziś robotę w nowym zakładzie porównywać do starych warunków to jest czyste niepodobieństwo (Eryk Barteczko, brygadzysta wydziału kadłubowego): Niektórzy się nawet śmiali, że to my budujemy dlatego nazywa się barkami, bo wszystek sprzęt, blachy stalowe i oporządzenie — NA BARKACH trzeba było nosić. I tak było. Dobre barki budowali ci, co mieli dobre barki. Suwnice, wózki? — tuśmy je dopiero zobaczyli... Podnośniki? Myśmy do

barek podchodzili z szacunkiem: robiło się na kolanach... Oczywiście dlatego, że inaczej nie było można.

— Pamiętam — nieraz zima, mróz jak diabli — zahaczyło się linę o stalowy element, linę na plecy — i w drogę, na smyka po śniegu.

— I czy można się dziwić, że kiedy o tym i innym opowiedzieć młodym, co do nas przychodzą — wierzyć nie chcą. I uśmiechają się z niedowierzaniem?

— Dawne czasy przypomni niekiedy potrzeba remontu statku starego (Jan Szynol, brygadzysta wydziału kadłubowego): dostaliśmy kiedyś do naprawy statek nitowany. Kto dziś robi nitowane statki? Zapomniała o tym szkoła, która już nie uczy młodych nitowania. Zapomnieliśmy także — bośmy wyrzucili narzędzia do tego potrzebne. No i zaczęła się polka. Po całej Polsce szukaliśmy nitów, a na złomowisku — wyrzuconych narzędzi, z którymi musieliśmy się przeprosić... A tu z młotkiem pneumatycznym do nitowania też trzeba umieć się obchodzić: niewprawnie trzymającego rzuca jak w tańcu hula, gula...

— Albo (uśmiech pomieszany z nutą westchnienia i lekkiej nostalgii za czasami twardymi, wymagającymi hartu, a przecież jednak coś

w nich było takiego, że...) — z tym uszczelnianiem statków starganem. Centymetr po centymetrze, na kolanach, w łamiącym kręgosłup przegięciu wypełniało się szparę szczeliwem, wbijało się dokładnie, w górę i na ukos, w górę i na ukos... Patrzy potem człowiek na rękę (bo w robocie jakoś tego się nie czuło) — a tu cały nadgarstek strzaskany od uderzenia w narzędzie, skóra tak spękana, że szczeliny w niej takie jak szpary w naprawianej barce...

— No toż i ja zawsze gadam młodym, gdy który kwęknie, że mu niewygodnie albo źle: a pomyśl no synku do tyłu...

— Kiedy się jeszcze i w drewnie robiło — bo dziś to już tylko stal sama — to niby było lżej? Drewno jak źle utniesz — to już tylko wyrzucić na podpałkę, a metal to se zawsze możesz zespawać i dobrze jest — w oczach brygadzysty Barteczki zapalają się małe ogniki, jakby daleki odblask iskier odpadających od spawu. — Mamy dziś prasę do wyginania potrzebnych kształtów, nie? Mamy. A robiło się tak: w piasku wygrzebywaliśmy dołek, kładło się na to blachę i... pukało w nią młoteczkami do upadłego. A to też nie takie proste, jakby się mogło zdawać: trzeba było wiedzieć, w którym miejscu i jak długo pukać młoteczkiem.

— Jeśli już tak wspominać — rzuca zawsze

spokojny i uśmiechnięty brygadzysta wydziału wyposażeniowego Norbert Pandera — to już chyba ze dwanaście lat temu robiliśmy statki szkolne „Westerplatte” i „Młodą Gwardię”, ziema „stulecia” rtęć w termometrze schowana na samym dnie pojemniczka, nie było jeszcze płynów niezamarzających i — na tym skwierczącym mrozie — trzeba było zdjąć kufajkę i w tę kufajkę ubrać wytwornicę acetylenową, żeby nie zamarzła.

Nie po to się o tym wszystkim, co przeszłe, mówi, aby wylewać żale, aby dawać łatwo porównania jak było źle i jak jest dobrze, nikt nie, robi z siebie męczennika, przeciwnie jest pewien kłopot z tym, żeby wyznawali jak było. Ciężka, twarda robota hartowała ludzi, szykowała ich do pracy w warunkach wygodniejszych, ale wymagających od nich „więcej i lepiej”. Przyjechał dwa lata temu otrząskany z najlepszymi stoczniami europejskimi armator belgijski: składał zamówienie na tankowce. Kiedy podali mu termin odbioru, długo kiwał z niedowierzaniem głową, a potem robotnicy podpatrzyli jak swojemu koledze pokazywał, gdzie mu włosy wyrosną, jeżeli...

— Nasi zawsze wychodzili z założenia (Stanisław Kupczyk, technolog i sekretarz podstawowej organizacji — 85 członków — partyj-

nej), że jak robić, to robić, a nie — fuchy odstawiać. Tankowce były gotowe dokładnie w przewidzianym terminie, a nąd tymi spośród nich, które myśmy wyposażali — odbiorcy szczególnie kiwali głowami, tym razem z podziwu.

U remontowców, poza wszystkim innym cenniona jest — szybkość. Oto uległa awarii barka załadowana węglem, załóżmy w kozielskim porcie. W zależności od rodzaju barki koszt jej dobowego postoju waha się od kilkuset złotych do kilku tysięcy. Więc żeby nie tracić na czasie barka już nie zawija do basenu stoczniowego, ale fachowiec wsiada w samochód, pędzi do portu — i na miejscu usuwa uszkodzenia.

Sprawni, szybcy, dokładni — rozwinęli dzieło, które się w państwie odbudowywanym po wojnie zaczęło dokładnie trzydzieści lat temu. Jest w tym nawet swoista symbolika. Rozwinęli dzieło kozielskich portowców — którzy — jak tylko front przeszedł — w warunkach nie do opisanego, wprost na wodzie naprawili dwa holowniki: „Opole” i „Bolesław Chrobry”. Obydwa w swój próbny rejs wypłynęły 22 lipca 1945 roku. Ten drugi w cztery tygodnie później powiózł do Wrocławia trzy barki załadowane węglem. Tamte wydarzenia i robo-

ta dzisiejsza — spinają łukiem polskich, kozielskich stoczniowych lat trzydzieści...

Co jest takiego w tej robocie, że w kędzierzyniekozielskim zagłębiu przemysłowym, w pobliżu Śląska węglowego i jego wielkich budów, gdzie dyrektorzy wyrywają sobie (kwalifikowanych wysoko zwłaszcza) robotników — ma stocznia setki ludzi, którzy nie wyobrażają sobie innej pracy, nieustannie przybывают młodzi — poprzez branżowy zespół szkół kozielskich, ale nie tylko? Zarobki dobre, ale dobre są wszędzie wokół, w Zdzeszowicach, w Kędzierzynie, w Blachowni, z kolei niemal nigdzie nie pracuje się, świątek, piątek, lato, zima — pod gołym niebem. Zatem — coś więcej niż „roboty jak inne?”.

— Urodziłem się nad Odrą, w Bierawie, i często patrzyłem na pływające rzeką barki, pchacze, holowniki. Owszem, pływanie jest ciekawe — mówi uczeń ZSZ w Koźlu — ale mnie zawsze bardziej interesowała strona techniczna tych jednostek, nawet jako maluch budowałem sobie takie stateczki i puszczałem po kałuży. Kończę teraz naukę i wiem już, że zostanę w stoczni w Koźlu. Przyznam się nawet, że na „prawdziwą” robotę (do tej pory mamy tam praktyki) czekam z niecierpliwością.

— Jestem w dobrej brygadzie (u Pandera)

od trzech lat — i przez cały ten czas nie było najmniejszych zgrzytów. Ustawiamy sobie pracę tak, żeby wszyscy byli zadowoleni. To jest naprawdę duże zadowolenie, kiedy popatrzyś człowieku, jaki wrak tu przyszedł do naprawy — a jaki elegancki potem wychodzi do pływania. Kto wie, czy to czasem nie daje więcej uciechy niż nowa produkcja (ślusarz Kisała).

— Skąd się bierze to, że uważają mnie za dobrego brygadzystę (Pander) — Mnie się to zdaje całkiem proste: każdy u mnie musi dostać taką robotę, jaką umie i lubi robić. Jasne, naprzód trzeba wiedzieć, co kto umie i lubi, w każdym brygadziście musi siedzieć odrobina psychologa. No bo tak: jeden musi się porządnie narobić, ciężko, fizycznie, bo jak się nie narobi — co dziwne?, a tak!, tak!, są tacy! — to się po prostu źle czuje, nie ma zadowolenia. A drugi — woli robotę techniczną, kiedy musi trochę „pogłówkować”. Jeśli stocznia ma jednak stałych, od wielu lat pracowników, to dlatego, że tutaj jest miejsce i dla tych pierwszych i dla tych drugich, i dla tych — co pośrodku. Dla wszystkich. Tak wszechstronnego zakładu, odpowiadającego rozmaitym ludzkim upodobaniom i umiejętnościom — trudno by chyba szukać gdzie indziej.

Brygadzysta Jan Szynol, w zeszłym roku wybrany najlepszym mistrzem i wychowawcą młodych nie lubi gadać dużo:

— Dlaczego mnie właśnie wybrali? A bo ja wiem... Przyjdą młodzi do mnie, a potem nigdzie nie chcą iść, tylko zostać, no to zostają, bo ich człowiek chce wszystkiego nauczyć, co sam umie. To Chińczycy chowali swoje porcelanowe tajemnice do grobu, nasze tajemnice są na wierzchu.

— Żeby nie uciekać do dalekich porównań, weźmy najbliższą „Kofamę” (Jan Bartosz, budowniczy): Tam idzie wszystko według dokumentacji. Oczywiście, to jest ważne i odpowiedzialne, żeby jej być wiernym, a u nas — trzeba przede wszystkim wiedzy i doświadczenia. Robotnik — nie mistrz, nie kierownik nawet — ale robotnik właśnie na każdym kroku podejmuje samodzielne decyzje, w tym fragmencie roboty, który mu powierzono. Odpowiedzialność za te decyzje, potrzeba wszechstronności, umiejętności rozwiązania zawodowej szarady (bo zawsze jest coś nowego) — dają takie motywacje, a później zadowolenie, które ambitni fachowcy zawsze cenią sobie najwyżej. Jeśli wierność naszej stoczni ktoś uważa za zagadkę — mnie się zdaje, że to jest właśnie jej rozwiązanie. Z małym zastrzeżeniem: zawsze

znajdą się cwaniacy, szukający lekkiego chleba, więc i u nas nie wszyscy pracują od początku do końca i też mamy fluktuację kadr.

Więc jeśli są wierni, wystawiają sobie zawodowe świadectwo o najwyższej ocenie. Czy tak?

— Dwadzieścia pięć lat w stoczni (połowa w Toruniu, połowa tutaj) to już chyba mam prawo powiedzieć, że — praca interesująca. W Toruniu były niedobre warunki, w drewnianych barakach. Tutaj od początku byłem świadkiem powstawania zabudowy murowanej. Zastałem stocznnię drewnianą, jestem w murowanej... Ale powiem coś panu (to znaczy — dyrektor Adamus mi powie): nie sztuka pracować, kiedy jest dobrze. Ktoś popracuje rok — mówią „niech się zapozna”, po dwu: „niech pokaże, co umie” a po trzecim on do nich mówi: „wiecie co?, no to ja się przeniosę”. Za starym na to, abym mówił panu, że mnie pociąga romantyka pracy czy — dość iluzoryczne — związki z morzem. No tak, Odra wpada do morza, ale związku bliższego moją pracą i morzem nie widzę. Aha, obchodzimy jeszcze Dni Morza i Dzień Stocznio-wca. Dla mnie stocznia rzeczna pozostanie jedyną w życiu pracą dlatego, że się związałem nie tyle z jakimś jej stałym elementem, ale przeciwnie: z dynamicznymi przemianami, jakie przeszedł

przemysł stoczniowy i jakie nadal przechodzić będzie. Perspektywa zmian obiecujących — oto co jest dla mnie najważniejsze.

Cóż, kozielscy stoczniowcy tym jeszcze się szczycą, że pracują w jedynej, nie tylko rzecznej — W JEDYNEJ STOCZNI WYBUDOWANEJ W POLSCE LUDOWEJ OD PODSTAW. Ma to co prawda znaczenie drugorzędne, ambicjonalne, ale trudno, żeby nie było jeszcze jednym argumentem na to, iż tutaj właśnie pracować TO COŚ ZNACZY. Znaczy — dużo. Kiedy wspomnieć o tym, iż są tacy, co im zazdroszczą tej otwartej przestrzeni zamiast zamknięcia w hali fabrycznej, tego powietrza — zamiast ciasnoty i huku urządzeń dudniących o ściany i sufity „typowych” (jakby oni byli nietypowi?) zakładów, odpowiadają, jak na przykład brygadzista Pander:

— W upał w zamkniętym kadłubie statku temperatura jest bardzo bliska tej, jaka panuje na przykład w hutach. W zimie — o tym już mówiliśmy. To jedno. A co do tej przestrzeni: praca taka wymaga od ludzi znacznie większej dyscypliny niż gdzie indziej. Łatwo się tu schować tak, że przez tydzień człowieka można nie znaleźć. Tu nie ma mowy o dyscyplinie tylko formalnej, obowiązywać musi całkiem świadoma, pracownik sam siebie pil-

nuje. To jeszcze jedna cecha naszej roboty. Ludzie spełniają te i inne trudne warunki. Przecież zastanawiano się trochę, gdzie budować tę nową stocznię, bo od podstaw — można było w różnych miejscowościach odrzańskich. Wypróbowana, doświadczona i obowiązkowa kadra stoczniovców kozielskich, to był ten argument, który przeważał szalę na korzyść Koźła...

Resorty, podczas rozmaitych reorganizacji, niechętnie podawały ich sobie z rąk do rąk, bo każdy był łasy na taki zakład. Podlegali przedtem Ministerstwu Żeglugi, później część stoczni rzecznych znalazła się w Ministerstwie Przemysłu Ciężkiego, oni znaleźli się na koniec w resorcie Komunikacji. Przy okazji tych zmian powiedzą już tylko:

— Taka jeszcze jest satysfakcja, że praktycznie, to się o nas bili. Tę stocznię (ludzi i jeszcze ludzi, a potem — urządzenia) wszyscy chcieli mieć u siebie.

Wartość produkcji i usług ma w tym roku po raz pierwszy osiągnąć dwieście mln zł. Obok remontów i tzw. produkcji buforowej (konstrukcje metalowe, windy linowe do spinania barek oraz pchaczy) nadal robią rzeczy nowe: barki pełnopokładowe, warsztaty pływające, pchacze.

Jeden z tych ostatnich zwanych „mister rzek

polskich” przysadzisty, ale o finezyjnych kształtach stoi właśnie w suchym doku. Na tle pól i zieleni przyodrzańskiej jego ruda, rdzawa sylweta odcina się dumnie, wyniośle. Na niektórych płatach blachy ostały się wysepki, nietknięte przez rdzę:

— O, resztki tej zendry muszą jeszcze dorzewieć, podobnie jak całość. Blacha dopiero wówczas jest w pełni wartościowa, nadaje się pod lakier, gwarantuje długą żywotność.

Trochę jak z ludźmi: musi minąć kawał czasu zanim zendra nieobycia ze stoczną — kiedy nowi jeszcze w zawodzie — nie opadnie. Potem już nikt nie przeżywa problemów: zostać tutaj czy szukać szczęścia gdzie indziej? Pozostają następcy tych, co w czterdziestym piątym, samorzutnie skrzykiwali się, aby wartość pełnić przy śluzach, żeby rzeka, omijająca zwalone przez wojnę konstrukcje i mosty, nie czyściła dalszych niepotrzebnych spustoszeń.

Starorzecze na dziewięćdziesiątym dziewięćtym kilometrze tętni dziś robotą, w wodzie basenu z cichym sykiem gasną iskry odpadające od spawu, jasno dźwięczy stal, naginająca się posłusznie w kształt żądany, szumią windy, wyciągające barki na pomost roboczy. Niemal nie widać kilku setek robotników rozproszonych na kilkudziesięciu hektarach stoczniowej

posiadłości. Ślad ich wysiłku znaczą tylko smugi pozostawione na wodzie przez coraz to nowe barki, na powrót odprawiane do dźwigania Odrą ciężarów. Związani z rzeką od dziecka, do późnej starości — a mimo swojej roboty — jakby niewidoczni. Staną tylko na moment nasłuchując, kiedy chlupnie woda pod dnem barki. Zamyślą się na chwilę, a myśl ich zawsze biegnie WZDŁUŻ rzeki. Niewidoczni, a potrzebni Odrze, jak woda w jej korycie.

Zdjąć bielmo

Na biurku nawigatora Przedsiębiorstwa „Żegluga na Odrze” Witolda Samuela, znalazła się krótka notka dalekopisowa z Przedsiębiorstwa Spedycji Międzynarodowej „Hartwig”. Spedytor prosi o przewiezienie z jednego z portów zachodnich, dla budowanej w Górażdżach cementowni, dwóch pierścieni stalowych, o łącznej wadze 120 ton i średnicy 6,9 metra

Pan Samuel pisze na boczku noty: NIE. Nie mamy możliwości. Ale po krótkiej chwili to co napisał przekreśla.

Mógłby spokojnie napisać to swoje NIE. Może udowodnić „Hartwigowi”, swoim przełożonym i wszystkim świętym, że zadanie jest niewykonalne. Mógłby po napisaniu tych trzech literek mieć spokojne sny.

Na wszelki wypadek proszę, oto dokumentacja szlaku wodnego. Można dowieźć te pier-

ścienie do Odry systemem dróg wodnych przez Holandię, Belgię, RFN, NRD lub morzem do Szczecina. A dalej?

Dalej jest kilka mostów spinających brzegi Odry. Prześwit między dnem rzeki a konstrukcją niektórych z tych mostów wynosi zaledwie 7 metrów. Przepisowo barka wioząca te pierścienie musi mieć do najmniej 20 cm wody pod dnem, pod kilem, jak mówią ludzie morza. Można pójść na ryzyko, można na małym odcinku pływać mając tylko 5 cm wody między dnem rzeki a dnem barki. Takie ryzykowne rejsy już kiedyś przeprowadzano. Ale i przy takim ryzyku grożącym katastrofą pierścienie pod mostami się nie zmieszczą. Trzeba uwzględnić grubość dna barki, podkłady pod stallowy ciężar...

Główny nawigator bierze jeszcze raz do ręki długopis. Zawiesza go nad telegramem i znów odkłada. Zbyt dużo wie o transporcie ciężkich, wielkogabarytowych elementów aby to NIE napisać.

Kolej odmówi także. Niechybnie. Pierścienie przekraczają o wiele dopuszczalne skrajnie. Nie zmieszczą się pod wiaduktami i mostami, a tych na drodze ze Szczecina czy Gdańska są dziesiątki. Dla PKP jest to zadanie niemożliwe do wykonania.

Transport drogowy? Tak, drogami, na ciężkich podczołgowych przyczepach, można te cholerne pierścienie przewieźć, ale główny nawigator Witold Samuel ma świeżo w pamięci, to, co mu mówiono niedawno w czeskiej hucie „Witkowice”. Przewiezienie czterech dużych, ciężkich elementów na trasie Ostrawa—Bratysława, wymagało wzmacniania mostów, podnoszenia wiaduktów... Koszt tej operacji wyniósł ponad 30 milionów koron, a jak się oblicza, straty wynikłe z blokady komunikacji przyniosły dalsze 15 milionów koron strat.

Nawigator ma przed oczami setki inżynierów, robotników, specjalistów ruchu drogowego, przygotowujących trasę dla tych DWÓCH pierścieni, dla tych 120 ton stali. Wyobraża sobie korki na drogach. Widzi miliony, miliony kosztów. Nie pisze więc NIE. Pakuje karteluszek dalekopisu do teczki.

Kilkanaście słów od „Hartwiga” zaczyna obrastać rzucanymi na papier myślami, koncepcjami, wyliczeniami, wypisami z fachowej literatury... Mnożą się plusy, minusy, znaki zapytania. Trzeba szukać sposobu.

Jeśli ktoś mu na tę robotę zajrzy przez ramię, wyrzuci z pasją: przez 30 lat odwracaliśmy się plecami do Odry. Przemysł, choć jego kominy przeglądają się w rzece, uwiesił się

nitek kolejowych. Ekonomiści — ekwilibryści tak żonglowali taryfami przewozowymi aby wynikało, że transport wodą jest nieopłacalny. Ludzie przez lata szefujący żegludze śródlądowej, chcieli jak liski-chytruski wywojować dla niej względy przez — jak mówili — fakty dokonane. Wykoncypowali sobie, i tezy tej z uporem bronili, że jak będzie dużo taboru muszą się dlań znaleźć ładunki, a jak będą ładunki muszą się znaleźć pieniądze na poprawienie żeglowności Odry.

Taboru nabudowano nawet sporo, ładunki są. Tylko że ten tabor konstruowany i budowany w pośpiechu jest od Sasa do lasa, i o dobre kilkanaście lat przestarzały. A Odra, jak była, tak jest rzeką na pół dziką.

W tym samym czasie Bogdan Józefek, kapitan naszego najnowocześniejszego pchacza, powiada, że płynąc w rejs na wody zachodnie nie zabiera niebieskiej flagi, jaką należy wywieszać przy wyprzedzaniu innych jednostek. Po prostu nie zdarza mu się aby udało mu się kogoś wyprzedzić. Ten nasz kochany zółw, mówi pieszczotliwie o swojej jednostce.

Inny wodniak formułuje wyraźniej: Rzeka jest, tabor niby jest, ładunki są... tylko, że po tej rzece pływa się coraz trudniej. Jak ją dla żeglugi zagospodarowano pod koniec ubiegłe-

go wieku, tak się prawie nic na niej nie zmieniło.

Zabrakło wyobraźni. Jeden pan kolektyw nie interesował się trendami rozwojowymi gospodarki światowej, drugi pan kolektyw miał własne liczydła, na których kalkulował wzrost masy przewozowej... a razem wzięte nie chciały słuchać tego trzeciego, który z uporem maniaka wołała o modernizację rzeki, przestrzegał, że bez unowocześnienia tej arterii, bez nowoczesnego taboru, linie kolejowe zakorkują położone nad Odrą centra przemysłowe.

Gdzie już tę płytę z gorzkimi żałami grano? Ależ w Warszawie i Wrocławiu, Opolu i Kamieniu, Szczecinie i Pradze... Przy każdej okazji dyskusowania nad tzw. „problemem Odry”.

No tak. Ale stwierdzenie znanych okoliczności w niczym nie zmieni faktu, że pan Witold Samuel musi łamać sobie głowę nad dwoma pierścieniami, które w Zagłębiu Ruhry zamówiła duńska firma Schmidt, będąca generalnym dostawcą urządzeń dla Górażdży.

Coś znalazł w literaturze. Amerykanie mieli kiedyś podobną zagwozdkę. Obeszli most, wyciągając dźwigiem transportowany element na brzeg, przeciągnęli go na drugą stronę, na specjalnych, drewnianych saniach i załadowali powtórnie na barkę. Może więc tak.

Ale zaraz rodzą się znaki zapytania. W naszym przypadku trzeba by tę operację powtórzyć aż siedem razy... Czy nabrzeża wytrzymają ciężar? Ile to może kosztować? Trzeba przeprowadzić badania geologiczne nabrzeży przy mostach.

Nabrzeża. W fachowej literaturze znowu jest w tej sprawie coś interesującego. Czechosłowacy, gdy przyszło im wyciągać na brzeg ciężki element, umacniali go skutecznie i szybko palami Larsena. Rysują się więc jakieś możliwości.

Tylko czas. Trzeba przeprowadzić te badania geologiczne. Bo niechby dźwig runął z pierścieniem do rzeki. Brr. Kto te badania przeprowadzi?

Witold Samuel ma ładny tytuł: główny nawigator. Ale w istocie rzeczy jest sam sobie szefem i personelem. Może kiedyś w przyszłości będziemy mieli specjalne firmy zajmujące się skomplikowanymi przewozami, ze specjalnym sprzętem i sztabami fachowców.

Przychodzi do głowy inny wariant. Pogłębić dno pod mostami. Rozwiązanie pozornie najprostsze. Ale wymagające znów gruntownych badań inżynierskich. Dopiero co prasa donosiła o katastrofie w Jugosławii. Do rzeki runął most wraz z pociągiem. Przyczyną było nie-

wielkie podmycie filarów przez nurt. Czyli znów wielki znak zapytania.

Rodzi się myśl, aby odejść od klasycznych środków przewozu. Może dospawać do owych pierścieni odpowiednie pływaki i holować je po wodzie? Rzecz wymaga konsultacji z metalurgami, z producentem. A może zbudować specjalny ponton i wieźć pierścienie na leżąco?

Być może, że jutro zrodzi się jakiś nowy pomysł, prosty a genialny. Trzeba tylko myśleć i myśleć.

Do nawigacji na Odrze nie można stosować znanych, sprawdzonych szablonów. To nie jest wypieszczony szlak wodny jak Ren, Sekwana, Mittelkanal, gdzie wodniacy pracują na dużych obrotach, gdzie tabor chodzi gęściej niż warszawskie tramwaje. Tam gdzie się na wodzie zarabia, tam się o nią dba, nieustannie kontroluje dna, wyrównuje, pogłębia, unowocześnia i rozbudowuje system stopni wodnych, jazów...

Odra, w którą inwestujemy tyle co kot napłakał i inwestujemy bez kompleksowego planu, jest kapryśną księżniczką. Stopień wodny w Brzegu Dolnym trochę żeglugę usprawnił. Ale natura i czas wywołały nowe kłopoty. Brak następnych stopni w dół rzeki, spowodował przyspieszenie biegu nurtu, wyrywanie z

dna głazów, pogrzebanych przed wiekami w Odrze dębów, sprawił, że powstają wciąż nowe przeszkody, grożące barkom rozdarciem dna. Analogia do oszczędności, pożartych przez myszy.

Z przewozami loteria, ciągle loteria. Woda wyżej — barki kopiaste węglem, żwirem, rudą... Woda niżej — barki wypełnione do połowy. Pływa się wtedy za pieprz. Są kilometry, jest spalona ropa, ale nie ma ton. Wtedy nawet ten mizerny plan przewozów — 10 milionów ton rocznie, staje się problematyczny. Ba, gdyby były odpowiednie zbiorniki retencyjno-wyrównawcze. Wtedy woda nie płynęłaby darmo do morza, musiałaby „pracować”.

W kajucie kapitana Józefka toczy się właśnie na ten temat dyskusja. Siedzi w kajucie kilku kolegów z Żeglugi i deliberują. Nikt z obecnych nie jest wielkim specem od polityki gospodarczej, ale wszyscy patrzą dalej niż rufa barki.

Transport dla zespołu portów szczecińskich jest już wąskim gardłem. Szybki rozwój może zapewnić portom przede wszystkim Odra.

Tymczasem pan Samuel kreśli kolejny wariant operacji „Pierścienie”. Jest już pewien, że te pierścienie do Góraždzy dotrą. Zostanie rozwiązany jeszcze jeden rebus. Podobnie jak

z tą pogłębiarką ciągniętą z Holandii, którą częściowo zatopiono i przeciśnięto pod niskimi mostami. Czasem jednak wielbłąd przejdzie przez ucho igielne. A słoń?

— Słoń — bo oto nowy sygnał. Dyrekcja raciborskiej RAFAKO wpadła w stan podenerwowania. Fabryka ma, w ramach RWPG, specjalizować się w budowie wielkogabarytowych urządzeń, o wadze około 300 ton. Transport kolejowy odpada. Drogowy? Lepiej nie myśleć i nie liczyć. Dostawy co kilka miesięcy i do kilku krajów. Transport drogowy oznaczałby praktycznie konieczność przebudowy setek mostów, wiaduktów, nawierzchni dróg, wyburzania niektórych domów, budowy ogromnych, specjalnych przyczep...

Jedynym sensownym rozwiązaniem będzie transport wodą, szlakami śródlądowymi i morskimi. Problem z pierścieniami urośnie do szóstianu. W RAFAKO już coś wiedzą na ten temat. Można będzie na zleceniu napisać NIE. Ale sprawa i tak wróci jak bumerang do Żeglugi. Żegluga będzie jak Piotr u bramy, ostatnią instancją.

Można będzie dyrektorowi RAFAKO wygłosić referat o stanie zagospodarowania Odry, c niskich mostach, wygłosić mowę o tym, że ktoś nie przewidział koncentracji przemysłu, a w

związku z tym wzrostu gabarytów i wagi urządzeń, o błędnych kalkulacjach. Ale będzie to wszystko austriackie gadanie. RAFAKO MUSI wyekspediować towar.

Na kartce papieru jedno słowo RAFAKO i dużo wielkich znaków zapytania.

Pan Samuel zaczyna głośno rozmyślać. Do niedawna motorem rozwoju żeglugi śródlądowej był przede wszystkim wzrost masy przewozowej. Nie bez kozery, w całym niemal świecie, wielki przemysł czepia się szlaków wodnych i nie bez kozery armatorzy przewidując koncentrację przemysłu materiało- i energochłonnego poszli na budowę coraz większego tonażowo kolosa, na zwiększenie jego szybkości, a rządy na dostosowanie do nowych zadań szlaków wodnych. Tabor rzeczny, barki o ładowności 2—3, a nawet więcej tysięcy ton, to dziś w żegludze światowej wielkości niemal obowiązujące. Trzy pociągi rudy czy węgla, dziesiątki wielkich kontenerów na jednej barce... Szybkość, taniość transportu. Ot co.

Ale teraz pojawia się nowy, istotny element. Właśnie transport urządzeń wielkogabarytowych. Coraz częściej trzeba przewozić elementy — kolosy dla fabryk-gigantów. Bez zakłóceń w komunikacji i bez ogromnych kosztów, można je transportować tylko wodą. Kto tego

nie zrozumie, będzie tracił kontakt ze światowym rynkiem.

Być może fluidy z pokoju głównego nawigatora przeniknęły do kajuty kapitana Józefka i wysterowały dyskusję na te same tory. Siedzące tu wilki rzeczne, znające jak pięć własnych palców porty Berlina, Antwerpii, Rotterdamu, Duisburga, Amsterdamu, Bazylei, wszystkie spławne rzeki i kanały żeglowne Europy, wyrażają podobne niepokoje.

Jeden z dyskutantów peroruje czupurnie: kiedy u cholery zdejmimy to bielmo z oczu. Czy doprawdy nikt nie widzi czym grozi zaniechanie Odry? Przecież nasz tabo! zaczyna być czynnikiem hamującym ruch na szlakach. Niedługo nie będą nas chcieli wypuszczać na obce wody. Czy nikt nie bierze pod uwagę, że coraz częściej nasi kontrahenci stawiają nam warunki abyśmy dostarczali im towary wodą? Choćby Austriacy, biorący nasz węgiel.

Inny dorzuca: Czesi już zaczęli przebierać nogami ze zniecierpliwienia. Już nie mają jak wywozić swoich specjalności, wielkich odkuwek, wałów korbowych, wałów do wirników turbogeneratorowych. Weźmy takie turbogeneratory. Wczoraj 200 megawatów to była wielkość. Obecnie projektuje się maszyny o

mocy 1000 megawatów. Oni teraz cisną na budowę kanału Odra—Dunaj, na regulację Odry. Już zrozumieli co to dla nich znaczy wyjście na Bałtyk i na Morze Czarne. Jest już dawno po dzwonku.

Główny nawigator Przedsiębiorstwa „Żegluga na Odrze” zapisał tymczasem następną kartkę papieru. Te pierścienie dla Góraždzy, te wielkie gabaryty, pchają się do głowy jak natręt. Czy budowniczowie Góraždzy, czekający na te pierścienie wiedzą, że to właśnie tu, przy tym skromnym biurku, ma się zrodzić odpowiedź kiedy je otrzymają? Dla nich rzeka to rzeka, most to most. Ich nie interesuje ile barka ma wody pod dnem. Ich zmartwieniem jest terminowość dostaw urządzeń dla budowy cementowni, która ma dawać rocznie 2,5 miliona ton produkcji. Nie wiedzą ile jest zależności między tym co robią oni, a wstęgą Odry, jej dzisiejszym kalectwem. Czy tylko oni nie wiedzą?

Ilu ludzi wie, że nawigator Witold Samuel rozpatruje właśnie dziesiąty wariant pierścieni, że pęka mu głowa od związanych z nim zmartwień? Ilu ludzi poza jego kolegami z „Żeglugi” i kierownictwem wie, że gdy ostatecznie coś wykoncypują, będzie musiał przez setki godzin uganiać się po odrzańskim szlaku,

liczyć, mierzyć, zaglądać osobiście w każdą dziurę, uruchamiać dziesiątki konsultantów. Sam będzie musiał wszystkiego dopatrzeć. Bo wie, że nie można wszystkiego przyjmować na wiarę. Ma już bowiem trochę złych doświadczeń, dowodów na to, że wielu ludzi „nie czuje” tego nośnika transportu, jakim jest woda.

Przypomnieć historię z budowanymi u nas barkami dla armatora holenderskiego? Gdy przyszło mu je transportować okazało się, że nie zmieszczą się one w jednej ze śluz, którą przy przebudowie bezmyślnie skrócono o kilkanaście centymetrów. Tak jakby miała ona służyć do śluzowania kajaków a nie coraz większych jednostek.

W kajucie kapitana Józefka dyspozytor Gersten mówi: Teraz już mamy dwa wyspecjalizowane przedsiębiorstwa budownictwa wodnego. Jedno buduje jazy, śluzy w Czechosłowacji, gdzie inwestycje na szlakach wodnych ulegają wyraźnemu przyspieszeniu, drugie szuka roboty u nas, a póki co prowadzi remonty, buduje przystanie wodne dla harcerzy. Czeka na lepsze czasy.

Te lepsze czasy stoją chyba tuż za drzwiami. Bo jak mówi pan Witold Samuel, najlepszym nauczycielem w gospodarce jest rzeczywistość.

A rzeczywistość to te masy piętrzących się ładunków, rozwój międzynarodowej towarowej wymiany, rosnące wymiary zleconych do przewozu elementów. Od tej rzeczywistości już nie ma gdzie uciekać. Uznanie odrzańskich problemów to tylko kwestia czasu.

Ja kustoszem nie będę

Od trzydziestu lat nieprzerwanie dziesiątki maszyn pracują przy budowie kanału Odra—Dunaj. Cóż z tego, skoro są to maszyny do pisania. Piszą naukowcy i praktycy, piszą dziennikarze.

Uzbierało się tego pisania pewnie kilka wagonów, argumentowano na wszystkie sposoby. Uzasadniano politycznie i ekonomicznie, społecznie i gospodarczo, historycznie i przyszłościowo.

Siłą napędową, oprócz rozsądku, była wiara. Mniejsza, większa, czasem — ogromna. „Komitet odbył dotychczas dwa zebrania: we Wrocławiu i w Pradze. Na zebraniach tych ustalono, że na trasie kanału przeprowadzone mają być dodatkowe studia i pomiary. Prace te przeprowadzane są obecnie w terenie przez ekipy złożone z inżynierów polskich i czechosłowac-

kich w ramach prac Kierownictwa Studiów i Projektu drogi wodnej Odra—Dunaj we Wrocławiu. Po ich ukończeniu będą mogły być powzięte ostateczne decyzje co do projektu ogólnego. W ten sposób historia projektu kanału Odra—Dunaj dobiega końca. Jedno z największych przedsięwzięć technicznych w Europie, magistrala wodna Bałtyk—Morze Czarne, wchodzi w stadium realizacji”.

Wchodzi w stadium realizacji! A jednak! Nareszcie! Tak musiał myśleć inżynier Zbigniew Dziewoński, kiedy w 1948 roku, na łamach „Życia Gospodarczego”, drukował swój artykuł, którego fragment tu zacytowałem.

Nie lekceważmy tego pisania, nie uśmiechajmy się pobłaźliwie. Kiedy Komisja Dunajska obchodziła 25-lecie, to na jubileuszowe uroczystości nie zaproszono przedstawicieli Polski, jako państwa, tylko delegatów Komisji Odry przy Instytucie Śląskim. A Komisja cóż może: niby tylko pisać i mówić. Oraz myśleć.

Gdyby ktoś miał w tym interes — mógłby wyliczyć dziesiątki powodów, dla których wiekowa historia projektu kanału Odra—Dunaj doczekała się przedłużenia o lata powojenne. Wiele się na to złożyło. I wielu. Ale, jak mawia pewien profesor, nie szukajmy winnych, szukajmy mądrych. Piszmy.

Nie tylko o kanale Odra—Dunaj. Także o dniu dzisiejszym tej rzeki. I o tym, co jej grozi. Jej? Nam!

Odra dla geografów zaczyna się w Czechosłowacji, dla ekonomistów — w Gliwicach. Tam, gdzie węgiel, który trzeba przewieźć.

Inż. Tadeusz Martyna (naczelnik zarządu handlowo-przewozowego katowickiej dyrekcji PKP):

— Śląska kolej jest przeciążona. Jakże jednak nie ma być przeciążona, skoro na tych dziewięciu procentach linii kolejowych dokonujemy 48 procent krajowych załadunków, a na każdy kilometr toru w katowickiej DOKP przypada 14 razy więcej towarów niż przeciętnie w Polsce!

— Port w Gliwicach pomaga wam w niewielkim stopniu. Czy te tysiąc pociągów w ciągu roku — pyta dziennikarz — ma dla was jakieś znaczenie?

— Psychologiczne — odpowiada naczelnik Martyna, a dziennikarz nie wie, czy to przypadkiem nie żart. Bo wielkości przewozowe Odry są rzeczywiście małe, zwiększyć się tego z dnia na dzień nie da, Odra nie jest przystosowana, zaległości ogromne.

Piszmy więc o niedoinwestowaniu Odry, o istnieniu barier psychologicznych utrudniają-

cych podejmowanie decyzji, o wodowstręcie centralnych planistów. Także o tym, że istniejący plan modernizacji Odry jest nieformalny, wyciągnięty w czasie, nie obejmuje całości rzeki, od której zależy rozwój terenów leżących u jej brzegów.

To są tematy dla publicystów. Reporter o tym nie chce wiedzieć za dużo. Wystarczy mu to, co wie: z Odrą jest niedobrze. Reportera interesują ludzie. Jeśli boje publicystów i naukowców zakończą się sukcesem — Odrę trzeba będzie zagospodarować. Zarybić się jej już nie da. Ale trzeba ją będzie zaludnić. Kim są dzisiejsi wodniacy? Co myślą o swojej robocie? Jakie widzą perspektywy? Jakie perspektywy przewidują dla swoich następców? Jednym z nich jest piętnastoletni Jacek Ciszewski z województwa krakowskiego, który kończąc ósmą klasę podstawówki napisał w podaniu: „Pragnę zostać marynarzem i w tym celu chciałbym rozpocząć naukę w Technikum Żeglugi Śródlądowej w Koźlu”.

Błąd, którego popełnienie uświadomi sobie Jacek szybko, jest natury formalnej. Technikum w Koźlu, trochę wbrew nazwie, nie przygotowuje marynarzy. To znaczy nie prowadzi wydziału nawigacyjnego. Kończąc kozielskie technikum można być specem od mechaniki,

albo od budowy kadłubów okrętowych. Wydział nawigacyjny jest w Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Jacek pewnie będzie żałował, on chce być marynarzem-nawigatorem.

Absolwent technikum wrocławskiego:

„— Żałuję, że nie skończyłem technikum w Koźlu. Jeśli nic się z Odrą nie zacznie zmieniać na lepsze, to perepektywy nie są wesołe. Skończyłem nawigacyjny, muszę się trzymać wody, na ładzie czym mógłbym teraz zostać? Chyba listonoszem. Co innego ci po mechanicznym.

Fakty to potwierdzają, „mechaniczni” mają wzięcie. Odra mniej ma z nich pożytku. Absolwentów kozielskiego technikum podkradają inne branże. Są cenionymi fachowcami. To im zakłady „Zgoda” w Świętochłowicach złożyły ostatnio jednoznaczną ofertę: Przychodźcie, bierzemy całą klasę.

Na razie Jacek Ciszewski o tym nie wie. Kiedy we wrześniu przyjedzie sposobić się do marynarskiego fachu — na skrzyżowaniu ulic w Koźlu zobaczy trzy wielkie, kolorowe tablice. Na jednej, zatytułowanej „Przewozy Żeglugi na Odrze”, tony i tonokilometry, oraz liczby. Dużo liczb. I z roku na rok większe. Druga przedstawia odrzańskiego arystokratę —

pchacz Bizon III. Najbardziej spodoba się chłopcu tablica środkowa: „Trasy pływania statków Żeglugi na Odrze”. Jest tu Elbląg i Ostróda, ale też Hamburg, Lubeka, Bazylea, Gandawa, Amsterdam...

Czytam aktualny komunikat o sytuacji floty, porównuję z tablicą na kozielskiej ulicy, zgadza się wszystko: BM 5280 — w Höver pod załadunkiem klinkieru dla kraju, BM 5238 — przekroczyła granice PRL w drodze do Holandii, BM 5223 przygotowuje się do wyjścia do Belgii... Ale tak od razu nie dostaje się tych rejsów. Najpierw trzeba popływać tutaj, po Odrze.

Dyrektor naczelny Żeglugi na Odrze, mgr Emil Trojnecki:

— Mamy kłopoty kadrowe. Są dwa technika, pewna ilość marynarzy zgłasza się po odbyciu służby wojskowej, a mimo to ze skompletowaniem odpowiedniej ilości załóg są czasem kłopoty.

Z-ca dyrektora Technikum Żeglugi Śródlądowej w Koźlu:

— Z naborem do szkoły kłopotów nie mamy. Możemy wybierać najlepszych.

Jednym z nich jest Jacek Ciszewski. Na świadectwie same dobre i bardzo dobre, opinia wzorowa. Zostanie przyjęty do Koźła

Skończy technikum („wymagania są duże, a mimo to odsiew mały”), zacznie pływać. Zacznie wcześniej, już w czasie odbywania praktyk wakacyjnych. Czy rzeczywistość odrzańska wytrzyma konfrontację z dzisiejszymi marzeniami piętnastolatka?

Takich badań w środowisku wodniaków nie przeprowadzano. A szkoda. Ale te, które w „Studiach Socjologicznych” ogłosiła Janina Waluk z Uniwersytetu Warszawskiego, mogą się tu przydać. Dotyczą motywów wyboru zawodu marynarza. Tego od „słonych wód”. Ale ci, trafiający do Koźła, marzą przecież tak samo.

„Pragnienie poznania życia i świata, chęć wypróbowania swoich możliwości, chęć przeżycia interesujących przygód” — oto trzy naczelnym motywów wyboru tego zawodu.

— Zdaję sobie doskonale sprawę z tego, jak mało dają przeciętnemu marynarzowi podróże. Jego znajomość nowego portu jest więcej niż powierzchowna i ogranicza się zazwyczaj do głównej ulicy i kilku barów. Pełne zaś wykorzystanie podróży polega na tym, aby nie dać się wplątać w ten schemat zwiedzić, zobaczyć, przeżyć maksymalnie wiele. Co do mnie, mam zamiar nie omijać ani oper, ani rynków, ani muzeów, ani nocnych lokali...

Najtrafniej o pływaniu powiedział kapitan Bolesław Bączyński:

— Urok tego zawodu tkwi w jego kontrastach.

W Żegludze śródlądowej kontrastów nie brak.

Starsi mówią o tym ogólnie:

— Żegluga śródlądowa to jest jeszcze coś niedokończonego.

Franciszkowi Pawłowskiemu, kierownikowi Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Koźlu, funkcja też nie pozwala na zbyt ostre sformułowania. Na pytanie, czy upada zawód marynarza rzek, odpowiada dyplomatycznie:

— Tak bym chyba nie powiedział. Po prostu tej wielkiej szansy nie umieliśmy wykorzystać.

— Na naszym, kozielskim taborze, pływa siedemset osób. Dużo to, czy mało? Czekamy na prawdziwą szansę (inż. Marian Heise, kierownik kozielskiej floty).

Młodzi też czekają, ale są niecierpliwi. Też czekają na szansę, w którą zainwestowali ukończenie Technikum Żeglugi Śródlądowej. W przeciwieństwie do szerszej generacji łodziarzy — ich tu w większości nie przywiodły tradycje rodzinne, o których dziennikarze potrafią tak urokliwie pisać.

Moi rozmówcy pochodzą z różnych woje-

wództw, nie mają żadnych obciążeń, wybierali spośród wielu możliwości. I tego wyboru nie mają ochoty żałować. Naszą dyskusję jeden z nich podsumuje z właściwą dla swego wieku ostrością widzenia i nazywania:

— Powinni nad brzegami Odry powkopywać tablice na słupach. A na tych tablicach napisać: Muzeum Żeglugi Śródlądowej! Pan popatrz przykładowo na te pudła.

Chodzi mu o zestawy pchane, zwane przez wodniaków pudłami. Kapitan Bizona, Witold Roszkowski, stara się sprowadzić rzecz do właściwych wymiarów.

— Barki jak barki. Ważne, co się z nimi robi. Na trasie załogi pchaczy dbają o nie tylko o tyle, o ile wymaga tego bezpieczeństwo rejsu. Po dojściu do portu docelowego zdaje się te barki człowiekowi, który jest w stanie stwierdzić, że dziób i rufa mocno zbojlowane, jest albo nie ma trempla lub pęknięcia powyżej linii wodnej, i że brak lin, urządzeń spinających, ochrony studzienek, drabinek do ładowni, że winda kotwiczna niesprawna. Wszystko to jest uroczyście zapisane w książce zdan i przyjęcia barki. Ale tylko po to, żeby ten, kto będzie ją brał jako następny, nie musiał wszystkiego pisać od nowa. Wystarczy w od-

powiedniej rubryce postawić ptaszka. W ten sposób barka pływa czasem i kilka lat...

Jest w tym monologu kapitana ukrywana z trudem pretensja do młodych, że inni są, że wymagają, że od wymagań zaczynają pływanie. A nie jak dawniej, od skrobania pokładu. Ale im ten cały rytuał, te wszystkie drobiazgi tworzące mitologię pływania, wcale nie imponują. Chcą możliwie najszybciej zaliczyć te 20 miesięcy w charakterze członka załogi, aby otrzymać porucznika i wykonywać z a w ó d.

— Rozmawiajmy o pływaniu! — ponaglam.

— Nie o żadnym pływaniu, tylko o zawodzie pracownika żeglugi śródlądowej — prostują mnie jednoznacznie, jakby chcieli od razu wybić mi z głowy całą tajemniczość, którą słowo „pływanie” może w sobie kryć. A oni nie chcą żadnej mgiełki. Są konkretni.

— My nie pływamy. My jeździmy.

Najoczywistsze z pytań: czy dręczą was kompleksy w stosunku do „słonych marynarzy”? Jeśli wierzyć im zapewnieniom — żadnych kompleksów. Ba, z tego mówienia wynika, że na rzece trudniej niż na morzu.

— Na morzu ustawi kurs i ma spokój. Droga szeroka na długich odcinkach. Nie to, co tutaj. Uważać trzeba bez przerwy: zakręty, słuzowania, mielizny... Przy wejściu do niejednej ślu-

zy z boku obiektu zostaje parę centymetrów luzu zaledwie.

Jeden z nich wachluje się notatnikiem w czarnych okładkach, ze środka wystaje miesięcznik „Morze”. Regularnie pan czytuje? — pytam z nadzieją. Mówi, że nie, że kolega mu pożyczył, artykuł jest ciekawy. I pokazuje. „Bacat, czyli barki na katamaranie”. O próbach budowy jednostek umożliwiających komunikację z centrum Wielkiej Brytanii bezpośrednio w głąb kontynentalnej Europy, bez przeładowywania towarów po drodze. „Niech pan poczyta” — zachęca. „W 1967 roku grupa armatorów duńskich zleciła maklerowi G. Drohse zaprojektowanie specjalnego typu statku do transportu barek przez Morze Północne. W porównaniu z koncepcją konstrukcyjną wielkich barkowców typu Lash lub Scabee, statek „Bacat 1” wykazuje tę zasadniczą różnicę, że jest pozbawiony ładowni. Jego rozdwojony z tyłu kadłub nie służy do pomieszczenia we wnętrzu barek. Dziesięć specjalnych, 140-tonowych barek systemu Bacat mieści się na głównym pokładzie statku, natomiast trzy standardowe, 370-tonowe barki systemu Lash — pomiędzy kadłubami katamarana. Daje to łączną nośność około 2.500 ton ładunku. Barki systemu Bacat wprowadzane są...

— U nas jaz w Januszkowicach przewróciło i żegluga stanęła, a oni barki przez morze robią. Muzeum, dobrze Rysiek powiedział. Tylko że ja kustoszem nie będę.

— Trąbi się, że żegluga ważna, że potrzebna, bo kolej zapchana. W Choruli, widać jak się przejeżdża Odrą, powstaje cementownia, wozimy barkami urządzenia dla niej. Te urządzenia przepływają obok Choruli o niecałe pół kilometra. A zdjąć ich nie można, nawet w Koźlu. Do Gliwic trzeba. A stamtąd z powrotem, samochodami.

— Dla cementowni „Odra” wybudowali urządzenia do załadunku cementu luzem na barki. Nie można tego wykorzystywać, bo zapomniano o takim drobiazgu, że ten cement gdzieś trzeba rozładować. Ale rozładunkowych urządzeń już nie przewidziano.

— Kanał Kędzierzyński jak jest wykorzystany. Zarósłby rzęsą, gdyby woda była czystsza. Port Zakładów Azotowych stoi pusty, można jechać i sprawdzić.

Pojechałem. Wieziono mnie nowym, niedawno zakupionym wodolotem „Ważka”. Po drodze oglądałem urządzenia portu kozielskiego. Nie wygląda to imponująco. Wypływamy na Odrę. „Ważka” płoszy kąpiące się dzieciaki, pewnie biorą nas za patrol MO. Dwukrotne śluzo-

wanie, kanał, jesteśmy u nabrzeży kędzierzyńskich Azotów.

Stoją dwie „Beemki” z Bydgoszczy, ładują saletrzak. Ładuje się to niby szybko: grubą rurą zjeżdżają na dno ładowni nylonowe wory, kilka osób zajętych układaniem. Załadunku dogląda kapitan barki.

— Będziemy wieźli w okolice Piły. Do Gliwic wyjechaliśmy trzy tygodnie temu, w Kędzierzynie stoimy już trzeci dzień a dopiero pół ładowni.

Okazuje się, że i tak miałem szczęście. Spotkać barkę w porcie Zakładów Azotowych nie jest tak łatwo. A co dopiero dwie.

Biuro Zbytu Zakładów Azotowych:

— W tym roku planowano do wysyłki barkami 90 tys. ton nawozów. Przewieziono do dziś najwyżej dziesięć procent tej ilości. Nasze monity do Żeglugi na Odrze we Wrocławiu począwszy od marca, kwitowane są jedną odpowiedzią: „Ze względu na poważną awarię jazu w Januszkowicach nie będzie możliwości podstawienia barek do przewozu saletrzaku”.

Na jednej z przycumowanych barek rozmawiam z Mirosławem Skarulem, uczniem III klasy Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Na BM 5286 odbywa praktykę.

— Myślałem, że poważniejszy towar się prze-

wozi. Myśmy z Bydgoszczy wieźli do Gliwic piasek. Ta praktyka dała mi jedną korzyść na pewno: zaczęę się w szkole ostrzej uczyć. Żeby egzamin na studia poszedł dobrze. Nie wiem, czy zostanę na barkach. Studia to jednak znacznie pewniejsza rzecz.

Jeden z tych, o których stara gwardia wodniaków mówi: „maturanty”. Ale im już nawet matura nie wystarcza. Pływać — mówią — owszem, ale nie opowiadać bajek i legend, ani innych bzdur typu „urok munduru”. Kto z nas chodzi w mundurze?

— To przedwojenne słowa, że „pies, marynarz i ta duża kotwica zawsze na statku zostają”. Płynąć się powinno od — do, punkt docelowy, koniec. Praca wykonana. Jak w fabryce. Zawód jak każdy inny.

Jakże różni od tych, którzy od kilku pokoleń trzymając się rzeki wpisali dzieje swych rodów w historię Odry. Czyta się sagi tych rodzin z sentymentem, podziwia upór i pracowitość, by dojść do pokolenia, które dziś staje przed pytaniem: co dalej?

Rodzina Kokotów. 66-letni Michał Kokot pływał po Odrze jeszcze na barce dziadka. Ojciec zbudował pierwszą na odrzańskim szlaku barkę krytą. Po jego śmierci barką kierowała żona, dzieci przyuczały się do zawodu. Po woj-

nie Michał Kokot uruchamia stocznię rzeczną w Dobrzeniu. Najpierw jest majstrem, potem kierownikiem. Awansuje nawet na dyrektora naczelnego Stoczni Recznej w Koźlu. Najstarszy syn, Konrad, rozpoczął naukę w kozielskim Technikum Żeglugi Śródlądowej, ale z wodą dziś ma związki tylko amatorskie. Zapalony żeglarz, ale pracuje w biurze projektów w Kędzierzynie.

Moi młodzi rozmówcy mówią: — Legendy zaczniemy dorabiać po przejściu na emeryturę.

— Pływanie to ma być zawód. Ale nie w tym znaczeniu, że rozczarowanie.

Czytali o Wiśle, że tam się coś zaczyna dziać. Pytają, czy nie wiem dlaczego od Wisły zaczęto. Nie wiem, wykpiwam się żartem. Opowiadam, jak jedenaście lat temu trzeba było spychać bosakami z mielizny „reprezentacyjny” statek. Był to rzeczywiście objazd Wisły — część trasy trzeba było pokonywać autokarami. Wielu dziennikarzy podejrzewało wtedy, że statek celowo wepchnięto na mieliznę, aby pokazać komu trzeba, jak to jest z wiślaną żegluga.

— I poskutkowało! — mówią. — Opiścił się numer.

Wyrachowani są, w tym dobrym znaczeniu.

Nie różnią się pod tym względem od swoich rówieśników pracujących w innych zawodach. W rozmowie z młodymi wodniakami odrzańskimi wychodzi to wyraźniej, bo zsumowały się dwie rzeczy, z których tylko jedna należy do naturalnych i oczywistych: młodzieńcza ostrość widzenia, niechęć do szukania usprawiedliwień. A że przyszło im znaleźć się na Odrze, tej — jak sami mówią — rzece opóźnionej w rozwoju — okazji do gorzkich słów mają aż nadto. Dziecięce marzenia o wielkich przygodach już zdążyli pożegnać, weszli w dorosłe życie, już potrafią dostrzec właściwe wymiary blasków i cieni pływania po Odrze. Ale chcą, żeby w blaskach i cieniach nie różnili się od swoich kolegów, z którymi spotykają się w czasie zagranicznych rejsów.

— Zmieni się coś z Odrą? — pytają.

Nie ja jestem od odpowiedzi na takie pytania.

Za rok odbędzie się kolejny zjazd absolwentów Technikum Żeglugi Śródlądowej. Przyjedzie może Jerzy Kamas — znany aktor warszawskich teatrów, przyjedzie z Lublina poeta Zbigniew Strzałkowski, przyjadą inni wychowankowie tej dobrej szkoły. Technikum uczy konkretnego zawodu, przygotowuje do pracy w

żegludze śródlądowej. Ilu z tych świetnych fachowców rozstało się z żeglugą? Co zrobić, żeby wśród rocznika Jacka Ciszewskiego zmniejszyć odpływ do rozsądnych rozmiarów?

Sposób jest tylko jeden.

Rzeka łączy, rzeka nie dzieli

Kiedy byłem początkującym reporterem, marzyła mi się podróż egzotyczna i bliska zarazem. Taka, która pozwoli napisać o czymś, czego nie znamy, a co zarazem dotyczy nas, naszego otoczenia, naszych czasów albo i tego, co było domeną ojców. Nie miała to być podróż ani w afrykański busz, ani za koło polarne, lecz znacznie bliżej: oto popłynę z flisakami rzeką, na tratwach z drewna, spławianego gdzieś w dół, do wielkich miast, jak za czasów flisa, tego z kart starej literatury, tego ze scenicznych przedstawień.

Było to lat temu kilkanaście — i były jeszcze takie możliwości. Zajrzałem na brzegi Dunajca i Sanu, na bindugi, czyli place składowe drewna, które magazynowano po zrywce z górskich lasów, dokonywanej jak przed wiekami przy pomocy koni, wprawnych góralskich szkap,

co to zgrabnie uciec potrafią przed rozpędzoną po lodowatym zboczu kłodą. Na placach pięknie pachniało jedliną, mięszem górskich świerków świeżo obłupionych ze skóry, wokół rozlegały się pokrzykiwania woźniców i drwali. To tutaj miałem rozpocząć moją romantyczną podróż, w szalasie, skleconym na drzewnych balach, wzdłuż meandrów górskich rzek, ku równinom, gdzie na to drzewo czekają. Już sobie wyobrażałem bezgłośnie wynurzające się zza kolejnego zakrętu grupki chałup, już widziałem zgięte postacie ostatnich flisaków rzeczypospolitej, spychających drogami naszą trawę w główny nurt.

No, a skończyło się na telefonicznej umowie z dyrekcją okręgu lasów, na uzgodnieniu jak i kiedy. Nie było tego reportażu, nie było podróży piękną rzeką. I nie będzie także w przyszłości, to wie już człowiek doświadczony, pragmatycznie dostosowujący marzenia do możliwości. Ale zresztą, czy to tylko sprawa wieku i niewczesnych zapędów? Przyjrzyjmy się naszym rzekom dziś: jak też one wyglądają? Gdzie szukać można romantycznych podróży, gdzie flisacy, którzy drzewo spławiali? Albo inaczej, bardziej prozaicznie: gdzie na tej rzece życie, ludzka praca, od wieków równie intensywna tam, w każdej rzeki nurcie, przy

transporcie, przy rybach, przy wydobywaniu kruszywa, przy komunikacji, wiodącej w dół i w górę?

Jeśli się o sprawach rzeki słyszy, to w tonie kolejnej jeremiady: oto znowu przemysł coś zatruwa, oto zanika kolejna funkcja rzeki — obok gospodarczej także rekreacyjna, komunikacyjna, higieniczna nawet. Albo podobnie, z pretensją tym razem pod adresem architektów: że projektowane przez nich miasta utraciły naturalny przez stulecia kontakt z rzeką, że odwracają się ku innym kierunkom. Człowiek tak sobie upodobał tworzony przez siebie porządek, że nawet ten element poprzedniego, uznawanego przecież za naturalny, wydaje mu się uwierający i niepotrzebny: „Po cóż nam rzeka, jeśli skonstruowaliśmy tak wspaniałe szosy i koleje, jeśli wyciąg wyniesie nas na szczyt góry gdzie można wypocząć, a spotkania towarzyskie odbywać się mogą na kempingach, zamiast przy wtórze kijanek, tłukących mokre szmaty naszych ojców nad rzeką...”

Rzeka, transport rzeczny, komunikacja z nurtem wody — to wszystko dobre do piosek ze storożwiecką łezką, to akcesoria humoru przedmieścia: statek do Młocin i łzawe liroyki, w których łódka, wiosło, srebrny połysk fal i rozstanie o zachodzie słońca wyczerpują

właściwie cały repertuar spraw. Trudno powiedzieć, czy dlatego że pływanie na rzece przeszło do piosenek, rzecz cała kojarzy się staroświecko, czy przeciwnie, dlatego przeszło do podrabianych szlagierów, że wydaje się to wszystko staroświeckie? W każdym razie efekt jest oczywisty: w świecie transportu wodnego czujemy się jak w skansenie, barka wydaje się równie zabawnym zabytkiem jak parowiec z kołem zamachowym na Missisipi, znany z filmów kowbojskich.

A potem wracamy na te nasze koleje, które wydają się takie modern, bo to i elektryfikacja, i komputery mają sterować ruchem, i szybkości jak przystało na wiek dwudziesty — żeby się cokolwiek rozczarować. Okazuje się bowiem, że przesyłka wagonem kolejowym z Gliwic do Szczecina idzie kilka dni, wymaga pracochłonnych opakowań i dodatkowego przeładunku — jeśli więc policzyć z jaką przeciętną szybkością owa paczka porusza się po stalowych szynach okaże się, że wodą, wprowadzie powoli ale ze stałą szybkością, dowieźć ją można nawet i prędzej. Po cóż więc te spiętrzania koni mechanicznych, urządzeń zabezpieczenia ruchu i konserwacji szlaków kolejowych, jeśli staroświecka barka, płynąca zwyczajnie rzeką daje ten sam efekt?

Ale jest przede wszystkim kwestia progów. Ekonomiści wiedzą co to znaczy. Kraj, rozwijający się dynamicznie, co pewien czas natrafia na „próg wytrzymałości” pewnej, z pozoru ubocznej dziedziny wytwórczości — i wtedy trzeba podejmować decyzje o fundamentalnym znaczeniu. Można rozbudowywać przemysł, podwajając co parę lat wymianę towarową nie myśląc zbyt wiele o towarzyszącej temu rozwojowi infrastrukturze — choćby magazynach, warsztatach remontowych, łączności i transporcie — aż do momentu, kiedy nagle się okaże, że owo zaplecze ogarnięte jest czymś w rodzaju paraliżu. Znamy to np. w centralach telefonicznych: niedobór łączy wynosi zaledwie parę procent, ale to przeważa szalę — brakuje sygnału komuś jednemu, to znaczy że drugi nie może się do niego dodzwonić czyli dłużej trzyma słuchawkę przy uchu, teraz już trzeci stuka widelkami, następni blokują linie i błyskawicznie cały system traci sprawność.

To samo z przeciążeniem linii transportowej: sterty towarów blokują rampy kolejowe i magazyny, przedłuża się każdy manewr, kolej przestaje przyjmować zlecenia, towary się psują, przemysł nie może pracować sprawnie. W takiej właśnie sytuacji znalazły się PKP — i teraz powstaje pytanie: czy wywłaszczać set-

ki hektarów użytków rolnych, wyburzać zabudowania, zmieniać układ miast, by zdublować istniejącą sieć kolejową? A przecież każde dziesięciolecie przynosi zmianę dyslokacji centrów cywilizacyjnych: to już nie tylko Górny Śląsk jak przed wojną, nie tylko Nowa Huta czy Stocznia Gdańska, które modyfikowały geografie gospodarczą lat pięćdziesiątych — to całe nowe zespoły przemysłowe, odmienne ciągi miejskie, które wloką za sobą potrzeby komunikacyjne.

Czy w naszym układzie sieci osadniczo-przemysłowej, tej właśnie tak wyraźnie zmodyfikowanej przez powojenne przemiany, rzeki są elementem w jakiegokolwiek mierze integrującym? Odpowiedź musi być negatywna. Po raz chyba pierwszy w historii gospodarczej doszło do przewrócenia odwiecznej hierarchii — wynik to w równej mierze zmiany charakteru nowoczesnych gałęzi wytwórczości, zdolnych do działania (przynajmniej przez pewien czas) w sposób dalece niezależny od układu rzeczno, jak i rezultat tworzenia wysp nowoczesności pozbawionych zaplecza technicznego, bo, jak sądzono, na to jeszcze nie czas.

Więc jak tu dziś pisać reportaż o rzece? Nie ma flisaków — ale nie ma i materiału by udowodnić, że rzeka jest osią czegoś aktualnie

ważnego: transportu, wspólnoty regionalnej, łączności psychicznej ludzi związanych wspólnymi sprawami wytwórczości i handlu. Wielkie polskie rzeki, Wisła i Odra, pozostały na uboczu wysiłku rozwojowego ostatnich dziesięcioleci. Kiedy zajrzeć nad ich brzegi — w biegu przecież środkowym i dolnym, czyli tam, gdzie nurt wody może już być czymś ważnym dla ludzi i ich pracy — znaleźć można co najwyżej jakieś ponure wysypiska, jakieś drogi, które w miarę zbliżania się ku rzece tracą swą normalną nawierzchnię, jakieś niczyje pastwiska, tyle że zarosłe dobrą, bo bogatą w wilgoć trawę.

To nie znaczy, że tak być musi w przyszłości. A nawet, że tak być może. Najbliższe lata przyniosą zmianę punktów ciężkości w układzie infrastruktury technicznej, ale także i społecznej, na skalę ogólnopolską. W jakim kierunku?

Problem geografii gospodarczej i społecznej terenów zachodnich Polski, ustabilizowanych, a przecież wciąż się przemodelowujących. Na mapie dziesiątki ośrodków przemysłowych i mieszkaniowych, począwszy od Rybnickiego Okręgu Węglowego, który powstaje przecież w latach bieżących, poprzez choćby zagłębie miedziowe aż po zespół portowy Szczecina-Świno-

ujścia są punktami przecież tworzącymi nową jakość w skali całego dorzecza Odry, wymuszającymi decyzje, zdumiewające laików. Bo laicy mogą oczywiście wiedzieć, że pociągi z Poznania do Szczecina stale się spóźniają — trudno od nich natomiast oczekiwać by zdawali sobie sprawę, że węgiel śląski, zatykający linie w kierunku portów, już po prostu nie może być wywieziony istniejącą siecią kolejową. Nawet jeśli się ją pospiesznie zelektryfikuje.

Tenże laik widzi zresztą Polskę jako duży placek, w centrum którego znajduje się stolica, od niej bieżą kreski w różne kąty kraju. Tak to wygląda na reklamowej mapce „Lotu”. Skomplikowana to mapa. Ale przecież, jeśli od stuleci na niej istnieje ten wyznaczony brzegami wielkiej rzeki kierunek, to czas z tej linii głęboko wyciętej, nie tylko na papierze, zrobić użytek właściwy. Dotąd, oczywiście, wszyscy się zgadzają: warto. Ale czy można? Czy rzeka jest w stanie sprostać parametrom technicznym współczesności, stać się rzeczywistą alternatywą dla integracyjnego oddziaływania linii kolejowych czy autostrad? Wprawdzie kolejność postępowania u nas jest inna, niż w takiej np. Brazylii, gdzie postanowiono poprzez dżungle przeprowadzić nowoczesną szosę, jak strzelił, by wokół niej i w oparciu o nią po-

wstały nowe skupiska ludzkie — u nas idzie o uzupełnienie systemem wiążącym już istniejącego układu, ale przecież mimo to wątpliwości słyszy się często.

U nas, w powszechnym odczuciu, żegluga rzeczna uważana jest za niepewną: przecież mamy ostre zimy, przecież wahania poziomu wód... I rzeczywiście, stan obecny jest taki, że na Odrze przeszkadza żegludze nie tylko niska woda, ale i — wysoka.

A zima? Kto poza najwęższym kręgiem fachowców wie, że już obecnie cały górny bieg Odry od wielu lat nie zamarzł — nie tyle nawet z powodu ciepłych zim, co ze względu na działanie ogrzewające ogromnych elektrowni i dziwny skład chemiczny wody, coraz gęściej przesycanej chemikaliami... Można sobie rozpaczać nad stanem środowiska naturalnego, nad zatruciem rzek, ale przecież, przynajmniej w tym zakresie, przynajmniej w pewnej mierze, daje to skutki pozytywne. To pewnik, że w następnych latach, kiedy zrealizowane zostaną inwestycje przemysłowe już będące w planach, Odra na bardzo wielkim odcinku praktycznie aż do dolnego biegu, stanie się rzeką niezamarzającą.

W dodatku, nowoczesne urządzenia hydrotechniczne to także coś innego niż te u nas

znane. Różnią się od siebie modele Forda z lat pierwszej wojny światowej i Forda Taunusa z lat siedemdziesiątych, różnią się więc także jazy stare od nowych. Te, które potrafi już zaprojektować polski inżynier, same rozbijają lód na rzece. Mają zresztą wmontowane urządzenia podgrzewające, by barki mogły przez śluzę przechodzić nawet przy trzydziestu stopniach mrozu — a na dodatek zautomatyzowane są tak zmyślnie, że przy niskim stanie wody zamykają się, a przy wysokim, zgodnie z życzeniem projektanta otwierają przepusty. Wszystko to bez udziału jakiegóż skomplikowanej automatyki, po prostu przy wykorzystaniu prawideł fizycznych i stosunkowo prostych urządzeń.

Obecnie działające, XIX-wieczne konstrukcje drewniano-żelazne trzeba rozmontowywać przed mrozami — co przypomina stosunki w góralskiej wiosce, gdzie „ławkę” zastępującą lokalnie mostek, przy każdym większym deszczu ściąga się na brzeg. Tymczasem zrealizowanie wcale przecież na tle europejskim nie imponującego programu modernizacji pozwoli prowadzić nawigację w górnym biegu Odry przez 350 dni w roku i 300—330 dni w dolnych i średnich biegach, czyli z regularnością nie mniejszą praktyczniej od kolejowej. Obli-

cza się, że po roku 1990 zlodzenie Odry przesłanie zupełnie przeszkadzać żegludze, gdyż, przy znacznym ruchu barek nie tworzy się gruba skorupa lodu, a tylko ona jest rzeczywistym utrudnieniem.

Co 15 lat podwaja się w Polsce ilość przewożonych towarów, a nawet dziecko rozumie, że nie można podwajać zdolności przewożowych kolei czy sieci drogowej pozbawionej autostrad, szczególnie źle przystosowanej do ruchu towarowego w nowoczesnym tego słowa rozumieniu. Ten przyrost to oczywiście nie tylko sprawa Górnego Śląska (choć od nie tak dawnego wydobycia węgla w granicach stu milionów ton dojdziemy za lat kilkanaście do 213 milionów), ale także ogromnego rozwoju budownictwa, a zatem i rozmiaru przewozów kruszyw i innych surowców, specjalizacji produkcji (znowu nowych potrzeb transportowych), kooperacji międzynarodowej...

Innego wyjścia już właściwie po prostu nie ma, jak tylko szybka modernizacja Odry. Stworzenie drogi wodnej na miarę Polski uprzemysłowanej, rozwiniętej, inaczej rozczłonowanej terytorialnie. Już obecnie zaledwie jedną trzecią tych ładunków, które ciążą w stronę rzeki, można przewieźć barkami. Jutro — te żądania będą nieporównanie większe, w miarę jak

powszechniej uświadamiane staną się dogodności drogi wodnej, a szanse przewozów znajdują się w zasięgu nie tylko wyobraźni, ale widzenia gospodarczego.

Dość to nawet naturalne, że tak nie jest. Droga wodna Odry wydaje się zagospodarowana: barki przecież pływają, porty w Gliwicach czy Koźlu przeładowują towary, 80 proc. całego transportu wodami wewnętrznymi Polski przypada właśnie na tę rzekę. A jeśli tak, jeśli efekty są tak niewielkie, a regularność żeglugi tak mała — to wydaje się, że chyba nic już więcej zrobić się nie da.

Modernizacja musi być podjęta również dlatego, że i w zakresie możliwości istniejących na rzece urządzeń osiągnęliśmy już kres. Teraz trzeba więc przebudować śluzy, skanalizować nurt rzeki, zbudować szereg baz przeładunkowych dla poszczególnych kopalń, fabryk, miast, portów. Sprawność tych urządzeń, a nie szybkość poruszania się barek i zestawów pchanych decyduje o wynikach.

Niezbyt romantycznie to wszystko wygląda, trzeba przyznać. Zamiast nadrzecznych kęp wikliny — znaki nawigacyjne, jak przy szosie. Zamiast nurtu, przeświecającego złotymi łąkami piasku — uporządkowany kanał o regularnym brzegu. Zamiast ptactwa wodnego —

głosy syren nowoczesnych pchaczy, przemysłowych do ostatniego szczegółu. No i przede wszystkim ta woda: bura, poznaczona okami ropy, zszarzała i pienista od chemikaliów...

Ale, powiedzmy sobie też jeszcze jedną prawdę: to nie żegluga, czy nie tylko żegluga spowoduje zniszczenie rzeki. Ono i tak nastąpiłoby w stopniu bardzo znacznym. Badacze-realiści, obserwujący przebieg procesów rozwojowych, założenia na przyszłość a i (rzecz nie do pominięcia) aspiracje materialne społeczeństwa, powiadają, że za jakiś czas strefami skażonymi będą obszary obejmujące 30 kilometrów od brzegu wielkich rzek. Że zatem trzeba będzie dokonywać nawodnień (i odwodnień, czyli usuwania przecieków rzecznych) tych terenów przy pomocy wody sprowadzanej z mniejszych dopływów. I to wszystko niezależnie od tego jak rozwinie się żegluga.

Obraz, przyznać trzeba ponury: rzeka, której wody zatruwają okoliczne łąki. Ale, jeśli tak ma być, jeśli już dzisiaj nikomu nie przyjdzie do głowy kąpać się w Odrze czy Wiśle — to czemuż nie zamienić owego kanału w pełnosprawny szlak komunikacyjny? Oznaczać to będzie także odzyski terenów dla rolnictwa w rezultacie regulacji biegu wody, zmniejszenie inwestycji w portach (przeładowywanie wprost

z barek na statki, a zatem i ograniczenie powierzchni pożeranej przez składy, bocznice, dźwigi), uratowanie terenów przed zabudową na cele kolejowe i drogowe, gdybyśmy się zdecydowali na rozszerzenie zakresu tamtych środków komunikacji. Alternatywą może być tylko rezygnacja z przewozów, a zatem rezygnacja z rozwoju.

Przepraszam, jeśli jeszcze raz wrócę do wspomnień. Oto postanowiłem napisać reportaż o aktualnym polskim latarniku. Znalazłem go na wyspie, położonej na Zalewie Szczecińskim, przy torze wodnym do Świnoujścia, o krok od morza. Podwieziono mnie na tę wyspę jakąś niewielką motorówką, która zaraz odpłynęła. Poszedłem na spotkanie człowieka, którego zawód krótka nowela otoczyła legendą niezwykłą. Znalazłem go w sporym budynku mieszkalnym, zajętego konserwacją elektronicznej aparatury. Fachowiec z przygotowaniem technicznym, z rodziną, wykonujący swoją robotę tak, jak tysiące innych w fabrykach, gdzie oddzielają ich od otoczenia klatki suwnic, w kopalniach, gdzie przychodzi kontrolować jakieś tablice rozdzielcze. Oczywiście, zadałem mu pytanie (zawczasu przygotowane) czemu wybrał takie odludzie — i usłyszałem odpowiedź, że lubi spokój, samodzielność w pracy. A na do-

brą sprawę, to rozmawialiśmy o zasadach działania tych różnorodnych aparatów, o tym, że automat włącza żarówkę rezerwową na bojach zalewu, kiedy jedna ulegnie przepaleniu, że wszędzie są dwa źródła zasilania, na wypadek awarii.

Zrozumiałem wtedy — nie po raz pierwszy zapewne, ale i nie ostatni — jak łatwo giną stereotypy. Jak nasze wyobrażenia o świecie okazują się nieprzystawalne do tego, co dziś światem rządzi. Trzeba się chyba z tym naturalnym procesem pogodzić — szczególnie, jeśli w teorii tyle mówimy o prawach dialektyki. Oznaczają one, że odmienność jutra wobec dnia wczorajszego jest czymś oczywistym.

Lubimy te swoje staroświeckie wyobrażenia: o latarnikach, flisakach: płynących rzeką. Tak, jak lubimy wiejskie dzieci, stojące przy torze kolejowym i kiwające rączkami ku przejeżdżającym wagonom. Ale cóż, takich dzieci coraz mniej, bo po prostu pociągów coraz więcej. Już się nawet maluchom znudziło, a my wciąż wypatrujemy za nimi oczy przez okna wagonów.

Najważniejsze jednak, żeby sobie z tego здаwać sprawę. Wtedy łatwiej nam też przyjdzie widzieć przyszłość tego kraju nadodrzańskiego w rozmiarze, który przyniesie mu przyszłość.

Będzie w tym obrazie miejsce i na tworzący się nowy łańcuch wytwórczości i wymiany wzdłuż tej wielkiej rzeki, i na konsekwencje zbliżenia między krajami sąsiedzkimi. Wiemy już o współpracy okręgów przygranicznych, przechodzącej coraz bardziej ze sfery grzecznościowych gestów do codziennego przepływu ludzi i towarów — ale jest to wiedza w pewnej mierze teoretyczna. Czy wynika z niej również świadomość, że jutro zniknie wszelkie uzasadnienie dla pustki regionów przygranicznych, że koncepcja stworzy odmienne, nowe kierunki kontaktów, że zwiększenie się rozmiarów wymiany międzynarodowej będzie sprzyjało intensyfikacji wylotów w szeroki świat — a takim wylotem jest i pozostanie ujście każdej wielkiej rzeki.

Jak w tej perspektywie przedstawia się oś Odry na jutro? Nie przesadzajmy z gorliwym powtarzaniem, że właśnie tutaj stworzy się jakiś nowy zespół okręgów przemysłowych, który zakasuje inne. Nawet, jeśli będzie to tylko intensywniejszy niż gdzie indziej rozwój, to przecież nie na tym funkcja Odry będzie polegać. Ruch pomiędzy dwoma regionami wtedy jest ożywiony, gdy dysponują one wartościami odmiennymi, będący zatem przedmiotem wymiany. I tak będzie pomiędzy makroregionem

północnym i południowym, rozwijającymi się szybko i dynamicznie, a przecież pozbawionymi więzi dostatecznych. Taką dodatkową więź stanowić będzie, bo musi, Odra.

Dzisiaj, gdy kogokolwiek zapytać, czy dalej jest z Wrocławia do Szczecina czy z Warszawy do Gdańska — pytanie wydaje się absurdalne: oczywiście, że bliżej do Gdańska. A tymczasem to odległości niemal identyczne... Istnieje bowiem coś takiego, jak dystans psychologiczny, jak optyka niewiele mająca wspólnego z zasadami fizyki.

Codziennie koło południa słyszy się w radiu takie komunikaty: „Stan wody na Odrze koło Miedoni układał się w strefie stanów niskich...” I zniecierpliwienie przy głośnikach: cóż za Miedonia, gdzie to, co nas obchodzi stan tej wody?

Miedonia jest małą miejscowością powyżej Koźła, na trasie przyszłego kanału Odra—Dunaj, który skróci odległość z Morza Czarnego na Bałtyk o 5000 kilometrów i stąd nazywany jest „europejskim kanałem sueskim”. Kiedy popłyną Odrą rzędy barek, bliżej zrobi się z Wrocławia do Szczecina — a i z tej Miedoni przestaniemy się podśmiewać.

Między Odrą a Łabą

Po naukę jeździć można daleko i można blisko. Można przyglądać się temu, co dzieje się na odległych od naszych granic o setki kilometrów wielkich rzekach Europy, jak Dunaj, Ren czy Rodan. Ale można też wybrać się po naukę niedaleko, ledwie kilkadziesiąt kilometrów od granicznej, polsko-czechosłowackiej miedzy. Z tych to okolic można przywieźć wiedzę i doświadczenie dające się spożytkować w kraju najbardziej praktycznie i bezpośrednio. Powiedzmy zresztą: już tę naukę się przywozi, już z niej pożytki ciągnie. Co osobliwsze, tę naukę pobieramy niejako sami od siebie, choć zarazem u sąsiadów. Dziwne? Mniej niż by się to na pozór mogło wydawać.

Otóż tak jak my nad dolną i górną Odrą, tak nasi południowi sąsiedzi budują nad swoją Łabą wielką elektrownię. Być może, w niedłu-

gim czasie zabiorą się do budowy jeszcze jednej, równie gigantycznych rozmiarów. I u nas, i u naszych sąsiadów idzie o elektrownie opalane węglem — tyle że kamiennym u nas, brunatnym zaś u Czechów. Jest jednak jeszcze jedna różnica, i to istotna. Otóż Czesi zaprojektowali dostawy paliwa wyłącznie drogą wodną, gdy projektanci Dolnej Odry zaufali tylko kolei, a i co do Górnej Odry także chcieli przeprowadzić identyczne założenie. To ostatnie pewnie im nie wyjdzie, nowsze rachunki wykazują złudność obliczeń wykluczających dostawy rzeką do elektrowni leżącej nad tą rzeką i otrzymującą węgiel z kopalń i niemalże do tej samej rzeki przylegających. Boć przecież wszystkie te obiekty, tak w Polsce, jak w Czechosłowacji, znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie wielkiej żeglownej rzeki.

Blisko rzeki położone są również — w obu przypadkach — kopalnie węgla.

Przypatrzmy się bliżej temu przedsięwzięciu, które jest dla nas tym bardziej interesujące — i dodajmy: pouczające — że w jego realizacji zaangażowane są polskie ekipy budowlane. Zdobywają tam nie tylko dewizy, ale równocześnie i doświadczenia, które są równie cenne. Mają też, jak powiemy o tym dalej, najbardziej bezpośredni związek z tym, co w po-

łowie 5-latki 1971—1975 zaczęło się dziać na Odrze.

Wedle planów przygotowanych gdzieś około połowy lat sześćdziesiątych, na rok 1976 przewidziano podjęcie przez czechosłowacką żeglugę łabsko-odrzańską, jak brzmi jej oficjalna nazwa, przewozów węgla brunatnego z kopalń zagłębia Usti-Most dla elektrowni Chvaletice, między Pardubicami i Kolinem. Ten 160-kilometrowy odcinek Łaby ma swój początek w porcie rzecznym Lovosice, zaś punkt końcowy w przeładowni Chvaletice. Na pierwszy rok zaplanowano dostawy 515 tys. ton. Z roku na rok będą one szybko rosnąć, by w roku 1979 osiągnąć wielkość ponad 3,5 mln ton. Ponieważ jednak w tym rejonie przewiduje się także innych odbiorców węgla, łączne przewozy u progu lat osiemdziesiątych określa się na 5 mln ton.

Ale Łaba nie jest dziś jeszcze przygotowana do tak dużego ruchu transportowego. Budowle hydrotechniczne na czeskiej dolnej i środkowej Łabie — podobnie jak na naszej górnej Odrze — pochodzą przeważnie z pierwszych lat stulecia. Odsłużyły więc już swoje i wymagają teraz gruntownej przebudowy. Opracowane przez praski „Hydroprojekt” założenia modernizacji obejmują budowę nowych jazów i przebudowę

śluz, likwidację niektórych stopni wodnych przy jednoczesnym tzw. podpiętrzeniu, intensywne roboty pogłębiarskie i regulacyjne. Realizacja tego programu trwa już od lat sześćdziesiątych. Pierwszą przesłanką była tu konieczność uruchomienia miliardowych nakładów inwestycyjnych, które skutkiem znacznej dekapitalizacji wielu obiektów zamroziły się, przestały się liczyć w aktywnym rachunku gospodarczym.

Celem modernizacji czechosłowackiej Łaby jest osiągnięcie parametrów technicznych drogi wodnej IV klasy międzynarodowej, czyli udostępnienie jej jednostkom ponad 1000-tonowym oraz zestawom pchanym o nośności 3000 t.

Nasi pobratymcy zza Sudetów i Karpat zmuszeni są importować potencjał budowlano-montażowy. Okazję podchwycił dyr. Zbigniew Trzeciński, ówczesny i wieloletni szef Przedsiębiorstwa Dostaw Inwestycyjnych i Eksportowych „Naviga”, należącego do Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej. Ponieważ jednak „Naviga”, zajmująca się eksportem statków rzecznych i przybrzeżnych, oraz robót hydrotechnicznych, nie ma uprawnień do zawierania samodzielnie transakcji handlowych z zagranicą,

stronę polską reprezentowała centrala „Cekop” — obecnie zaś „Budimex”.

Zawarty w roku 1966 pierwszy kontrakt miał wartość 29,8 mln zł dewizowych, 8 zrealizowanych dotąd kontraktów sięga kwoty 127 mln zł dew., a w realizacji znajduje się dalszych 12 na łączną sumę 316,9 mln zł dew. Lista umów nie jest zamknięta, przeciwnie, rysują się widoki na solidne zakorzenienie ekipy „Navigi” na czechosłowackim rynku budowlanym. Zamierzenia naszych południowych sąsiadów w zakresie generalnej modernizacji Łaby są rozległe i konsekwentnie precyzują się z każdym rokiem. Nasi partnerzy czechosłowaccy nabrali zaufania do Polaków i w nich upatrują wykonawców swoich planów. Tak nieoficjalnie powiada się, że do końca lat siedemdziesiątych ekipy „Navigi” mają zapewnione zajęcie na Łabie. Co, oczywiście, nie zamyka sprawy na jeszcze dalszą przyszłość. Zaczęło się bowiem od jazów, potem weszły budowy kilkunastu śluz, teraz na liście zleceń figurują również obiekty portowe.

Tak więc generalnym dostawcą jest „Naviga”, która ma cały zastęp podwykonawców, jak Spółdzielnia Hydrotechniczna im. L. Waryńskiego z Gdańska, Tczewska Stocznia Rzeźna, „Elektrobudowa” z Katowic, „Żegluga na

Odrze", czy np. „Hydroprojekt” z Warszawy, (który opracowuje dokumentację robót na podstawie ogólnych założeń przygotowanych przez Czechów). Od roku 1973 „Naviga” ma dalszych jeszcze podwykonawców, mianowicie nowo powołane Przedsiębiorstwa Robót Hydrotechnicznych Odra-1 z Opola i Odra-2 z Wrocławia, a od roku 1976 nadto dwa przedsiębiorstwa budowlane Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, oba z Wrocławia. Pierwsza ekipa „Navigi”, która rozpoczęła od budowy jazów Lo-Ko-Ro (Lovosice — Ceske Kopisty — Roudnice) i prowadzi dalej roboty na czechosłowackiej dolnej Łabie, ma swoją kwaterę w Mielniku, u zbiegu Łaby i Wełtawy. Druga, która objęła zadania na Łabie środkowej, kierowana jest z Tynca niedaleko Kolina. A jest i trzecia, z siedzibą w Českich Kopistach: ta zajmuje się budową portu Lovosice.

Od roku 1968 do 1974, 400-osobowa ekipa kierowana przez inż. Jana Urbanowskiego, zbudowała wspomniane jazy Lo-Ko-Ro, a następnie, do roku 1975, dwa dalsze, w Berzkovicach i Obrzistvi. Inna ekipa, ta z Tynca, oddała w tym roku do użytku hydrowęzeł Tyneć-Veletov, czyli jazy, śluzy oraz kanały żeglugowe. Teraz ekipy „Navigi”, na środkowej i dolnej Łabie, zabrały się do modernizacji starych

śluz; przystosowują je do zwiększonych wymagań współczesnego transportu wodnego. Ale przede wszystkim — kończą budowę przeładowni węgla dla elektrowni Chvaletice oraz budują wielki port rzeczny Lovosice.

Nowe jazy na Łabie są nowoczesnymi konstrukcjami o zamknięciu tzw. sektorowym, sterowanym samoczynnie na zasadzie wielkości przepływu wody: sektory opuszczają się lub podnoszą tak, by stale był utrzymywany pewien założony poziom piętrzenia. Ogromną zaletą tych konstrukcji jest też to, że nie trzeba ich składać na zimę, tak jak to jest niezbędne w przypadku jazów iglicowych, budowanych na początku naszego stulecia. Dyrektor przedsiębiorstwa armatorskiego CSPLO (Československa Plavba Labsko-Oderska) w Dečinie, dr inż. Alois Oprchalski, powiedział mi, że dzięki przebudowaniu jazów na dolnej Łabie flota rzeczna pływa aż po ujście Wełtawy przez okrągły rok.

Jak widać, modernizacja tej drogi wodnej łączy w sobie dwa równoległe zadania: przebudowę starych obiektów, pochodzących sprzed wieku i nawet więcej, dziś już niesprawnych i tamujących rozwój nowoczesnej żeglugi, oraz zapewnienie warunków dla znacznie wyższej ekonomiczności przewozów, przedłużenie czasu

nawigacji, podniesienie klasy technicznej tej magistrali. Z tym wszystkim wiąże się cel dziś najważniejszy: przewozy węgla brunatnego z kopalń zagłębia Usti — Most do rejonu Kolín — Pardubice na wschód od Pragi.

Pierwotna, zasadnicza koncepcja przebudowy drogi wodnej Łaby, która obejmuje udostępnienie tej rzeki żegludze aż po Pardubice i Hradec Kralove, pochodzi z początku lat sześćdziesiątych. Była ona dziełem projektantów czechosłowackich. Potem włączyli się do współpracy ich polscy koledzy i w rezultacie projekty obecnie realizowane są dziełem wspólnym. W wielu istotnych punktach założenia pierwotne uległy gruntownemu przepracowaniu tak dalece, że mamy tu do czynienia z oryginalnym wkładem polskiej myśli technicznej do tego interesującego przedsięwzięcia. A stopień nowoczesności rozwiązań z powodzeniem wytrzymuje porównanie z analogicznymi projektami i realizacjami np. zachodnioeuropejskimi.

Warto zwrócić uwagę na fakt bardzo charakterystyczny dla stosunku Czechosłowaków do spraw gospodarki wodnej, inwestycji hydrotechnicznych, żeglugi śródlądowej. Otóż modernizację drogi wodnej Łaby podjęli nasi sąsiedzi jeszcze przed podpisaniem kontraktów z

„Cekopem” — „Budimexem”. Jedne obiekty przebudowują sami, inne powierzają naszym ekipom. Co jest jednak najciekawsze, kontrakty z nami podpisywali w sytuacji, kiedy dukały im kłopoty gospodarcze. Rozumowali jednak tak: kłopoty są czymś tak czy inaczej przejściowym, zagospodarować i zainwestować rzekę trzeba będzie, prędzej czy później, i należy to zrobić porządnie, na lat dziesiątki naprzód.

Jak się rzekło, wstępne projekty przebudowy jazów i budowy nowych zostały wykonane w czechosłowackim „Hydroprojekcie”, ale szczegółowa dokumentacja techniczna pochodzi z Polski. Również polscy inżynierowie opracowali organizację i technologię robót. Podstawowym warunkiem powodzenia było maksymalne zmechanizowanie całego procesu realizacyjnego. Drugim — prowadzenie robót hydrotechnicznych z wody, a nie z lądu, jak to się zwykle robi u nas. W tym drugim przypadku zresztą polscy budowniczowie uczynili cnotę z konieczności, ponieważ władze czechosłowackie odmówiły zgody na zajmowanie intensywnie zagospodarowanych terenów nadbrzeżnych — nawet czasowo — na place budowy. Cały więc sprzęt ciężki, jak kafary, betoniarki, dźwigi itp. zamontowano na barkach.

Cały sprzęt i wiele materiałów (poza cementem, żwirem, piaskiem) dostarczają Polacy. Znakomicie zdaje egzamin polska automatyka. Szef techniczny ekipy z Mielnika, inż. Marek Kiepał, pół żartem — pół serio mówił, że te urządzenia działają najlepiej, kiedy nikogo nie ma na obiekcie. W czym tkwi częśćka prawdy, jako że każdy nadzorujący uważa zazwyczaj za stosowane coś tam przesunąć, przestawić, wyregulować. Tymczasem automaty raz nastawione funkcjonują bez zarzutu.

Istotną nowością na tych obiektach, nie znaną dotąd na Odrze, są bardzo duże rozpiętości pręseł jazów. Nocą, kiedy wahania temperatury są najmniejsze, ekipy geodezyjne wymierzają stopień dokładności montażu tych potężnych, wielotonowej wagi elementów. Inaczej cała skomplikowana automatyka zdałaby się na nic.

I jeszcze ważne osiągnięcia, doświadczenia organizacji robót. Wypróbowano i sprawdzono w budowach na Łabie system potokowy. Budowa jazu zamyka się w cyklu 2-letnim, kolejne fazy budowy są wykonywane przez te same ekipy, zmieniające się niczym biegacze w sztafecie. Nawet niepomysłne warunki atmosferyczne nie przeszkadzają terminowemu, czy lepiej powiedziawszy: przedterminowemu wy-

wiązywaniu się z umownych terminów. Zimą 1969 r. ostra zima i 20-stopniowe mrozy nie zahamowały postępów robót betoniarskich. Ma się rozumieć, wykonywano je przy zastosowaniu odpowiednio pomyślanych metod podgrzewania materiału.

Miałem okazję rozmawiać z przedstawicielem czechosłowackiego inwestora, Milanem Dragonem, który powiedział mi tak: — Są roboty wykonane bez usterek, wszystkie parametry techniczne zostały dotrzymane, nie mieliśmy powodu do zgłaszania jakichkolwiek reklamacji, co więcej, uzyskane rezultaty okazały się nawet lepsze od zakładanych. A przyznam się — kontynuował mój rozmówca — że w momencie startu mieliśmy poważne obawy, czy wszystko pójdzie gładko i czy nasz polski partner da sobie radę z tym trudnym zadaniem.

Trzeba tu podnieść jeszcze jedną interesującą sprawę. Ekipy „Navigi” operujące na czechosłowackiej Łabie dokonały nie lada sztuki: wywiązały się bez zarzutu z trudnych zadań, podejmowały je zaś po raz pierwszy w takiej skali i rozmiarach, nie mając dotąd okazji do zdobycia odpowiednich doświadczeń organizacyjnych, technicznych i technologicznych. Były to zresztą ekipy skompletowane dopiero na

miejscu, nie zgrane ze sobą i stojące wobec zadań w warunkach polskich bez precedensu.

Trzy pierwsze obiekty, wspomniane Lo-Ko-Ro, wybudowały ekipy „Nawigi” w terminie o siedem i pół miesiąca krótszym. Czwarty — w Berzkowicach — zrealizowano z wyprzedzeniem aż piętnastomiesięcznym. I nie dzieje się to kosztem nadmiernego wysiłku załogi, lecz poprzez racjonalną organizację budowy, nowoczesną technologię wykonawstwa, a także — nie na ostatnim miejscu — uproszczone zasady zarządzania. Po prostu, szef całego przedsięwzięcia i kierownicy poszczególnych obiektów mogą decydować sami w znacznie szerszym zakresie i... znacznie szybciej, niż jest to praktyką w budownictwie krajowym. Konkurencyjność polskich ekip pracujących za granicą byłaby zresztą bez spełnienia tego warunku nieporównanie niższa. O czym w porę pamiętano i wyciągnięto odpowiednie wnioski.

Polskie budowy na czechosłowackiej Łabie są swego rodzaju poligonem doświadczalnym dla prowadzonych na coraz szerszym froncie robót hydrotechnicznych na Odrze (a także na górnej Wiśle). Warunki hydrologiczne i techniczne są tu i tam bardzo podobne: budowle poddawane obecnie na Łabie modernizacji czy

przebudowie pochodzą z tych samych na ogół lat co na górnej Odrze, obiekty nowe projektuje się i buduje tak samo na Łabie i na Odrze. Generalny projektant robót hydrotechnicznych na Łabie, mgr inż. Janusz Kurzelewski z warszawskiego Hydroprojektu, powiedział mi parę lat temu: — Przyjmujemy niemal identyczne założenia wyjściowe, przenoszenie doświadczeń odbywa się na bardzo krótkiej drodze.

Jakie są dalsze perspektywy eksportu kompleksnych obiektów hydrotechnicznych, powiedział mi kiedyś ówczesny szef „Navigi”. — Przede wszystkim nie traktujemy Czechosłowacji jedynie jako odskoczni do robót eksportowych na Zachodzie. To trzeba traktować serio. Trzeba też bowiem pamiętać, że Czechosłowacja jest krajem o wysokim poziomie cywilizacji i techniki, przy czym stawiane nam wymagania są częstokroć nawet wyższe niż w którymś z krajów zachodnioeuropejskich. Mamy tu już pewną, wypracowaną przez siebie, pozycję. Roboty dla nas nie zabraknie, bowiem Czechosłowacy z ogromną konsekwencją realizują swoje zamierzenia, program zagospodarowania rzek dla kompleksowych celów gospodarki wodnej i żeglugi. Budują i będą nadal budowali jazy i śluzy, porty i przeładownie. Są to pomyślne widoki dla nas.

Istotnie, nie jest to już tajemnicą, że szykują się dla naszych ekip w Czechosłowacji nowe zadania. Z grubsza licząc wybiegną poza rok 1980. Oczywiście, taka informacja wydrukowana na łamach gazety czy czasopisma musiałaby ściągnąć na redakcję mniej czy więcej stanowcze dementi, że są to tylko supozycje niezbyt odpowiedzialnego autora. W tekście publicystycznym, być może, ujdą, rozpatrujemy bowiem rzecz w perspektywie i nie rejestrujemy natychmiastowych korzyści.

Faktem jest jednak, że w ślad za przebudową czy budową nowych jazów na Łabie, a jest tego cała lista, idą już modernizacyjne roboty na śluzach a także budowanie nowych śluz o większych gabarytach, przystosowanych do przejazdu barek odpowiadających swoją klasą IV klasie międzynarodowej dróg wodnych. I dalej — zespół portów i przeładowni, umożliwiających — czy inaczej mówiąc: nadających właściwy sens ekonomiczny — całemu przedsięwzięciu. Wszędzie tam jest także, i w coraz większym stopniu, miejsce dla ekip polskich, dla polskiej myśli technicznej, polskiego inżyniera i robotnika, polskiego sprzętu i materiałów.

Wróćmy do przykładu najbardziej już konkretnego: dostawy węgla brunatnego do elek-

trowni Chvaletice, około 5 mln ton rocznie. Załadunek barek węglem odbywać się miał w porcie rzecznym Usti, gdzie nb. również ekipa „Navigi” wybudowała przed kilkoma laty nabrzeże. Później jednak ekipom „Navigi” zlecono wybudowanie zupełnie nowego portu — w Lovosicach. Będą tam zainstalowane taśmociągi, łączące port z zagłębiem węglowym. W samym natomiast porcie przewiduje się zainstalowanie wysoko wydajnych urządzeń przeładunkowych o wydajności ok. 1000 ton na godzinę. Koncepcja zaopatrywania Chvaletic, a także ewentualnej drugiej ogromnej elektrowni, w węgiel drogą wodną wymaga odpowiedniego zabezpieczenia się na wypadek wyjątkowo surowej zimy. Podkreślam to „wyjątkowo surowej”, na ogół bowiem w warunkach Łaby i przy jej zabudowaniu stopniami wodnymi nawigacja odbywa się tu nieprzerwanie. Otóż pomyślano w programch inwestycyjnych elektrowni o rozległych placach składowych mieszczących 800 tys. ton węgla.

Cały ten raport o wyprawie po naukę nad pobliską Łabę byłby może jedną więcej ciekawostką, gdyby nie jego, rzecz już można, organiczny związek z tym, co przedsięwzięmy i przedsiębrać zamierzamy na Odrze. Tu właśnie, gdzie w połowie pięciolecia 1971—1975 przy-

stąpiono do generalnej modernizacji drogi wodnej, a w kolejnym pięcioleciu 1976—1980 zanosi się na zdwojenie czy potrojenie tempa i zakresu prowadzonych robót.

Wszystkie doświadczenia techniczne, technologiczne i organizacyjne z Łaby są przenoszone na place budowy, a wcześniej do biur projektowych, należąc do programu modernizacji drogi wodnej Odry. Nośnikiem tych doświadczeń są zarówno instytucje, dokładniej mówiąc: „Naviga”, pełniąca funkcje Generalnego Realizatora Inwestycji na Odrze, jak i ludzie, dzięki systemowi rotacji kadr i załóg pracujący raz na Łabie, raz na Odrze.

W dziesiątym roku przedsięwzięcia wolno już mówić o narastaniu doświadczeń, ich pogłębianiu się i nawet specjalizacji. Oto pierwsze jazy Lo-Ko-Ro, odpowiadające stosunkowo niedużym wysokościom piętrzenia wód, takim właśnie jak na Odrze górnej, od Koźła po Wrocław. Poniżej Wrocławia, w Malczycach czy Ścinawie, projektuje się spadki większe i tu trzeba zastosować konstrukcje jazów innego typu. I takie właśnie budują polskie ekipy na czzechosłowackiej Łabie w Tyńcu-Veletowie. Inna wreszcie dziedzina doświadczeń: budowa partów rzecznych o wielkiej wydajności, urządzonych i wyposażonych najbardziej nowocze-

śnie. To właśnie ów port w Lovosicach, którego budowę podjęły ekipy „Navigi” w roku 1976. Tu zdobywać będą nasi inżynierowie i robotnicy doświadczenia niezbędne do budowy nowych, nowoczesnych portów rzecznych na Odrze: w Opolu i Raciborzu, w Cigacicach czy Kostrzynie.

Z Łaby płyną nie tylko dewizy, ale i kto wie czy nie cenniejsze od nich, a nie zawsze dające się wymierzyć i wyliczyć w brzęczącej czy szeleszczącej walucie, korzyści gospodarcze, wypracowywane przez polskie ekipy budownictwa hydrotechnicznego. Nie jest to najgorszy interes.

Wielka droga

Z końcem wiosny 1974 r. ministrowie komunikacji odbyli rejsy nad wielkimi rzekami, aby naocznie przekonać się, wyręka czy też kłopot przybywa im do resortu.. Więc mamy, panie ministrze przed sobą od Bramy Morawskiej, którą Odra wpływa na ziemię polską do Bałtyku w powietrznej linii prostej pół tysiąca kilometrów. Ale helikopter pójdzie kursem o 360 kilometrów dłuższym. Tak się bowiem zakolami i rozgałęzieniami wiję Odra przez śląską, lubuską i pomorską ziemię. Tak się przedzierała przez tę ziemię przed wiekami i stąd praojcowie nadali jej nazwę Odora, Odera — że da rła brzegi i ku morzu przedzierała. Zna pan, panie ministrze, tę sławną pieśń o Wiśle, co to w biegu swym Kraków napotkała i tak go pokochała, że „w dowód miłości wstęgą opasała”... Proszę spojrzeć z he-

likoptera w dół, jak to Odra miłośnie : obronnie opasuje Opole i Wrocław, jak w tej swojej stolicy — Wrocławiu, zostawia aż 30 kilometrów nurtu, by ongiś obronnie a dziś urodzie i żeglowności miasta służyły.

W Opolu opasując wstęgami piastowskie wyspy Bolko i Pasiekę, nadaje Odra miastu wenecjańską urodę. Przez nią przebiegał „most” historycznych i handlowych szlaków z Wrocławia, Nysy, Raciborza, Częstochowy, Kalisza. We Wrocławiu Odra z Oławą otoczyły miasto obronną fosą z 39 wieżami fortecznymi, tworząc jeden z największych miejskich systemów w XIII i XIV w.

Wiele kilometrów biegu, dorzecze — prawie pół Polski: przez Śląsk, cały — zielony i czarny, teraz jeszcze miedziowy, przez Ziemię Lubuską do Bałtyku i w głąb kraju po Bydgoszcz, Łódź, Częstochowę. Oddają Odrze swe wody Warta i Noteć, Nysa Kłodzka i Łużycka, Bóbr, Kaczawa i Kłodnica, Mała Panew, Barycz, Gwda, Ina — i ileż ich tam jeszcze wymienić by trzeba, niesie do Bałtyku tych wód polskich Odra rocznie 18 tys. km³. Za Krosnem wejście do Kanału Odra—Szprewa: brama na zachód; za Kostrzyniem ujście Warty przez Noteć i kanał, do złączenia z Wisłą.

Taki jest, panie ministrze ten kopciuszek.

A gdyby nasz helikopter był wellsowskim „wehikułem czasu” może dostrzegłby pan w nurtach Odry — nie tak daleko cofając się w czasie, bo o 30 lat zaledwie — 1200 wraków na dnie zatopionych w czas wojny, a nad nurtem ruinę portów we Wrocławiu, Malczycach, Głogowie, Krośnie... I już w kilka miesięcy później, jesienią 1945, pierwszy polski rejs barek z węglem z Koźła do Wrocławia, a 11 maja 1946 — już pod banderą Żeglugi na Odrze — cumujący we wrocławskim porcie holownik z górnośląskim węglem dla Szczecina. Jeden z dziewięciu ubożuchnej odrzańskiej floty, zakupiony od Holendrów. Ten pierwszy holownik otrzymał najbardziej odrzańską nazwę „Bolesław Chrobry”. Załoga holownika, trzech warszawiaków, starych wygów — wodniaków z nadwiślańskiej „Vistuli” na pewno nie znało łaciny. Ale dane im było tym rejsem uaktualnić zapis rzymskiego podróżnika sprzed wieków Aeneasa Siviusa: „Ad orientem super Oderam Wratislavia iacet, urba lateritia, non minus decora, quam potens” (Na wschodzie, nad Odrą leży Wrocław, miasto z cegły zbudowane, nie mniej piękne jak potężne).

Ale a propos Holendrów, co to nam wtedy sprzedali te pierwsze holowniki, akurat w 30 lat później bawili w 1975 roku we Wrocławiu

armatorzy z Amsterdamu. Pokazano im we wrocławskiej stoczni super nowoczesny motorowy zestaw pchany „Nosorożec”. Od a do zet dzieło wrocławskich konstruktorów, technologów i stoczniovców. Goście oglądali, cmokali z zachwytu, nie wierzyli: „to wyście to tutaj sami zbudowali?” Marian Kita, wicedyrektor zjednoczenia odpowiedział ze śmiechem: — no przecież widzicie, że nie kupiliśmy tego od was. Możemy sprzedać.

II

Nie popadajmy w emfazę. Wyliczanka geograficzno-historyczna i laurki na cześć świetnych konstruktorów nie zamienia „kopciuszka w królewnę jak czarodziejska różdżka”. Wydany przez PWN w 1974 r. „Zarys encyklopedyczny Polska” zawiera pod hasłem „żegluga śródlądowa” stwierdzenie następujące: „...w odróżnieniu od większości innych państw europejskich żegluga śródlądowa nie ma dotychczas większego znaczenia w Polsce”. I mająca potwierdzić to cyfra 0,9 jako udział procentowy transportu wodnego w całości wewnętrznych przewozów towarowych. I chociaż uważny czytelnik rychło zorientuje się:

że są to dane z 1972 roku sytuacja cyfrowa w połowie 1975 roku nie uległa większej zmianie.

Zmieniła się jednak rzecz najważniejsza: klimat wokół żeglugi śródlądowej. VIII Plenum a następnie VI Zjazd Partii zaleciły preferować w gospodarce narodowej zagospodarowanie osi Odry (i Wisły) pod kątem wykorzystania najpełniejszego żeglugi śródlądowej jako najtańszego i najbardziej chłonnego środka transportu. W grudniu 1972 r. Komitety Wojewódzkie PZPR ówczesnych pięciu nadodrzańskich województw wystąpiły do prezesa Rady Ministrów z programem modernizacji Odry jako drogi wodnej. Wspomniany już wicedyrektor Marian Kita mówi mi w maju 1975 roku: „Nie mamy żadnych trudności w rozmowach na najwyższych szczeblach o naszych zamierzeniach i potrzebach, tak w Komisji Planowania jak w Prezydium Rady Ministrów.

Wielkiemu przedsięwzięciu jeszcze od czasów, kiedy wszystkie perspektywy tłamsiła tak zwana „mentalność kolejowa” patronuje Komisja Odry, poczęta przez TRZZ, później przejęta przez Instytut Śląski.

Profesor Józef Kokot z Instytutu Śląskiego i docent Stanisław Orlewicz z Politechniki Szczecińskiej to dwaj szczególnie żarliwi rzecz-

nicy spraw wielkiej drogi. Każda droga wodna była zawsze osią naturalnego rozwoju społeczno-gospodarczego. Prawidłowym przedpołem Odry jest zespół portowy Szczecin—Świnoujście, rzeka łączy to przedpole z najbogatszym południowym makroregionem przemysłowym kraju. Ten makroregion dusi się dziś w trudnościach transportowych, jego produkcji nie jest w stanie podołać konwencjonalny transport lądowy — kolejowy i samochodowy — to samo z zaopatrzeniem produkcji w surowce itp. Ten wielki przemysł Śląska musi zostać pełniej włączony do drogi wodnej. Od kanału Gliwickiego po Ścinawę, która predestynowana jest faktami lat ostatnich na wielki port zagłębia miedzi. I dalej środkowe Nadodrze, w porównaniu z innymi obszarami dorzecza zaniedbane, tu właśnie na osi Odry powinno lokalizować swoje fabryki i centra zaopatrzenia handlu i rolnictwa. Nasi zachodni sąsiedzi, NRD właśnie na tej osi po swojej stronie lokalizują przemysł opierający swój transport na drodze wodnej.

Profesorowi Kokotowi marzyła się wielka szansa Kostrzyna, historycznego od czasów Krzywoustego, mostu między Pomorzem, Wielkopolską i Ziemią Lubuską, teraz przy granicy pokoju między socjalistyczną Polską i socjalistycznymi Niemcami. Widział profesor Ko-

kot dla Kostrzyna szansę wielkiej nad Odrą metalurgii i koksochemii. Węgiel z południa i ruda z północy. Trzeba tylko przełamać bariery psychologiczne i nie bać się projektowania wielkiego przemysłu zamiast w węzłach magistrali kolejowych i asfaltowych szos, nad brzegami wielkiej spławnej rzeki.

Komisja Odry w swoich uchwałach i memoriałach tym argumentem przemysłowym szermuje najdobitniej w sprawach perspektyw samej rzeki. Proponuje się organizatorom gospodarki narodowej lokalizowanie wielkich zakładów surowco- i wodochłonnych wzdłuż obu arterii wodnych (Odry i Wisły) gdyż stanowi ono o ukształtowaniu ich jako osi aktywizacji gospodarczej przyległych regionów i wykorzystania transportowego. Komisja Odry jest również inicjatorem i najgorętszym szermierzem idei budowy kanału Odra—Dunaj. Znaczenie tej idei jest olbrzymie. Kanał Odra—Dunaj to wyjście z geograficznie peryferyjnego makroregionu południowego w dwóch kierunkach na Bałtyk i na Morze Czarne. Olbrzymia szansa integracji w ramach RWPG. To nie tylko sprawy transportu, ale również całokształtu gospodarki wodnej: przemysł, rolnictwo, gospodarka komunalna, ochrona przeciwpowodziowa, rekreacja, zwłaszcza dla Polski i Czechosłowacji.

Wymieńmy tu tylko analogiczne szanse dla Rybnickiego Okręgu Węglowego i Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego.

III

Jeszcze o zmianie klimatu. Nie tak dawno transport kolejowy i samochodowy dusił się pod ciężarem przewozów, któremu nie mógł podołać, a skromne nawet możliwości transportu Odrą były nie wykorzystane. Sytuacja na kolei i na szosach nie poprawiła się, ale w tej chwili żegluga na Odrze ma tyle zleceń, że jest w stanie wykonać ich zaledwie 60 proc. Dowód to jak pilnym zadaniem jest jak najszybsza modernizacja drogi wodnej, urządzeń portów rzecznych i rozbudowy taboru. Dane niemal symboliczne. Osiem lat temu ze Szczecina około 500 jednostek musiano puścić w górę rzeki pusto, bo nie było dla nich żadnego ładunku. Dziś taka sytuacja jest nie do pomyslenia. „Mamy tyle ładunku, ile możemy przewieźć. Podpisaliśmy umowę z Czechosłowackimi sąsiadami na transport 400 tys. ton rudy, prosili o kontrakt przewozowy bodaj na pół miliona”.

Do drogi wodnej, do Odry jako środka trans-

portu najtańszego i najbardziej punktualnego przekonali, moim zdaniem trzy eksperymenty, dziś już systemy — transportu wodnego: kruszywa, cementu, nawozów sztucznych.

Kruszywo. O piasek, ten „głupi piasek” rozbijają się dziś Szwedzi, Niemcy, Holendrzy nawet Amerykanie. Nie ma bez kruszywa budownictwa. Polska jest w dobrej sytuacji. Ale znowu sprawy transportu. Kolej im nie podobała. Zresztą transport wodny jest tu niejako naturalny, znaczną część kruszywa wydobywa się u nas z dna rzeki. Budownictwo i przemysł Wrocławia potrzebuje 2 miliony ton kruszywa rocznie. W awanporcie Popowice dwie pogłębiarki z dna rzeki dostarczają go półtora miliona ton. Warszawa potrzebuje rocznie około 5 milionów ton kruszywa. Milionów ton potrzebują wszystkie wielkie budowy dorzecza Odry i Wisły. Żegluga na Odrze i Wiśle ma ambicje przejąć na siebie całość zaopatrzenia w kruszywo. Transport najekonomiczniejszy: Każda barka zawiera 400 ton kruszywa, samochód podoła 10—15 tonom, na każdy potrzeba co najmniej jednego człowieka.

Cement. Wspaniała inicjatywa Komisji Odry. Pomimo, że na Opolszczyźnie cementownie są zlokalizowane blisko odrzańskiej drogi wodnej, cement przewożono w kierunku Wrocławia.

wia i dalej cementowozami samochodowymi, albo na samochodach w workach papierowych. Samochody te mało, że były zaważkami, niszczyły drogi, ponadto przy deficycie papieru częsty brak worków wprowadzał zakłócenia w dostawach. Otóż Komisja Odry wystąpiła z ideą, której punktem wyjścia był fakt, że wielka cementownia w Opolu znajduje się w odległości 200 metrów od basenu portowego. Realizując propozycje Komisji zlokalizowano automatyczną załadownię w porcie w postaci zasobnika, która automatycznie, przez pneumatyczne tłoczenie, zasilany jest cementem wprost z produkcji. W porcie zasobniki ładowane są na barki i przewożone wodą do Wrocławia. Tutaj w Popowicach wybudowano cztery wielkie zasobniki — betonowe silosy. Urządzenia ssące mają za zadanie wysysać ładunek cementu z barki do zasobników z których w miarę potrzeb zabierają go sobie budowlani. Idea została w zasadzie zrealizowana w całości. Jest zautomatyzowany załadunek w Opolu, transport wodny, stoją silosy w Popowicach, niestety, zawiodły tylko urządzenia ssące zakupione w Szwecji. Jednakże usunięcie tej ostatniej przeszkody w znakomitym systemie zaopatrywania budownictwa ma nastąpić jeszcze w tym roku.

Nawozy sztuczne. Podstawą systemu jest tutaj wybudowanie siedmiokilometrowego specjalnego kanału od zakładów azotowych w Kędzierzynie do kanału Gliwickiego. Przy fabryce wybudowano port przemysłowy, przystosowany do załadowywania nawozów sztucznych wprost z produkcji na barki. Barki te wożą nawozy wzdłuż Odry, Warty i Noteci. Prawdziwa rewolucja w systemie zaopatrywania rolnictwa w nawozy sztuczne jednak dopiero się zaczyna. Zakupiono już w Japonii dwa tysiące zasobników. Zasobnik taki jest odporny na wpływy atmosferyczne i temperaturę. Ładuje się go na barcę, barka przybija w jakimkolwiek wyznaczonym miejscu do brzegów w terenie, nie potrzeba żadnych urządzeń portowych, zwykły dźwig wyładuje zasobnik i stawia go na brzegu. Stąd zabiera go sobie PGR, GS czy rolnik indywidualny. Wprost analogia do dostaw mleka w butelkach. Rozwój tego systemu zależy tylko od odpowiedniej ilości zasobników, stanowiących opakowania zwrotne.

Te trzy z form usług transportowych Odry dostatecznie chyba powinny przekonać o olbrzymich możliwościach tego transportu, zwłaszcza przy niekonwencjonalnym załadunku jak np. taśmociągami węgla czy inne surowce

wprost z kopalni na barki. Wciąż jednak jeszcze istnieją zastrzeżenia co do powolności tego transportu. Jest to jeszcze jedna legenda zrodzona przez „mentalność kolejową”. Średnia szybkość handlowa, transportu kolejowego wynosi 20 km. Szybkość transportu wodnego jest tylko o 5 kilometrów niższa. Ale jedna barka ma ładowność 20 wagonów kolejowych. Trzy barki, jeden nowoczesny zestaw pchany — to cały pociąg. „Jeśli zaś wysyłamy duży transport barkami, to tylko pierwsza barka ograniczona jest w stosunku do pociągu terminem przybycia, następne mogą przychodzić co trzy godziny. Każdy większy szanujący się zakład przemysłowy powinien posiadać zapas surowców na pół roku. Jesteśmy w stanie każdemu zakładowi w pobliżu Odry zapas taki zapewnić. A transport nasz jest pięciokrotnie tańszy od kolejowego, trzykrotnie od samochodowego — wyliczają mi we wrocławskiej Żegludze na Odrze.

IV

Sercem realizacji wielkiego planu modernizacji i zagospodarowania Odry jest Komisja jej imienia w Opolu. Sztab mieści się we Wro-

ławiu, słusznie zwanym stolicą Odry. Nie jest to przymiotnik wywodzący się tylko z historii. Tej tysiącletniej i tej trzydziestolecia. Decyduje o tym także potencjał dnia dzisiejszego. We Wrocławiu siedzibę ma Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej, słynna „Naviga”, dwie stocznie, centrum projektowania i studiów, zespół szkół zawodowych, zakład żeglugi śródlądowej na Politechnice, rangą odpowiadające wydziałowi budowy okrętów Politechniki Gdańskiej.

Wrocław ma też największe sukcesy i doświadczenia z trzydziestolecia żeglugi śródlądowej.

Opole natomiast jest kuźnią myśli twórczej, dalekowzrocznej popartej wiedzą uczonych z Instytutu Śląskiego i entuzjazmem członków Komisji Odry. Myślę, że w dobrych rękach i na pierwszorzędnym warsztatach znajduje się sprawa teraźniejszości i przyszłości wielkiej rzeki.

WYKAZ „ZESZYTÓW ODRZAŃSKICH”

Wydawca: Komisja Odry TRZZ do roku 1971; Seria nowa: Komisja Odry Instytutu Śląskiego od 1974 r.

1. Nr zerowy: Założenia projektowe budowy zbiornika wodnego w Raciborzu. Warszawa 1964.
Treść: Godlewski Z.: Techniczne elementy projektowanego zbiornika w Raciborzu; Dowgiałło A., Przyłęcki W., Sośnicki J.: Założenia projektowe budowy zbiornika wodnego w Raciborzu.
2. Nr 1. Warszawa—Wrocław 1965.
Treść: Kwiatkowski J.: Zabezpieczenie dorzecza Odry od powodzi.
3. Nr 2. Warszawa—Wrocław 1965.
Treść: Kostecki T., Kwiatkowski J.: Drogi wodne w dorzeczu Odry.
4. Nr 3. Warszawa—Wrocław 1965.
Treść: Kokot J.: Zagadnienie Odry w gospodarce narodowej i układzie stosunków międzynarodowych Polski; Magiera Wł.: Zespół Szczecin—

Świnoujście portem rzeczno-morskim ujścia Odry.

5. Nr 3a. Warszawa—Szczecin 1965.

Treść: Dopierała B.: Kryzys gospodarki morskiej niemieckiego Szczecina i perspektywy rozwojowe Odry.

6. Nr 4. Warszawa—Wrocław 1965.

Treść: Wieczorek T.: Żywotny problem Ziemi Lubuskiej; Krzyżaniak Z.: Problemy gospodarcze rzeki Odry i środkowego Nadodrza; Małek P.: Rozwój regionu dolnej Odry na tle aktywizacji roli żeglugi śródlądowej.

7. Nr. 5. Warszawa 1966.

Treść: Bednorz Z. Odra w literaturze polskiej; Simonides D.: Baśnie i podanie ludowe Nadodrza.

8. Nr 6. Wrocław 1966.

Bzowska M., Kita J.: XX lat żeglugi odrzańskiej i jej perspektywy rozwojowe.

9. Nr 7. Wrocław 1967.

Treść: Kokot J.: Zagospodarowanie Odry i Nadodrza; Jazienicki Z.: Problemy zagospodarowania rzeki Odry w regionie opolskim; Jaruchowski Z., Musiał M.: Problemy zagospodarowania Nadodrza na terenie Dolnego Śląska; Grzelak J.: Podstawowe problemy gospodarcze rzeki Odry i środkowego Nadodrza; Silski Z.: Zagospodarowanie dolnego Nadodrza w ramach woj

szczecińskiego z uwzględnieniem obszaru Zalewu Szczecińskiego.

10. **Nr 8.** Wrocław 1967.
Treść: Bzowska M.: Dziesięciolecie działalności Komisji Zagospodarowania Odry.
11. **Nr 9.** Opole 1968.
Treść: Śliwczyński A., Wierzbicki J., Sośnicki J.: Modernizacja drogi wodnej Odry.
12. **Nr 10.** Koźle 1968.
Treść: Klus T.: Zagadnienie zanieczyszczenia wód Odry na tle potrzeb gospodarczych i społecznych Nadodrza.
13. **Nr 11.** Wrocław 1969.
Treść: Główny S.: Piskorz L., Śliwczyński A.: Dalsza rozbudowa retencji zbiornikowej w dorzeczu Odry do roku 1985.
14. **Nr 12.** Kędzierzyn 1970.
Treść: Kokot J.: Rzeką Odra jako problem polityczno-ekonomiczny; Miłkowski M.: Intensyfikacja przewozów żeglugowych na rzece Odrze a oddanie do eksploatacji Kędzierzyńskiego Kanału Żeglugowego.
15. **Nr 13.** Warszawa 1971.
Treść: Komisja Zagospodarowania Odry przy Radzie Naczelnej TRZZ. Geneza, działalność, podsumowanie.
16. **Nr zerowy.** Seria nowa. Opole 1974.
Treść: Magiera W.: Czynniki warunkujące rozwój floty na Odrze i Wiśle.
17. **Nr 1.** Seria nowa. Transport i gospodarka wodna na Odrze. Red. J. Tkocz. Opole 1975.

Treść: Tkocz J.: Podstawy kompleksowego rozwoju osi Odry. Propozycja badań naukowych; Kita M.: O konieczności pełnego wykorzystania rzeki Odry; Ekiert E., Płaza W., Grajewski W.: Porty rzeczne w zlewni Odry; Miłkowski M.: Możliwości budowy nowych dróg wodnych w zlewni Odry; Burka J., Kosicki M.: Przewozy towarowe na rzece Odrze oraz perspektywy ich rozwoju; Putowski M.: Projektowany stopień wodny „Malczyce”; Sikuciński J., Filipowski C.: Optymalna odrzańska barka motorowa o zasięgu europejskim; Bierman D. E.: Rozwój rzeki Odry jako arterii transportowej; Wołoczyn J., Gałoński B.: Kształtowanie się wpływu wielkich wód rzeki Odry od granicy CSRS do Ścinawy; Szymańska H.: Aktualny stan czystości wód dorzecza Odry; Piasecki J., Piskorz L.: Nowe zbiorniki wodne dla zasilania żeglugi na Odrze; Staniszewski S.: Zagadnienie ochrony przeciwpowodziowej na górnej Odrze; Banaszak M.: Retencja zbiornikowa jako źródło zaopatrzenia w wodę Dolnego Śląska; Grzybowski J.: Z problematyki gospodarki wodnej środkowego Nadodrza; Miłkowski M.: Kanał Europejski — droga wodna Ren—Men—Dunaj; Tenże: Łabska droga wodna.

18. Nr 2. Sentymenty i gospodarcze konieczności. Reportaże o Odrze. Red. J. Tkocz. Opole 1977.
18. Nr 2. Zeszyty odrzańskie. Seria Nowa. Nr 2. Płuta L. Połączenie kanałów Odra—Dunaj, Odra—Wiśła w aspekcie wywozu węgla z Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i innych czynników systemowych. Opole 1977 red. J. Tkocz.



Redaktor naukowy
Jan Tkocz

Redaktor
Eugeniusz Kaniok

Redaktor techniczny
Teresa Nietyksza

Projekt okładki
Jerzy Stelmach

Korektor
Violetta Sawicka

WYDAWNICTWO INSTYTUTU ŚLĄSKIEGO
W OPOLU 1977

Wyd. I. Nakład 800+150 egz. Ark. wyd. 8,5, ark. druk
7,25. Pap. ilustracyjny kl. III, 80 g, B1.

Druk: Opolskie Zakłady Graficzne im. Jana Łangow-
skiego w Opolu. Zam. 1212/77 T-4

E R R A T A

Str.	Wiersz		Jest	Powinno być
	od góry	od dołu		
5		2	Stefan Pogoda-Kaliski	Stefan Pogoda-Kalicki
107		9	zginęło 70 tysięcy	zginęło około 700
210	1		Stefan Pogoda-Kaliski	Stefan Pogoda-Kalicki

Sentymenty i gospodarcza konieczność. Reportaże o Odrze.

INSTYTUT SŁĄSKI w OPOLE

67911

