

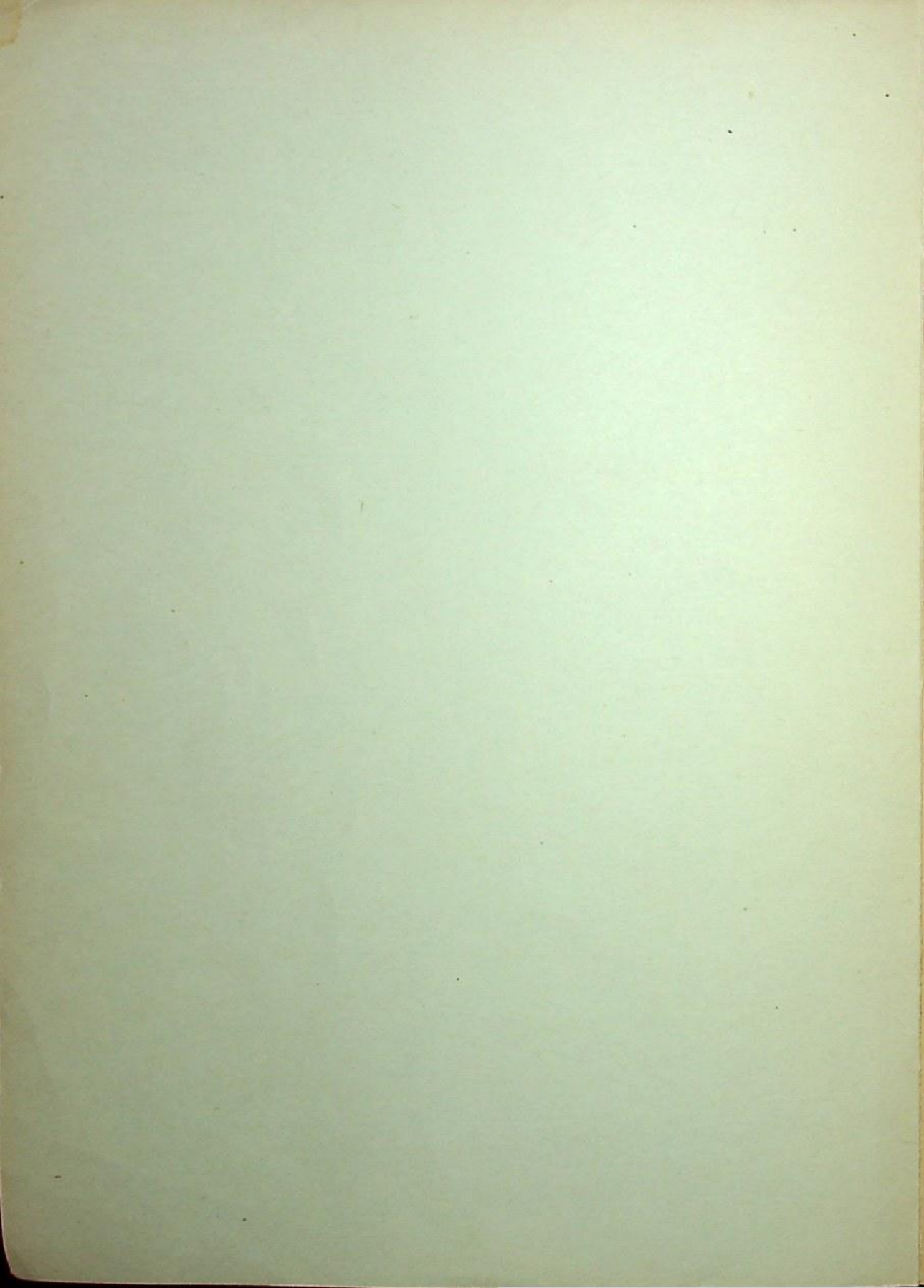
INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU

IV narada gospodarzy i aktywu odrzańskiego

Wrocław, 12 stycznia 1977 r.

Poufne
Egzemplarz nr..... 000205

OPOLE 1978



INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLE

**IV narada gospodarzy i aktywu
odrzańskiego**

Wrocław, 12 stycznia 1977 r.

Poufne
Egzemplarz nr.....

OPOLE
1978

25 278 II

KOMISJA ODRY INSTYTUTU ŚLĄSKIEGO W OPOLE

**ZESZYTY ODRZAŃSKIE
SERIA NOWA
NR 4**

SL 3e
SL 3j



656.6 : 626.1

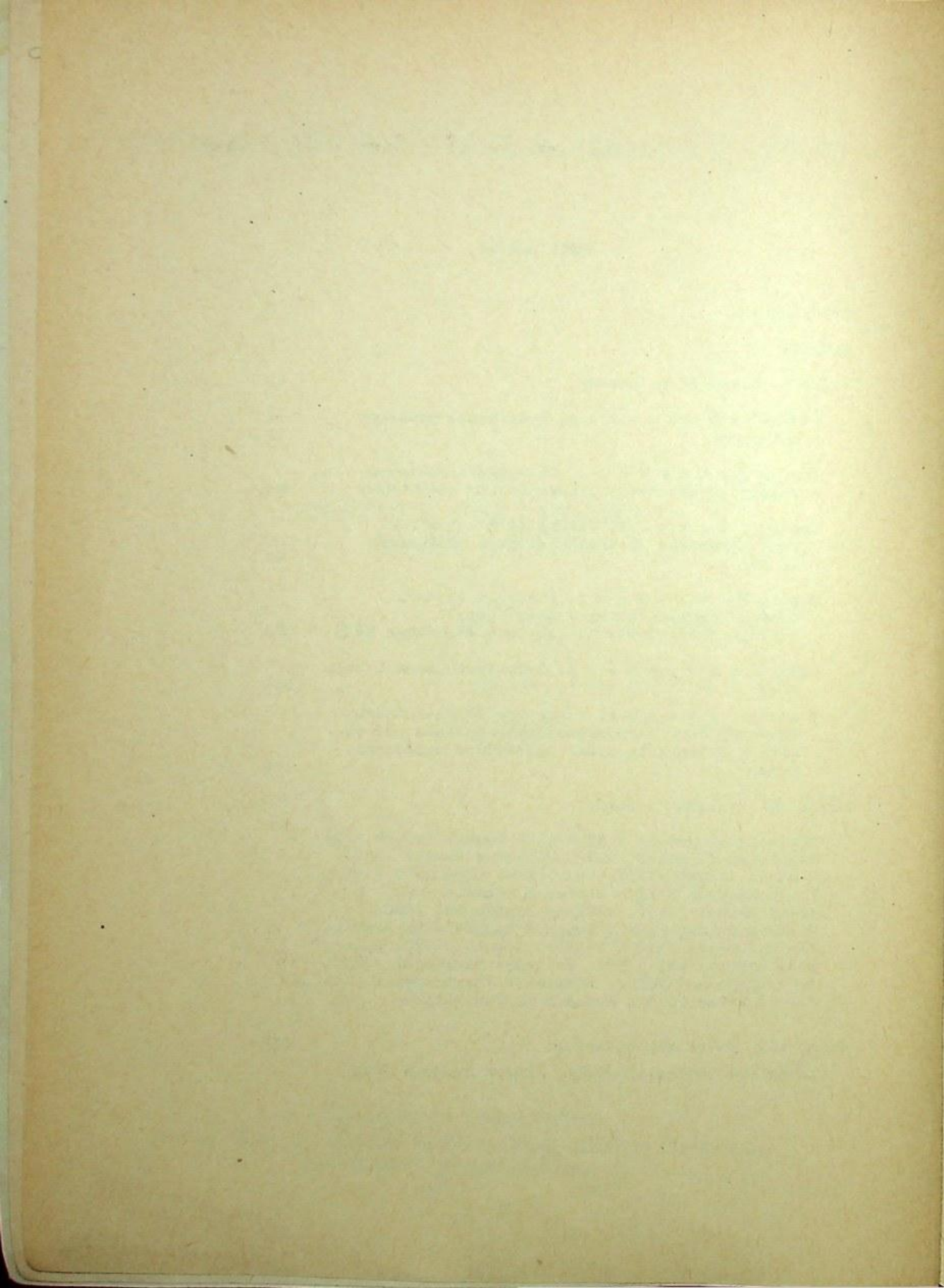
3/31/78
Inst. Śl. Opole

20,-

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

Spis treści

Od wydawcy	5
Wniosk	7
Część I Referaty na naradę	11
Stanisław Orlewicz, Podstawowe problemy osi Odry	12
Marian Miłkowski, Uwarunkowania maksy- malnego żeglugowego wykorzystania rzeki Odry	29
Lesław Piśkorz, Władysław Banach, Tezy dotyczące zbiornika wodnego "Racibórz" na Odrze	68
Marian Miłkowski, Przegląd kwestii prawno-międzynarodowych dróg wodnych i żeglugi śródlądowej na tle Aktu Końcowego KBWE	86
Stanisław Orlewicz, Selektowna kanalizacja Odry	124
Władysław Jachec, Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nadodrza czyli badania nad ży- ciem i kulturą ludności województw nadodrzań- skich	140
Część II Przebieg narady	
Wystąpienia główne i dyskusja: Ludwik Drożdż /154/, Stanisław Orlewicz /157/, Mirosław Musiał /157/, Ryszard Białas /162/, Franciszek Gronowski /169/, Piotr Zaremba /172/, Marian Miłkowski /179/, Józef Kachel /185/, Mikołaj Hankiewicz /186/, Tadeusz Lanowy /190/, Leopold Raznowiecki /193/, Jan Majerczak /194/, Ryszard Rogala /197/, Wale- rian Dobromirski /199/, Bolesław Winarski /203/, Jerzy Korzonek /206/, Stanisław Stanisławski /210/, Janusz Gilas /213/, Ryszard Frelek /215/	
Część III Materiały nadesłane	227
Kazimierz Walkowiak /228/, Henryk Mańczak /232/	



OD WYDAWCY

Komisja Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu powołana została do życia w dniu 12 listopada 1971 r. Jest ona sukcesorką b. Komisji Zagospodarowania Odry działającej przy Radzie Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich.

W wyniku tej działalności zorganizowane zostały posiedzenia naukowe;

- Międzynarodowe Sympozjum "Kanał Odra-Dunaj", Racibórz, 7-8 IX 1972 r.

- Sesja Naukowo-Techniczna "Drogi wodne w Makroregionie Południowym", Rybnik-Kamień Śląski, 30 V 1973 r., które spowodowały, że tych tematów nie można już było potem wykreślić ze stałego zainteresowania polskiej opinii publicznej.

Komisja Odry była też inicjatorem i organizatorem narad aktywu odrzańskiego;

- spotkania sekretarzy KW PZPR i wojewodów 5 województw nadodrzańskich na temat stanu zagospodarowania rzeki Odry, zwołanego w KW PZPR w Opolu w dniu 11 XII 1972 r. w wyniku którego opracowano i przedłożono Premierowi Rządu PRL specjalny raport,

- narady partyjnego i gospodarczego aktywu odrzańskiego w dniu 10 VI 1974 r. w Urzędzie Wojewódzkim w Opolu na temat całości spraw polityki i administracji gospodarczej na Odrze z udziałem sekretarzy KW PZPR i wojewodów województw nadodrzańskich,

- narady działaczy odrzańskich w dniu 10 XI 1975 r. w Instytucie Śląskim w Opolu na temat przyspieszenia decyzji o budowie zbiornika wodnego na Odrze w Raciborzu z udziałem

przedstawicieli Komisji Planowania przy Radzie Ministrów i zainteresowanych ministerstw KW PZPR i województw nadodrzańskich.

Odbyta w dniu 12 stycznia 1977 r. w KW PZPR we Wrocławiu relacjonowana w tej publikacji Narada Gospodarzy i Aktywu Odrzańskiego była zatem IV z kolei zorganizowaną przez Komisję Odry.

W tej publikacji zawarta jest całość materiałów na I z IV narady: referaty na naradę, głosy w dyskusji, uchwalone wnioski i materiały nadesłane.

Gwoli informacji podać należy, że referaty tu zostały w podobnej formie wydane w końcu marca 1977 r. nakładem wrocławskiego "Navicentrum" i rozesłane wszystkim zainteresowanym w kraju oraz uczestnikom narady.

Wydaje się, że wydanie drukiem całości materiałów z narady pozwoli swobodnie wracać do nich, w miarę potrzeby, wszystkim zainteresowanym rzeką Odrą. W przygotowaniu publikacji znaczny trud przypadł Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, któremu w tym miejscu należy wyrazić podziękowanie za wniesiony wysiłek.

Z uwagi na charakter publikacji zaopatrzyliśmy ją klauzulą poufności kierując egzemplarze jedynie pod adresem uczestników IV i V narady gospodarzy oraz aktywu odrzańskiego.

WNIOSKI

z IV Narady Gospodarzy i Aktywu odrzańskiego w sprawie
Odry jako osi rozwoju gospodarczego odbytej we Wrocławiu w dniu
12 I 1977 r.

Mając na uwadze korzyści, jakie po właściwym dalszym zagospodarowaniu może przynieść rzeka Odra dla przyległych ziem Nadodrza i całego kraju - zebrani na IV naradzie odrzańskiej, zwołanej z inicjatywy Komisji Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu w dniu 12 stycznia 1977 r. w Komitecie Wojewódzkim PZPR we Wrocławiu, po przedyskutowaniu materiałów przygotowanych na naradę, a także mając na uwadze wyniki spotkania sekretarzy KW PZPR i wojewodów 5 ówczesnych województw nadodrzańskich w sprawie aktualnego stanu Odry w dniu 11 XII 1972 r. w KW PZPR w Opolu oraz uchwałę II narady aktywu odrzańskiego partyjnego i gospodarczego w sprawach polityki i administracji gospodarczej na Odrze odbytej w Urzędzie Wojewódzkim w Opolu w dniu 10 VI 1974 r.

U w a ż a j ą z a n i e z b ę d n e:

1. Dla harmonijnego i optymalnego wykorzystania zasobów oraz zagospodarowania ziem Nadodrza - zespolonych rzeką Odrą jako ważną arterią wodną i komunikacyjną - celowe jest jak najszybsze opracowanie przez Komisję Planowania przy RM planu zagospodarowania tych ziem przy rozszerzeniu koordynującej roli Makroregionu Południowo-Zachodniego i przy współudziale Polskiej Akademii Nauk;

2. W istniejącej sytuacji administracyjnej kraju, systemie prawnym i prawno-międzynarodowym zagadnień wodnych rz. Odry oraz wobec wagi tych problemów, konieczne jest powołanie Rady

Spółeczno-Politycznej Odry, która okresowo przynajmniej co-
rocznie dokona oceny postępu w zagospodarowaniu Odry i Nad-
odrza jak również będzie inicjowała nowe poczynania w tym za-
kresie.

3. Spośród problemów wymagających pilnej realizacji warun-
kujących uczynienie z Odry drogi wodnej IV klasy międzynaro-
dowej o zdolności corocznego przewozu 30 mln t ładunków na
trasie Śląsk - Szczeciński Zespół Portowy - wysuwają się na
czoło:

- a/ dokończenie rekanalizacji górnej Odry i przebudowa Kanału
Gliwickiego w założonych terminach, tj. do 1982 r.;
- b/ maksymalnie szybkie wykonanie selektywnej kanalizacji Odry
swobodnie płynącej w powiązaniu z modernizacją odcinka
skanalizowanego;
- c/ potrzeba doposażenia portów publicznych i przeładowni za-
ładkowych oraz budowy nowych na całej Odrzańskiej Drodze
Wodnej przez poszczególne resorty gospodarcze, ze szcze-
gólnym podkreśleniem pilności budowy baz żeglugi śródlą-
dowej w Szczecińskim Zespole Portowym /w Szczecinie i Świ-
noujściu/.

4. Do zadań na najbliższą przyszłość należą:

- a/ konieczność podjęcia decyzji o budowie zbiornika wodnego
na Odrze w Raciborzu, który rozwiąże wiele problemów gos-
podarczych na całej polskiej Odrze /głównie w zakresie
gospodarki wodnej i ochrony środowiska oraz eksploatacji
kruszyw budowlanych/;
- b/ wybranie i zatwierdzenie trasy przyszłego połączenia Odra-
-Dunaj i Kanału Śląskiego, co umożliwi właściwe planowanie
przestrzenne w tych regionach i zabezpieczy niezbędne te-
reny;
- c/ sprecyzowanie do końca 1978 r. kierunkowych zamierzeń
przestrzennej zabudowy Nadodrza celem dostosowania do nich
działalności planistycznej miejscowej i regionalnej /przy
uwzględnieniu "Programu gospodarki wodnej na lata 1976-
-1980 oraz podstawowych kierunków jej perspektywiczne-
go rozwoju do roku 2000" zaaprobowanego w dniu 9XII 1976 r.
przez Biuro Polityczne KC PZPR i zatwierdzonego w dniu

24 XII 1976 r. jako decyzja Nr 142/76 Prezydium Rządu/.

5. Problem "Określenie Osi Odry i jej zagospodarowania" powinien być włączony do naukowo-gospodarczych tematów węzłowych, a na jego głównego koordynatora należy wyznaczyć Instytut Śląski w Opolu.

6. Wobec narastającej problematyki i rangi zagadnień prawnych i prawno-międzynarodowych dotyczących Odry oraz dróg wodnych i żeglugi rzecznej, m.in. w świetle Aktu Końcowego KBWE w Helsinkach należy:

- a/ utworzyć jak najszybciej w Instytucie Śląskim w Opolu, bądź w innej miejscowej placówce naukowej, zakład naukowo-badawczy dla tych zagadnień;
- b/ zainicjować pilnie powołanie 3-stronnej, międzyrządowej, prawno-międzynarodowej stałej Komisji Odrzańsko-Ląbskiej /PRL-CSRS-NRD/ bądź dwóch 2-stronnych stałych Komisji Odrzańskiej /PRL-CSRS i PRL-NRD/. Sprawę winien poprowadzić resort komunikacji w porozumieniu z ministerstwami spraw zagranicznych i rolnictwa oraz innymi zainteresowanymi,
- c/ podtrzymać i rozszerzać nawiązane kontakty z Komisją Dunajską w Budapeszcie /wykorzystując w pełni m.in. nadany Komisji Odry przywilej obserwatora/.

Komisja wnioskowa:

- | | |
|------------------------------------|---|
| 1. Doc.dr inż. Stanisław Orlewicz | - Dyrektor Instytutu
Inżynierii Wodnej
w Politechnice Szczyńskiej |
| 2. Mgr Jan Konachowicz | - Sekretarz KW PZPR
we Wrocławiu |
| 3. Doc.dr hab. Franciszek Hawranek | - Wicedyrektor Instytutu
Śląskiego w Opolu |

Wrocław, dnia 12 stycznia 1977 r.

Zgodnie z upoważnieniem Prezydium Komisji Odry przez uczestników Narady do uzupełnienia wniosków o sprawy poruszone w dalszej dyskusji, Prezydium Komisji Odry poszerzyło listę wniosków o pkt. 7-10.

7. Z każdym rokiem coraz dotkliwiej odczuwalny jest na Ziemiach Nadodrza brak kadr hydrotechniczno-żeglugowych, okrę-

towych i innych oraz scalonych badań naukowych nad szeroko pojętą tematyką odrzańską - w związku z czym właściwe jest:

a/ reaktywowanie w Politechnice Wrocławskiej już w roku akademickim 1977/78 Oddziału Inżynierii Wodnej przy przyjęciu zasady wykorzystania i zespolenia potencjału naukowego i dydaktycznego uczelni wrocławskiej /politechniki, uniwersytetu i akademii rolniczej/ oraz biur projektów i instytutów /PAN, Ochrony Środowiska oraz Meteorologii i Gospodarki Wodnej/. Winna być utrzymana i rozwijana specjalizacja budownictwa okrętowego rzeczno-jako trzeciego odpowiednio wyprofilowanego ośrodka naukowego budowy okrętów w Polsce.

b/ rozbudowanie Centrum Badawczo-Projektowego Żeglugi Śródlądowej "Navicentrum" we Wrocławiu o tematykę współzależności drogi wodnej i statku oraz pełnego cyklu przewozowego.

8. Utworzyć, np. w ramach Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, fachowe czasopismo poświęcone wyłącznie drogom wodnym i żegludze rzecznej przy szczególnym wyeksponowaniu spraw odrzańskich.

9. Kolejna, V narada odrzańska, odbędzie się w Szczecinie.

10. Ze względu na złożoność i obszerność diskutowanych problemów na IV naradzie Prezydium Komisji Odry sporządzi szczegółową listę wniosków z narady i sposobu ich realizacji.

X
X X

Uczestnicy IV narady odrzańskiej zobowiązują Przewodniczącego Komisji Odry i Sekretarza Rady Społeczno-Politycznej Odry do przekazania, w ich imieniu, niniejszych wniosków do Centralnych Władz Partyjnych i Rządowych, zainteresowanych resortów, KW PZPR i urzędów wojewódzkich oraz innych instytucji z prośbą o ich realizację, w ramach ich kompetencji.

Całość materiałów przygotowanych na IV naradę odrzańską wraz z protokołem z dyskusji i wnioskami będzie wydana jako kolejny "Zeszyt Odrzański" i rozesłana wszystkim uczestnikom oraz zainteresowanym.

Ostateczną redakcję wniosków z Narady przyjęto na posiedzeniu Prezydium Komisji Odry w dniu 9 marca 1977 r.

Część I

Referaty na naradę



Stanisław Orlewicz

PODSTAWOWE PROBLEMY OSI ODRY

Gospodarka wodna Odry na równi z problemami transportowymi stanowi istotny element dla realizacji dynamicznego przestrzenno-ekonomicznego zagospodarowania osi rozwojowej zachodniej Polski, której nazwę sformułował I Sekretarz KC PZPR tow. Edward Gierek jako "oś Odry".

Dzięki historycznemu zwycięstwu oręża polskiego nad hitlewskimi Niemcami oraz Uchwałą Poczdamską z 1945 r. ustanawiającym granicę Polski na Odrze i Nysie Łużyckiej z włączeniem całego Szczecina i Świnoujścia do Polski, na terytorium naszego państwa znalazło się niemal całe dorzecze Odry i jej cały żeglowny bieg, łączący decydujące surowcowo-przemysłowe regiony południowo-zachodnie kraju z naszym największym, jak dotąd, oknem na świat - zespołem portowym Szczecin-Świnoujście. Fakt ten stworzył jedną z największych szans rozwojowych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej w jej nowych, w porównaniu z II-gą Rzeczypospolitą, granicach. Z twórczego niepokoju społecznego o niewykorzystanie tej szansy oraz z przekonania, że nie można zostawić jej tylko w rękach odcinkowej administracji, zrodziła się między innymi polityczno-społeczna koncepcja i działalność Komisji Zagospodarowania Odry przy Prezydium Rady Naczelnej b. TRZZ /począwszy od 1957 r./, której kontynuację stanowi Komisja Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu.

Działalność ta niewątpliwie przyczyniła się do aktualizacji problematyki Odry w polskiej opinii publicznej, politycznej i społecznej, do ożywienia działalności gospodarczej na

Odrze do opracowania długofalowych koncepcji jej rozwoju jako magistrali transportowej o przepustowości rzędu 120 mln ton rocznie. Aktualnie głównym zadaniem Komisji Odry jest mobilizacja opinii społecznej i stworzenie jak najszerzego zainteresowania kraju szeroko pojętą problematyką odrzańską dla kompleksowego uregulowania wiołaz nowych celów wiodących i pochodnych całej "osi Odry" rozumianej jako zasadniczy i integralny element przestrzennego zagospodarowania Ziemi Nadodrza i łączności z krajami przyległymi.

Realizacja "osi Odry" wymaga koordynacji i synchronizacji poczynani na tej osi zgodnie z wytycznymi VII Zjazdu Partii o podejmowaniu i rozwiązywaniu zadań przekraczających bezpośrednio zadania i kompetencje poszczególnych organów administracji i przedsiębiorstw, zwłaszcza, że "oś Odry" należy nie tylko do węzłowych zagadnień polityki wewnętrznej kraju, lecz stanowić musi istotny instrument organicznego, opartego na komplementarnej współpracy gospodarczo-społecznej umacniania granicy pokoju na Odrze i Nysie Łużyckiej, trwałego integrowania w ramach RWPG gospodarki PRL, CSRS i NRD z pożytkiem dla pozostałych państw Rady oraz organizacji współpracy międzynarodowej w Europie, ponad granicę istniejących ugrupowań gospodarczych, w duchu KBWE a przeciw próbom hegemonizowania naszego kontynentu przez EWG ze szkodą dla krajów RWPG i państw pozablokowych a także słabszych ogniw EWG.

Na czoło problemów związanych z zagospodarowaniem przestrzennym "osi Odry", o czym będzie jeszcze mowa, wysuwają się zagadnienia związane z kompleksową gospodarką wodną. Wg aktualnego stanu rzeczywistego i prawnego problemy gospodarki wodnej rozproszone są merytorycznie i administracyjnie w różnych resortach, a nawet wewnątrz nich. Np. koryto rzeki Odry żeglownej do stanu średniego wody zarządzane jest przez resort komunikacji, zaś dolina rzeki przecież integralnie związana z korytem - przez resort rolnictwa. Odcinek ujściowy począwszy od Szczecina administrowany jest przez resort handlu zagranicznego i gospodarki morskiej. Za jakość wody odpowiedzialny jest resort administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska itd. Również pod względem administracyjnym zarządzenie uległo po

1 czerwca 1975 r. dalszemu rozproszeniu w wyniku nowego podziału administracyjnego kraju. Także pod względem planistycznym obszar gospodarczy zwany "osią Odry" jest w gestii trzech makroregionów, a mianowicie południowego, południowo-zachodniego oraz północnego.

Tak daleko posunięte rozbięcie kompetencji merytorycznych i administracyjnych na "osi Odry" budzi poważne obawy o prawidłowe i pełne wykorzystanie szansy rozwoju kraju. Zarówno inicjatywy Komitetów Wojewódzkich jak i praca Komisji Odry nie mogą w ostatnich latach zakładać jedności partnerstwa po stronie administracji gospodarczej. W związku z tym proponuje się wprowadzić coroczne narady sekretarzy ekonomicznych i wicewójewodów województw nadodrzańskich jako Rady Polityczno-Społecznej dla oceny postępu prac na "osi Odry". Rada obradowałaby kolejno na terenie poszczególnych województw nadodrzańskich.

Drugą nie mniej ważną sprawą jest konieczność opracowania kompleksowego planu zagospodarowania osi Odry przez Komisję Planowania przy Radzie Ministrów. Plan ten powinien zawierać szereg istotnych elementów. Niektórym z nich należałoby poświęcić więcej uwagi.

Analizując współczesne kierunki rozwojowe urbanizacji można stwierdzić, że skupia się ona:

- w ośrodkach centralnych, szczególnie do tego przystosowanych, stanowiących duże aglomeracje miejskie, tzw. bieguny rozwojowe,
- wzdłuż szlaków komunikacyjnych łączących ze sobą wspomniane ośrodki centralne, zwane układami pasmowymi.

Układy pasmowe urbanizacji powstają wzdłuż osi komunikacyjnych. I tak do XIX wieku powstawały przede wszystkim wzdłuż rzek, rzadziej - dróg bitych, w XIX wieku wzdłuż tras kolejowych oraz w XX wieku wzdłuż dróg i autostrad. Współcześnie, gdy rzeki zostały udostępnione dla nowoczesnej żeglugi i uzupełnione siecią kanałów, układy śródlądowych dróg wodnych przyczyniły się w znacznej mierze do powstania wzdłuż nich pasa wzmożonego uprzemysłowienia i - ponownie - urbanizacji. Ponadto trasy komunikacji lądowej są prowadzone często wzdłuż dolin rzek, nawet nieżeglownych, co jeszcze bardziej utrwala

znaczenie rzek jako wpływających na powstawanie wzdłuż nich pasm zurbanizowanych. Pasma te, jak wykazało doświadczenie, są jedynie wówczas w pełni wykorzystane, gdy w ich obrębie nakładają się różnorakie szlaki komunikacyjne, tworzące jednolity system transportowy.

Wynika z tego reguła, że jeżeli szlaki drogowe i kolejowe zostają uzupełnione dobrze zainwestowaną drogą wodną, wówczas wzdłuż takiej osi tym bardziej powstaną silne jednostki urbanizacji, przyczyniając się jednocześnie do utrwalenia wagi i znaczenia wielkich aglomeracji - biegunów rozwoju - połączonych ze sobą tymi pasmami.

Można tu przytoczyć wiele różnych przykładów dla potwierdzenia tej tezy. Może najbardziej charakterystyczny jest Ren. Jednakże znacznie bliżej, bo w CSRS, Łaba na odcinku Děčín-Chvaletice została zmodernizowana do wymogów IV klasy międzynarodowej pomimo, że wzdłuż niej po obu brzegach biegną dwutorowe zelektryfikowane linie kolejowe oraz drogi kołowe.

Odra pod względem przestrzennym nie stanowi aktualnie jednolitego funkcjonalnie regionu. Jako trasa komunikacyjna łączy ona w jedną całość szereg konkretnych regionów dających się wyraźnie wyodrębnić z planu krajowego Polski. Posuwając się z biegiem rzeki można rozróżnić szereg następujących regionów przestrzennych:

1. Rejon kanału gliwickiego i kędzierzyńskiego /wraz z Kędzierzyna i Kozłem/ jest logicznym uzupełnieniem biegu Odry, stanowiąc obecnie jego docelowe zakończenie. Śródlądowe porty w Gliwicach i Kozlu skupiają całość przypadającego na tą drogę wodną ładunku Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Natomiast brzegi kanału Gliwickiego są jeszcze niewykorzystane dla lokalizacji nowych form produkcji.

2. Rejon Opola /od Kozła do Oławy/ jest już obecnie silnie obciążony przemysłem. Wskutek sprzyjających warunków geograficznych, w tym pasmowym układzie urbanizacji /Kozło-Opole-Wrocław/, dominuje rzeka Odra, nadając kierunek równoległy do niej prowadzonym trasom drogowo-kolejowym. Bardzo korzystne warunki komunikacyjne pociągają za sobą dalszy napór urbanizacji i uprzemysłowienia, które na tym odcinku osiagają

już granice zagrożenia ekologicznego.

3. Rejon aglomeracji wrocławskiej /od Oławy do Brzegu Dolnego/.

W rejonie tym jeszcze w zbyt małym stopniu wykorzystuje się rzekę Odrę jako szlak komunikacyjny. Istnieją tu potencjalne warunki do nadrzecznych lokalizacji przemysłowych, zwłaszcza takich, które powinny dla odciążenia tras lądowych korzystać z drogi wodnej.

4. Rejon od Wrocławia do ujścia Nysy Łużyckiej. Odrą zbliża się tutaj do rejonu przemysłowo-kopalnianego Lubina-Głogowa /LGOM/, przepływa przez Nową Sól oraz zbliża się do aglomeracji Zielonej Góry. Istnieją tu potencjalne możliwości rozwoju nowego pasma urbanizacji, wykorzystującego przy tym Odrę jako szlak komunikacyjny, wzmożony ośią komunikacji drogowej i kolejowej.

5. Rejon Słubic i Kostrzyna /od ujścia Nysy Łużyckiej do Gryfina/. Na odcinku tym rzeka oddala się łukiem od osi komunikacji lądowej, stanowiącej cięciwę Odry. Fakt ten spowodował, że zjawisko pasmowej urbanizacji nie jest tutaj odczuwalne w takim stopniu jak np. w rejonie Opola. Słubice znajdujące się naprzeciw uprzemysłowionego Frankfurtu, nie wykorzystają jeszcze swych możliwości miasta nadrzecznego. W Kostrzynie znajduje się węzeł komunikacji wodnej śródlądowej, gdzie szlak równoleżnikowy wiodący z Wisły kanałem bydgoskim, Notecią i Wartą do Odry, przecina szlak odrzański przechodzący dalej kanałem Odra-Hawela do dorzecza Laby. Miejsce to nie jest wykorzystane jak dotąd dla lokalizacji nowych obiektów przemysłowych. Obiekty te mogą być zlokalizowane w samym Kostrzynie, a także wzdłuż wschodniego Brzegu aż po Czelin.

6. Rejon Szczecina /od Gryfina do Świnoujścia/. Obejmuje on całość szczecińskiej aglomeracji wraz z zalewem szczecińskim. W obrębie tego rejonu mieszczą się najbardziej aktywizujące Odrę czynniki i zespół portowy Szczecin-Świnoujście oraz wszelkie zakłady przemysłowe, korzystające z drogi wodnej, np. niedawno zbudowane Zakłady Chemiczne w Policach.

Jak wykazują najnowsze badania, problemy urbanizacyjne nie są

jednymi czynnikami determinującymi przestrzenne zagospodarowanie kraju, w tym także "osi Odry". Wzrost populacji, a przede wszystkim nieuchronny i bardzo szybki postęp cywilizacyjny powoduje powstawanie barier wzrostu, takich jak: energetyczna, transportowa, użytkowych zasobów wody i dopuszczalnych stężeń zanieczyszczenia środowiska przyrodniczego. Żywotny próg rozwojowy, stanowi wbrew pozorom w Polsce szczupłość użytkowych zasobów wody.

Z uwagi na zasoby wodne postanowiono w planach perspektywicznych znacznie przyspieszyć dynamikę rozwoju ekonomicznego regionów północnej części Polski w stosunku do dotychczasowego jego tempa. W trakcie opracowywania prognozy gospodarki wodnej w makroregionie nadmorskim do 1990 r.¹ okazało się jednak, że pokrycie potrzeb wodnych gospodarki komunalnej - głównie aglomeracji gdańskiej i szczecińskiej - jest niezmiernie trudne. Pomimo, że zasoby dyspozycyjne wód gruntowych są większe od potrzeb, to jednak głównie ze względu na ich rozmieszczenie, a także przewidywane skażenia w przyszłości, istnieje i będzie istniała konieczność korzystania z wód powierzchniowych małych cieków.

Możliwość pozyskania wody wysokiej jakości dla potrzeb gospodarki komunalnej z wód powierzchniowych będzie tylko wtedy realna o ile dorzecza małych rzek i ich zasoby wodne będą objęte szczególną ochroną. Ochrona zasobów wodnych wymaga szybkiego wprowadzenia tzw. obszarów ochronnych wyłączonych spod zagospodarowania przemysłowego oraz gospodarki rolnej nie opartej na intensyfikacji naturalnej.

Obszary takie zajmowały w Polsce około 47,5 %³ ogólnej powierzchni kraju /w makroregionie nadmorskim - 60,4 % powierzchni makroregionu/. Obszary ochronne obejmowałyby zarówno ochronę zasobów wodnych jak też działalność konserwatorską ochrony przyrody. Obszary te byłyby także przeznaczone dla potrzeb turystyki i wypoczynku oraz na inne nie niszczące przyrodę cele. Dla potrzeb intensywnego zagospodarowania przemysłowego i rolniczego opartego na chemizacji proponuje się przeznaczyć pasy o miąższości po około 30 km po obu stronach rzeki wzdłuż Wisły, Odry, Bugu/ z wyjątkiem odcinków granicznych, dla których przewidziano tam pas tylko po stronie polskiej/ Warty i Noteci oraz wzdłuż wybrzeża morskiego.

W strefie silnego uprzemysłowienia jak i intensywnego rol-

niotwa należy dążyć do takiego oczyszczenia zrzuconych ścieków, aby odbiorniki /rzeki, jeziora, morze/ zachowały zdolność do biologicznego samoczyszczenia. Oznacza to praktycznie, że klasa czystości wód nie powinna być gorsza niż III klasa. Ponadto gęstość rozmieszczenia zakładów przemysłowych w tej strefie, powinna być taka aby nie stwarzała zagrożenia ekologicznego.

W celu pokonania bariery wzrostu oraz uniknięcia błędnych lokalizacji należy zatem opracować program zawierający wskazania i przeciwwskazania lokalizacyjne z punktu widzenia gospodarki wodnej i ochrony zasobów wodnych.

Po przeanalizowaniu problemów urbanizacyjnych oraz możliwości pokonania barier wzrostu w formie użytkowych zasobów wody i ochrony środowiska przyrodniczego, należy się zastanowić nad rolą Odry w "planie krajowym".

Jeden z podstawowych warunków osiągnięcia generalnych celów strategii rozwojowej Polski stanowi realizacja planu przestrzennego zagospodarowania kraju. Stąd też rola prawidłowo opracowanego "planu krajowego na lata 1971-1990" jest olbrzymia. W czasie dyskusji nad nim, a także w fazie opracowywania stwierdzono, że powinien on być tak skonstruowany, aby w oparciu o jego ustalenia można było w sposób bardziej konsekwentny i kompleksowy realizować długotrwały proces zmierzający do bardziej zrównoważonego i harmonijnego zagospodarowania przestrzennego kraju. Dlatego też uwzględniając maksimum składników i czynników determinujących gospodarkę narodową w Polsce trudno byłoby się zgodzić z koncepcją polityki przestrzennej, która obejmuje założenia sterowania procesem w zasadzie zgodnie z głównymi, stwierdzonymi dotąd trendami rozwoju.

Wydaje się, że bardziej słuszną jest alternatywa oparta o bliższą ocenę warunków regionalnych oraz potrzeb związanych z realizacją podstawowych celów społecznych, sprecyzowana przez S.M. Zawadzkiego⁴ w postaci określenia obszarów wymagających przyspieszenia dynamiki rozwoju i posiadających równocześnie ku temu odpowiednie szanse. Do obszarów tych należy zaliczyć:

- makroregion północny, obejmujący tereny województw szczecińskiego, koszalińskiego, gdańskiego i częściowo olsztyńskiego /wg podziału administracyjnego sprzed 1 VI 1975 r./:

- obszar Nadodrza, w obrębie województw szczecińskiego, zielonogórskiego, wrocławskiego i opolskiego/ wg podziału administracyjnego sprzed 1 VI 1975 r./;

- strefę dolnej Wisły - a częściowo także środkowej Wisły oraz wyselkcionowane rejony we wschodniej części kraju. Istota manewru przestrzennego w polityce rozwoju polegałaby w tym przypadku na szerszym wyjściu z nowymi inwestycjami na terenie rejonów północnych, zachodnich oraz częściowo wschodnich Polski. Do podstawowych zalet tej alternatywy zaliczyć można:

- przyspieszenie ekspansji gospodarczej w regionach dotąd słabiej zaludnionych oraz demograficznie prężnych,

- dogodne warunki dla lokalizacji przemysłu z racji istniejących zasobów wodnych.

W skład wymagającego intensywnej dynamiki rozwoju makroregionu północnego wchodzi aglomeracja miejsko-przemysłowa Szczecin-Swinoujście położona nad Odrą u jej ujścia do Bałtyku. Rozwój tej aglomeracji w sposób samoistny jest niemożliwy. Musi być ona powiązana z zapleczem kraju. Tym zapleczem, wynikającym z warunków naturalnych, jest przede wszystkim makroregion południowy. Z kolei osią łączącą oba obszary jest Odra. W tym miejscu należy z szacunkiem i podziwem odnieść się do postulatów Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej, który w 1945 r. w Poczdamie domagał się przyznania Polsce lewobrzeżnego Szczecina i Swinoujścia, używając argumentu o niezbędności "osi Odry" dla żywotnych interesów gospodarczych Polski.

Te dalekowzroczne przewidywania znalazły obecnie w pełni potwierdzenie. Harmonijny rozwój wyżej wymienionego przestrzennego układu punktowo-pasmowego jest niezbędny i zgodny z Uchwałami VI i VII Zjazdu Partii. W szczególności w myśl Uchwał makroregion południowy ma spełnić rolę podstawowej bazy uprzemysłowienia kraju, a makroregion północny funkcją szeroko pojętej gospodarki morskiej.

W stosunku do rzeki Odry Uchwały przewidują stworzenie z niej nowoczesnej drogi wodnej.

W układzie gospodarczo-przestrzennym /makroregion południowy aglomeracji szczecińsko-świnoujska, rzeka Odra/ istnieje

cały szereg sprzężeń zwrotnych. Mają one charakter ponadregionalny, krajowy, szczególnie w zakresie tej gałęzi gospodarki narodowej jaką jest transport. Stąd też konieczność rozpatrywania układu jako jednej całości. Należy zaznaczyć, że port szczeciński dopóki nie znalazł się w granicach państwa polskiego trzykrotnie podupadł. Największy kryzys dotknął port szczeciński w okresie międzywojennym, kiedy to został on odcięty od swego naturalnego zaplecza, tj. Górnego Śląska i Wielkopolski. Także w trakcie opracowywania planu dla makroregionu północnego stwierdzono, że ciążenia zewnętrzne Pomorza Zachodniego w kierunku osi Odry są znacznie większe niż ciążenia wewnętrzne makroregionu północnego. Postuluje się przeto utworzenie jednostki planistycznej dla "osi Odry" z siedzibą we Wrocławiu rozszerzając koordynującą rolę Makroregionu Południowo-Zachodniego.

Trzeci spośród podstawowych problemów "osi Odry" stanowią wybrane pilne zagadnienia realizacyjne. Do zagadnień tych należą:

- potrzeba i możliwości maksymalnego wykorzystania żeglugo-
wego rzeki Odry,
- warunki zagospodarowania Odry powyżej Koźła,
- analiza przedsięwzięcia zwanego budową Kanału Odra-Dunaj.

Sprawa efektywnego związania Śląska, zwłaszcza Górnego, ze Szczecinem i z systemem dróg wodnych śródlądowych prowadzących na zachód Europy była już przedmiotem "30-letnich wojen" przemysłu Górnośląskiego z faworyzującą zachodnie regiony Rzeszy administracją niemiecką, prowadząc wreszcie do budowy sączka od-odrzańskiego w postaci kanału Gliwickiego. Była to, przede wszystkim, w ramach walki o konkurencyjność, batalia o tanie opłaty taryfowe i o uniknięcie podważającego koszty transportu przewozu kanałowego: kolej - żegluga. Nie istniał wtedy problem techniczny możliwości wywozu masy towarowej ze Śląska /bez ówczesnego polskiego województwa śląskiego/, gdyż wielkość tej masy mogła być łatwo przejęta przez transport kolejowy. Dynamiczny rozwój zjednoczonego w granicach polski wielkiego regionu śląskiego, a także rosnące potrzeby transportu /w Czechosłowacji, na Węgrzech i w innych państwach basenu nad-

dunajskiego/ stwarzały niebawem zagadnienie rozwiązalnego i ograniczającego rozwój gospodarczo-społeczny kraju, technicznego deficytu potencjału przewozowego, sieci kolejowej i dróg kołowych na terenie wszystkich województw śląskich i na trasach do portów morskich. Mimo tak dramatycznej sytuacji i mimo ponownego wzrostu roli /efektywnych, nie taryfowych/ kosztów transportu dla opłacalności i konkurencyjności naszego eksportu, naturalna i narzucająca się szansa wykorzystania Odry nie została jak dotąd w zasadzie uruchomiona, nie mówiąc już o jej pełnej i dynamicznej realizacji. Trudno bowiem mówić o uruchomieniu tej dźwigni rozwoju kraju, jeżeli potrojenie obrotów na Odrze w latach 1960-1975 nie dało jeszcze nawet połowę tego, co osiągnęli Niemcy w latach 1938-1945. Dla porównania przekraczaliśmy na terenie całego Śląska /w granicach okupacyjnych/ wielkość kolejowych załadunków towarowych z 1942 r. ponad 2 razy. Oczywiście wymienioną wielkość przewozów na Odrze w okresie międzywojennym uzyskano w innych warunkach, a mianowicie przy użyciu wielutysięcznej floty jednostek małych, głównie o nośności 300 ton, przy dużej podaży siły roboczej. Aktualnie, wobec braku rąk do pracy, i zmienionych warunków obsługi portów stosowne być muszą jednostki duże i nowoczesne, którym w obecnym stanie Odra nie może zapewnić warunków do całorocznej żeglugi. W szczególnie złym stanie jest Odra środkowa gdyż zainteresowanie zaborców niemieckich skierowane było głównie na 2 trasy równoleżnikowe: Śląsk-Berlin i Pomorze-Wielkopolska-Berlin. W pierwszym przypadku wywożone były surowce śląskie, w drugim zboże. Wielkopolska uważana była wówczas za spichlerz Niemiec. Natomiast, tak ważna dziś trasa południkowa, nie miała dla Niemców żadnego znaczenia. Odcinek ujścia Nysy Łużyckiej - ujście Warty nie miał nawet projektu regulacji, a wykonane na nim prace - wyrwykowy charakter.

Uchwała Nr 8 Prezydium Rządu z dnia 23 stycznia 1976 r. dostrzegła szansę jaką daje wykorzystanie Odry przy pokonywaniu w Polsce bariery transportowej, która objawiła się w sposób szczególnie ostry w latach 1973/1975. Uchwała nałożyła na resort komunikacji obowiązek przetransportowania Odry w roku

1980 - 25 mln ton. Wielkość ta jest realna, a jeżeli ma być substytucyjna, a nie komplementarna w stosunku do innych środków transportu, to radykalnej poprawie muszą ulec warunki nawigacyjne na Odrze. Warunek ten może być zrealizowany tylko w drodze selektywnej kanalizacji Odry dotąd swobodnie płynącej. Wybudowanie kosztem 3-5 mld zł stopni w Malczycach, Głogowie-Grodźcu, Mietkowie-Będowie oraz w Owczarach i wykorzystanie dotychczasowych zbiorników pozwoli na uzyskanie:

- głębokości min. 140 cm przez cały rok niezależnie od warunków hydrologicznych,
- wykorzystanie ładowności aktualnego taboru w granicach min. 70-80 %,
- przepustowości substytucyjnej min. 30 mln ton rocznie.

Modernizacja odcinka Gliwice-Brzeg Dolny w ramach kapitalnych remontów pozwoliłaby na uzyskanie drogi wodnej zapewniającej żeglugę długotransportową, tą najbardziej opłacalną, Śląsk-Szczeciński Zespół Portowy pracującą praktycznie przez 330 dni w roku. Oczywiście poza drogą wodną należy podwoić tzw. tonaż wymiarowy floty oraz uruchomić i zaktywizować już istniejące przeładownie zakładowe. Przyznane Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej środki inwestycyjne w wysokości 10,3 mld zł powinny w zupełności wystarczyć.

Należy zaznaczyć, że realizacja kanalizacji Odry w sposób selektywny oznacza możliwość częściowej samospłaty dalszych inwestycji na drodze wodnej oraz stworzenie zamiast retencji skupionej tylko w jednym miejscu, retencji rozłożonej w przestrzeni, tj. wzdłuż biegu rzeki. Ponadto powstają przy wymienionych stopniach warunki dla lokalizacji przemysłu wodochłonnego np. elektrowni ciepłych schładzanych w otwartym obiegu wodnym oraz możliwości ujęć wody dla potrzeb rolnictwa. W sumie oznacza to aktywizację zaniedbanego dotąd środkowego nadodrza. W sprawie realizacji kanalizacji Odry w sposób selektywny nie podjęto jeszcze decyzji.

Podstawowe rozwiązanie dla całej gospodarki wodnej górnej Odry stanowi projektowany zbiornik w Raciborzu. Pierwsze prace studialne nad lokalizacją zbiornika w rejonie Raciborza były prowadzone w 1900 r. Zbiornik miał służyć dla ochrony

przeciwpowodziowej doliny Odry aż do Wrocławia oraz dla zasilania Odry dla potrzeb żeglugi. Zagadnienie zbiornika na górnej Odrze stało się ponownie w 1940 r. w ramach prac niemieckiej administracji Odry nad planem perspektywicznym gospodarki wodnej.

Ogólna powierzchnia zbiornika ma wynosić $43,85 \text{ km}^2$ i obejmuje 5 wsi zwartych oraz jeden PGR, zamieszkałych ogółem przez niecałe dwa tysiące osób, utrzymujących się w 70 % z zajęć pozarolniczych. Żadna ze wsi nie posiada infrastrukturalnych urządzeń komunalnych. Budynki w 60 % są starsze niż 50 lat. Około 10 % zagród nie posiada zabudowań gospodarczych. Ludność jest przygotowana do opuszczenia obecnego miejsca zamieszkania. Grunty rolnicze, przeważnie III klasy bonitacji gleb, są w dużym stopniu zniszczone przez częste powodzie oraz chaotyczne rozmieszczenie zwirowisk, powodujące przesuszenie gleb na przyległych terenach oraz przestrzenną dezorganizację rolnictwa. W obecnym stanie teren czaszy zbiornika jest tak zdewastowany, że nie przedstawia rolniczo większej wartości. W ciągu ostatnich 30 lat w rejonie górnej Odry zbudowano szereg wielkich wodochłonnych zakładów przemysłu chemicznego oraz energetyki. Również na terenie Czechosłowacji powstał w tym czasie w dorzeczu Odry wielki przemysł, potrzebujący bardzo znacznych ilości wody.

Naturalne dyspozycyjne zasoby wodne górnej Odry są nieduże, znacznie mniejsze niż w innych dorzeczach tej samej wielkości np. dorzeczu Wisły. Występujący już deficyt wody w górnej Odrze stale się pogłębia. Dodatkowe trudności w zaopatrzeniu w wodę przemysłu i ludności powodują znaczne zanieczyszczenia Odry powstające przede wszystkim na terenie CSRS. Nie należy jednak oczekiwać radykalnego rozwiązania tej sprawy przez budowę oczyszczalni w CSRS, a niezbędne jest znalezienie własnego równoległego rozwiązania na terenie PRL.

Zbiornik w Raciborzu warunkuje poza tym ochronę całej doliny górnej Odry przed powodzią. Raciborska Fabryka Kotłów oraz Zakłady Witkowickie w CSRS postulują, z uwagi na wielkie gabaryty mających być produkowanych przez nie kotłów, o uzelbetowanie odcinka Odry od Koźla do Ostrawy, względnie

pierwszy odcinek przyszłego połączenia Odry z Dunajem. Trasa odcinka od Raciborza do Ostrawy może prowadzić przez zbiornik względnie go ominąć co rzutuje jednak na koszty, warunki nawigacyjne, a także jakość wody. Z uwagi na jakość wody celowe byłoby ominięcie zbiornika kanałem żeglugowym i prowadzenie nim przepływów niskich i średnich. Do zbiornika wpuszczano by tylko fale powodziowe, co umożliwiłoby rozcieńczenie spływających ścieków poniżej zbiornika. Również nawigacyjnie kanał poza zbiornikiem byłby korzystniejszy. Mógłby on także przejmować wody i ścieki odprowadzane z ROW-u. Tak czy inaczej w obu przypadkach wybór trasy drogi wodnej jest uwarunkowany decyzją o lokalizacji, wielkości i terminie budowy zbiornika w Raciborzu.

W oparciu o wstępne założenia zbiornika i po uwzględnieniu robót dodatkowych dla zagospodarowania jako retencji istniejących wyrobisk żwirowni o pojemności około 50 mln m³, można szacować koszt zbiornika na 5,5 - 5,7 mld zł. Jednakże należy podkreślić, że wartość kruszywa w złożu, które przewiduje się wyeksploatować, wynosi przynajmniej 12,0 mld zł.

Zbiornik w Raciborzu figuruje w perspektywnym planie gospodarki wodnej, jednak bez sprecyzowania jego funkcji i wielkości oraz terminów realizacji. Budowy zbiornika w Raciborzu nie należy jednak dalej odkładać. Dla umożliwienia planowanego rozwoju gospodarczego rejonu górnej Odry niezbędne są odpowiednie decyzje dotyczące jego lokalizacji i wielkości, przeznaczenia zasobów wodnych, układu drogi wodnej oraz terminów realizacji.

Omówienia wymaga wreszcie sprawa budowy kanału Odra-Dunaj. Zniesienie granicy politycznej pomiędzy Odrą otworzyło równocześnie możliwości stworzenia systemu dróg wodnych w Polsce, który by służył gospodarce narodowej przede wszystkim naszego kraju, a równocześnie zlikwidował polski korek pomiędzy systemami dróg wodnych Europy Zachodniej i Związku Radzieckiego. Przyjazny układ stosunków z Czechosłowacją, wejście obu państw wraz z NRD i znaczną częścią krajów naddunajskich w organizmie RWPG postawiło wreszcie na porządku dziennym sprawę kanałowego powiązania Odry z Dunajem dla stworzenia "Europejskiego Szezu"

pomiędzy Bałtykiem a Morzem Czarnym i Adriatykiem i rewolucyjnej w rezultacie zmiany położenia geograficznego i gospodarczego Polski i Odry, a zwłaszcza całego Śląska i zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, przez przełamanie cechy śródkontynentalności i peryferyjności w stosunku do głównych szlaków żeglugi morskiej i śródlądowej Europy. Wielorakie korzyści płynące z tranzytu były dla PRL bezsporne. Aspekty ekonomiczne, polityczno-społeczne i inne wskazują na celowość połączenia Odry z Dunajem. Problem ten był tematem szeregu publikacji i opracowań studialno-projektowych.

Połączenie Odry z Dunajem bez względu na to jak zostanie technicznie rozwiązane, będzie miało kapitalny wpływ na gospodarkę wodną Górnej i Środkowej Odry. Musi ono być uwzględnione w planie zagospodarowania przestrzennego kraju. W związku z tym postuluje się szybkie podjęcie decyzji co do przyszłej trasy kanału na terytorium PRL. Przyjęcie trasy i podstawowych gabarytów pozwoli na utworzenie odpowiedniej rezerwy terenowej, jak również na wprowadzenie zmian w dotychczasowym planowaniu przestrzennym rejonów przyległych do trasy przyszłego kanału, a także na odpowiednie kształtowanie noworealizowanej infrastruktury technicznej omawianego obszaru. Ponadto należy wyjaśnić aspekty prawno-międzynarodowe przedsięwzięcia. Należy także dążyć do takiego przygotowania projektowej inwestycji, aby po modernizacji Odry i osiągnięciu na niej parametrów drogi wodnej IV klasy międzynarodowej, można było przystąpić do realizacji inwestycji, tj. podjęcia prac budowlanych na kanale. Oczywiście względy transportowe mogą spowodować, że część kanału, np. do RAFAKO zostanie wykonana wcześniej.

Przeprowadzona wnikliwie i dogłębnie analiza przedstawionych z konieczności skrótkowo podstawowych problemów, ujawniła potrzebę prowadzenia szerokich badań i studiów syntetycznych, ale głównie analitycznych, w zakresie podstaw rozwoju "osi Odry" i w tym także aspektów prawnych związanych z użytkowaniem Odry w rozumieniu jej miejsca w Europie. Należy także wykonać szereg opracowań naukowych i ekspertyz dot. zagadnień związanych ze społeczno-ekonomicznymi i organizacyjnymi aspektami polskiej polityki i administracji gospodarczej na Odrze. Wyja-

śnienia wymaga także szereg aspektów, technicznych i ekonomicznych. Brak jest badań nad aspektami prawnomiędzynarodowymi żeglugi śródlądowej.

Szczególnie odczuwa się brak dostatecznych podstaw teoretycznych do opracowania takiego planu zagospodarowania przestrzennego "osi Odry", który pozwoliłby w sposób harmonijny pokonać ujawniające się progi rozwojowe, szczególnie w zakresie użytkowych zasobów wody i ochrony środowiska przyrodniczego. Oczywiście opracowany przez "Hydroprojekt" w Warszawie "plan Odra", chociaż wąskospecjalistyczny i nie obejmujący całego dorzecza /brak odcinka ujściowego - niesłuchanie istotnego dla gospodarki kraju/, mógłby być w rozpoznanych granicach wykorzystany.

Postuluje się uznanie Instytutu Śląskiego w Opolu, w tym zakładu Komisji Odry, za władzą badawczy ośrodek i koordynatora badań w zakresie podstaw wykorzystania rzeki i osi Odry oraz problematyki prawnomiędzynarodowej żeglugi śródlądowej. W badaniach tych powinny brać udział wszystkie znaczące ośrodki naukowe w kraju, a w zakresie zagospodarowania przestrzennego i techniczno-ekonomicznych aspektów transportu wodnego i drogi wodnej będzie w dalszym ciągu współpracować Politechnika Szczecińska, w tym szczególnie Instytut Inżynierii Wodnej posiadający już duże osiągnięcia w tym zakresie.

Problem szerokich badań naukowych nad "osią Odry" powinien doczekać się właściwej rangi. Postuluje się aby włączyć go do tzw. problemów węzłowych pod tytułem: "Zagospodarowanie o s i O d r y".

Tak przedstawiają się aktualnie podstawowe cztery problemy osi Odry w zakresie koordynacji, planowania, realizacji i badań naukowych.

W n i o s k i:

- W celu harmonijnego i optymalnego wykorzystania zasobów "osi Odry" niezbędne jest jak najszybsze opracowanie planu zagospodarowania tej osi przez Komisję Planowania przy Radzie Ministrów oraz utworzenie jednostki planistycznej dla "osi Odry" z siedzibą we Wrocławiu, rozszerzając koordynującą rolę Makroregionu Południowo-Zachodniego.

- W konkretnej sytuacji administracyjnej oraz wobec wagi problemu konieczne jest powołanie Rady Polityczno-Społecznej osi Odry dla okresowej corocznej oceny postępu w zagospodarowaniu Odry.

- Spośród problemów realizacyjnych na czoło wysuwa się potrzeba maksymalnie szybkiego wykonania selektywnej kanalizacji Odry swobodnie płynącej w powiązaniu z modernizacją odcinka skanalizowanego. Umożliwi to już w I etapie stały coroczny przewóz 30 mln ton ładunków na Odrze na trasie Śląsk - Szczeciński Zespół Portowy.

- Niezbędna jest decyzja o budowie zbiornika w Raciborzu, który rozwiąże wiele problemów gospodarczych, głównie gospodarki wodnej, na górnej Odrze.

- Do pilnych zadań należy zaliczyć potrzebę zatwierdzenia trasy przyszłego kanału Odra-Dunaj na terenie Polski. Umożliwi to właściwe planowanie przestrzenne tego rejonu i zabezpieczy niezbędne rezerwy terenowe.

- Problem: "Zagospodarowanie osi Odry" powinien być włączony do tematów węzłowych. Na głównego koordynatora tematu należy wyznaczyć Instytut Śląski w Opolu.

L i t e r a t u r a

¹ B u c h h o l z Wł., K ę p i ń s k i J., O r l e w i c z St.: Prognoza gospodarki wodnej w Makroregionie Nadmorskim do 1990 r. Praca badawcza dla Komisji Planu Makroregionu Nadmorskiego, Politechnika Szczecińska, marzec 1974 r.

² Komisja Odry, Zbiornik w Raciborzu na rzece Odrze - Uzasadnienie celowości budowy, Opole 1975 r.

³ O r l e w i c z St., Obszary ochronne na przykładzie makroregionu nadmorskiego, Artykuł przyjęty do druku w Zeszytach Naukowych AGH, Dział Sozologia i Sozotechnika, Szczecin, styczeń 1976 r.

⁴ Z a w a d z k i S.M., Podstawowe cele planu przestrzennego zagospodarowania kraju, Komisja Planowania przy Radzie Ministrów, Studia do Planu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 1990 r.

UWARUNKOWANIA MAKSYMALNEGO ŻEGLUGOWEGO WYKORZYSTANIA RZEKI ODRY⁺

Wstęp

Podczas spotkania Sekretarza KC PZPR, kier. Wydziału Zagranicznego KC PZPR — tow. prof. dra Ryszarda FRELKA w dniu 16.I.1976 r. w Warszawie z członkami Prezydium Komisji Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu ustalono m.in., że w świetle: a) Uchwały VII Zjazdu PZPR mówiącej jednoznacznie o potrzebie przyspieszenia rozwoju odrzańskiej żeglugi śródlądowej¹, b) postanowień Biura Politycznego KC PZPR na posiedzeniu w dniu 6. I. 1976 r.² w sprawie kompleksowego programu rozwoju transportu towarowego i pasażerskiego w latach 1976-1982, w wyniku których. ^{xx} decyzje rządowe³ i c) osobistego, stałego i datującego się od dawna zainteresowania tym zagadnieniem przez tow. E. GIERKA I Sekretarza KC PZPR -

— celowe jest przygotowanie (i przekazanie tow. R. Frelkowi) ograniczonej do max. 20 stron maszynopisu informacji dotyczącej całej tematyki odrzańskiej będącej przedmiotem zainteresowania Komisji Odry, a to:

- 1) Transport wodny na Odrze (z uwzględnieniem wyników 1975 r.);
- 2) Potrzeby i zamierzenia inwestycyjne dla uczynienia Odry międzynarodową osią transportową Bałtyk - Dunaj - Morze Czarne;
- 3) Kwestie prawnomiędzynarodowe.

¹ vide p. s. 128 w miesięczniku „Nowe Drogi” Nr 1/320, 1976 r.

² Zobacz np. „Trybuna Ludu” Nr 5/9779-AAA z 7. I. 1976 r. s. 1 i komentarz Izabelli Waszczuk z PAP: „Uwaga na transport” na s. 4 „Trybuna Ludu” Nr 6/1976 z 8. I. 1976 r.

³ Prezydium Rządu podjęło w dniu 23. I. 1976 r. 2 decyzje dotyczące żeglugi śródlądowej i dróg wodnych: Nr 5/76 i Nr 8/76.

^{xx} podjęte zostaną /poprawka autora/

⁺ Autoryzowany i uzupełniony przedruk broszurki wydanej do użytku ściśle wewnętrznego przez Centrum Badawczo-Projektowe Żeglugi Śródlądowej "Navicentrum" we Wrocławiu. Wrocław 1976 r.

Na transport wodny składają się 3 czynniki: 1) droga wodna, 2) statek, 3) załoga, przy czym w pojęciu „droga wodna” mieści się również „port”.

Przyjrzyjmy się zatem kolejno poszczególnym czynnikom.

1. Droga wodna odrzańska (ale nie tylko) jest w olbrzymim skrócie pokazana i opisana na załączonej mapie, która aktualna jest i obecnie. Nie mówi ona jednak nic o stanie technicznym tej drogi wodnej, ani nie uwypukla różnic pomiędzy poszczególnymi odcinkami. Odcinków tych wyróżniać się musi aż pięć, i to właśnie, ta niejednorodność techniczna drogi wodnej, jest jej największym problemem i przeszkodą w maksymalnym wykorzystaniu żeglugowym (rys. 1).

Na poszczególnych odcinkach są inne problemy i przeszkody, i tak:

1. 1. Kanał Gliwicki, będący przedłużeniem Odry w kierunku Górnego Śląska, choć oddany do eksploatacji dopiero w dniu 8. XII. 1939 r. (i częściowo zmodernizowany po katastrofie w rejonie śluzy Dzierżno w dniu 15.VII. 1941 r.), mógłby być nowoczesną drogą wodną IV klasy międzynarodowej (czyli dla pojedynczych barek motorowych o ładowności 1.350 t), gdyby jego śluzy miały nie 72 m długości, lecz min. 190 m. Ponadto po II wojnie światowej, z powodu niedostatecznej konserwacji i wobec nieliczenia się, iż każda droga wodna wymaga adaptacji do nowego taboru — po wprowadzeniu do powszechnej eksploatacji szybkobieżnych barek motorowych i zestawów pchanych — doszło do bardzo poważnego zamulenia Kanału Gliwickiego przez rozmycie dna i brzegów (oraz na odcinku górnym, od Gliwic do Dzierżna, do zamulenia zawiesinami osadzonymi z wody rz. Kłodnicy).

Od Kanału Gliwickiego odgałęzia się 6-kilometrowy Kanał Kędzierzyński uruchomiony 25. VI. 1970 r. dla obsługi kędzierzyńskich „Azotów”. Jest on jednocześnie pierwszym odcinkiem kanału Odra - Dunaj.

1. 2. Górna Odra skanalizowana czyli od Koźla do Brzegu Dolnego przedstawia sobą olbrzymi problem na odcinku po Wrocław - Rędzin: obiekty hydrotechniczno-żeglugowe, zwłaszcza jazy iglicowo-koźlowe typu Poiré, ale także i śluzy, liczące od 83 do 61 lat, walą się ze starości.

Remonty niewiele tu pomogają. I tak np. jaz w Januszkowicach (podpiętrzający wodę dla portu w Koźlu, a więc warunkujący jego pracę) runął najpierw 8. XII. 1974 r., awaria powtórzyła się 28. II. 1975 r., a do katastrofy doszło 7. III. 1975 r., której nie udało się już mimo nadzwyczajnych interwencji budowlanych (i bezpośredniego zainteresowania się sprawą przez ministra komunikacji, KW PZPR w Opolu i wicepreziera A. Karkoszkę) -- w żaden sposób usunąć. Żegluga jest od tego czasu przerwana i dociera tylko ze Szczecina do Krąpkowic oraz lokalnie kursuje po kanałach Gliwickim i Kędzierzyńskim.

W przebudowie są jazy Januszkowice i Zwanowice. Wytrzymałość betonów ścian komór śluz spadła na niektórych stopniach do 10 atm. przy wymaganych min. 140 atm. Betony są skorodowane (zanieczyszczone wodą) i gąbczaste. Każde zatem silniejsze uderzenie zestawu pchanego -- co jest nieuniknione -- grozi w najlepszym razie wstrzymaniem żeglugi na wiele czasu. Wypadków takich jest sporo.

Nowoczesne zestawy pchane, które zastąpiły pociągi holownicze, mając po prawie 120 m długości, napotykają na duże trudności nawigacyjne na Odrze skanalizowanej z powodu licznych i ostrych zakoli oraz niewłaściwych konstrukcyjnie podjazdów do śluz.

W 1977 r. powinno się rozpocząć budowę kolejnego stopnia wodnego w Malczycach przy ujściu lewobrzeżnej Bystrzycy, co przedłuży skanalizowany odcinek Odry o dalszych ponad 20 km. Jednocześnie zlikwiduje to najuciążliwszy odcinek Odry środkowej swobodnie płynącej.

1. 3. Odra środkowa swobodnie płynąca liczona jest do ujścia rz. Warty. Jest to Odra najtrudniejsza żeglugowo. Występują tu najmniejsze głębokości podczas dłuższych okresów suszy i wymagane jest zasilanie wodą zgromadzoną w zbiornikach retencyjnych (Dzierżno Duże na Kłodnicy, Turawa na Malejpanwi, Otmuchów i Nysa na Nysie Kłodzkiej; w budowie jest zbiornik Mietków na Bystrzycy k. Wrocławia).

Ten odcinek Odry podzielić trzeba jeszcze na dwa pododcinki: 1) pododcinek polski do ujścia Nysy Łużyckiej, i 2) pododcinek graniczny polsko-NRD-owski.

Pododcinek polski jest gorszy żeglugowo. Charakteryzują go dodatkowo, poza rys. 1, tabele nr 1 i 2.

Odra środkowa wymaga pilnie znacznych uzupełniających i odtworzeniowych robót regulacyjnych, by nie pogarszały się obecne warunki nawigacyjne.

1. 4. Odra dolna -- czyli w dół od ujścia Warty aż po Szczecin -- nie stwarza większych kłopotów nawigacyjnych, choć i tu od Kostrzyna po Zatoń Górną nie można zagwarantować stałych głębokości powyżej 200 cm.

1. 5. Odra morska -- czyli od Szczecina do Świnoujścia -- poddana jest rygorom morskim. Gwarantuje głębokość min. 180 cm, ale bardzo często warunki atmosferyczne (wiatry i fala oraz mgła) uniemożliwiają prowadzenie normalnego ruchu żeglugowego.

1. 6. Porty odrzańskie zlokalizowane są w Gliwicach, Koźlu, Opolu, we Wrocławiu (dwa), Malczycach, Ścinawie, Cipacicach i w Kostrzynie (w ujściu Warty).

POLSKIE DROGI WODNE
OGRANICZENIA EKSPLOATACYJNE
I GABARYTOWE

STAN NA 15 LUTY 1974

KLASY: $\equiv 1$, $\equiv 2$, $\equiv 3$, $\equiv 4$, $\equiv 5$, wg przepisów polskich z 1957r.

OPRACOWAŁ: dr inż. MARIAN MIĘKOWSKI

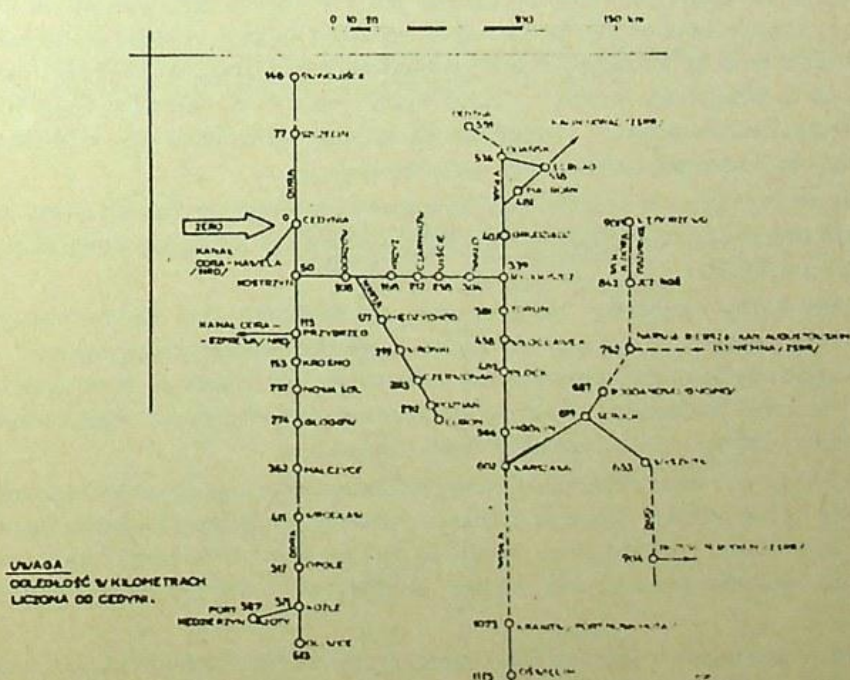
KRESLE: WILHELM VIERZBICKI

CENTRUM BADAWCZO - PROJEKTOWE
ZEGLUGI SRODLADOWEJ
"NAVICENTRUM"

PL. NOWY TARO 2B

50-141 WROCLAW

PODZIAŁKA



Są to tzw. porty publiczne, ogólnie dostępne, będące w gestii Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej.

Ponadto są na Odrze 3 porty przemysłowe: w kędzierzyńskich „Azotach”, w Krępnie k. Koźla (żwirownia) i w Bielinku k. Szczecina (żwirownia) oraz kilka przeladowni (nabrzeży) przemysłowych. Mimo że większość ładunków żegluga odrzańskiej idzie do lub z portów morskich Szczecin i Świnoujście — nie ma tam ani baz, ani portów rzecznych.

Barki odrzańskie są tam traktowane jako uzupełnienie (niezbędne a często wprost niezastępowalne) transportu morskiego.

Ogólnie rzecz biorąc, wszystkie porty publiczne są niedoinwestowane i z przestarzałymi urządzeniami, mają wiele obiektów nie odbudowanych ze zniszczeń wojennych. Ponadto kilka portów (np. w Blachowni Śląskiej, w Brzegu i Olawie) oraz kilkadziesiąt przeladowni w ogóle jest od tego czasu nie eksploatowanych, mimo że były wówczas w dobrym stanie technicznym.

2. Tabor żeglugowy to już w zasadzie tylko samobieżne barki motorowe o ładowności 500 t lub 600 t i zestawy pchane dwóch zasadniczych typów: (starsze) „Tur” o ładowności $2 \times 335 = 670$ t i „Bizon”: $2 \times 500 = 1.000$ t. (Barki holowane i holowniki nie są już budowane od wielu lat).

Zbudowany on został po 1957 r. i uznany jest za nowoczesny, technicznie jest na poziomie prawie światowym (brak mu w zasadzie tylko radiotelekomunikacji i urządzeń radarowych). Z uwagi jednak na znaczne zróżnicowanie poszczególnych odcinków odrzańskiej drogi wodnej, o czym wyżej była mowa, tabor ten — zwłaszcza na Odrze skanalizowanej — napotyka na szereg niebezpieczeństw nawigacyjnych grożących awariami.

(Zaznaczyć tu trzeba, że polskie barki motorowe docierają na Ren aż do Bazylei w Szwajcarii oraz na kanały francuskie, do Belgii, Holandii i RFN, a zestawy pchane — do NRD i CSRS).

Popularna barka motorowa 500 t, znana jako BM-500, przy stałym postępie technicznym w świecie i narastających omalże lawinowo potrzebach przewozowych również w polskiej żegludze rzecznej, nie odpowiada już obecnym wymogom — zachodzi potrzeba posiadania możliwie najnowocześniejszej barki. Opracowany jest już projekt OBM czyli odrzańskie barki motorowej.

Cały polski tabor rzeczny zaprojektowany jest przez wrocławskie „Navicentrum” i zbudowany przez polskie stocznie rzeczne. Niestety, podporządkowanie stoczni rzecznych morskiemu przemysłowi okrętowemu zaczyna w sposób negatywny rzutować na zadania przewozowe żegluga śródlądowej: nie przybywa nowych statków.

Wyróżnieniem ponadto polskiej floty rzecznej, na tle flot zachodnich, jest brak barek zbiornikowych do przewozu ropy naftowej, chemikaliów i innych cieczy.

3. Kadry widzieć należy w dwojakim aspekcie: 1) jako załogi statków, 2) jako budowniczych i utrzymujących drogi wodne.

Tabela nr 1

Odra środkowa po ujściu Nysy Łużyckiej -- Liczba dni żeglugi o określonej głębokości*

Głębokość cm	100 i mniej	110	120	130	140	150	160	170	180 i wyżej	Liczba dni żeglugi
Rok										
1961	53	23	20	32	32	32	13	14	10	229
1962	—	—	98	21	13	12	13	130	—	287
1963	3	40	15	31	5	26	17	38	103	248
1964	2	6	17	64	26	15	15	23	108	276
1965	—	—	3	44	49	31	14	13	211	365
1966	—	—	—	—	2	18	39	37	210	306
1967	—	4	2	9	13	14	61	35	173	308
1968	—	—	—	—	—	3	26	33	240	302
1969	4	25	16	49	13	24	20	12	66	226
1970	—	—	—	3	15	22	45	23	169	277
1971	—	4	18	40	41	13	12	14	175	318
1972	—	—	—	7	6	45	42	15	210	325
1973	68	13	21	21	34	25	15	5	110	312
1974	—	31	5	4	—	23	24	44	179	310
1975	—	—	—	—	19	20	73	—	253	365

* Wg danych z Okręgowego Zarządu Wodnego we Wrocławiu do r. 1971 a dla lat następnych wg danych Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej we Wrocławiu.

Tabela nr 2

Porównanie długości okresu żeglugowego

Rok	Długość sezonu żeglugowego w dniach	W tym dni o głębokości poniżej 130 cm	3 : 2 %
1961	229	96	47,3
1962	287	98	34,2
1963	248	28	11,3
1964	276	25	9,1
1965	365	3	0,8
1966	305	—	—
1967	308	—	—
1968	302	—	—
1969	226	42	15,3
1970	277	—	—
1971	318	22	7,0
1972	325	—	—
1973	312	102	32,7
1974	310	36	11,6
1975	365	—	—

3. 1. Załogi statków kształcone są w dwóch Technikach Żeglugi Śródlądowej (połączonych ze szkołami zasadniczymi) — we Wrocławiu i w Koźlu. Zapewnia to dostateczną liczbę młodych kwalifikowanych kadr. Prowadzone jest także dokształcanie załóg już pływających bądź to zaocznie w tychże szkołach, bądź poprzez terenowe punkty konsultacyjne tych techników. Ponadto podczas zimowej przerwy nawigacyjnej odbywa się dokształcanie obowiązkowe załóg pływających.

Problem kadr polega zatem nie na kształceniu nowych ludzi, lecz na znacznej fluktuacji załóg pływających, a co gorsza — wobec trudnych warunków pracy i długiej rozłąki z rodziną — jest wiele przypadków odchodzenia ze zdobytego zawodu i porzucania żeglugi rzecznej.

Rozwiązanie widzi się tu w coraz powszechniejszym wprowadzaniu 2-brygadowego systemu pracy oraz w budowie nowych domów marynarza na całym szlaku odrzańskim.

3. 2. Kadry hydrotechniczne kształcone są w politechnikach w Gdańsku, w Warszawie, w Krakowie i w Szczecinie. Pozyskanie ich np. do Wrocławia, Opola czy Gliwic wiąże się z obowiązkiem zapewnienia mieszkania, co — szczególnie we Wrocławiu — jest problemem bardzo trudnym (14-letni okres oczekiwania na mieszkanie w spółdzielni!).

Stąd istnieje olbrzymi brak inżynierów hydrotechników na całej odrzańskiej drodze wodnej, a zwłaszcza w Przedsiębiorstwach Budownictwa Hydrotechnicznego „Odra” (we Wrocławiu i w Opolu) oraz w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Postulat — ujmowany m.in. w uchwałach KW PZPR we Wrocławiu — reaktywowania w Politechnice Wrocławskiej Oddziału Inżynierii Wodnej Śródlądowej, nie znajduje zrozumienia właściwych władz. Zastępczo prowadzi się jedynie specjalizację w budownictwie wodnym dla kilkunastoosobowej grupy studentów od IV roku studiów na Wydziale Budownictwa Lądowego.

3. 3. Kadry dla stoczni rzecznych i inne pozyskiwane są z Technikum Żeglugi Śródlądowej w Koźlu (gdzie jest wydział budowy statków), z wydziałów okrętowych politechnik w Gdańsku i w Szczecinie oraz ze specjalizacji okrętowej w Politechnice Wrocławskiej.

Fachowcy innych specjalności przychodzą z różnych szkół i uczelni, np. po ekonomice transportu wodnego śródlądowego z Politechniki Szczecińskiej i z Uniwersytetu Gdańskiego.

4. Przewozy ładunków na rz. Odrze dokonywane są przez 3 przedsiębiorstwa żeglugowe: 1) wrocławską „Żeglugę na Odrze”, 2) Żeglugę Bydgoską i 3) Żeglugę Szczecińską.

Żegluga Bydgoska tylko częściowo operuje na Odrze, np. w 1975 r. przewiozła tu tylko 21.501 t, wykonując 7.405.750 tkm, gdy pozostałe dwa przedsiębiorstwa pływają przede wszystkim po tej drodze wodnej. Jednakże od początku 1975 r. Żegluga Szczecińska (po likwidacji Ministerstwa Żeglugi) podlega Ministerstwu Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej, obsługując przede wszystkim prze-

wozy w rejonie Szczecina — Świnoujścia; uzyskanie danych statystycznych za 1975 r. — adekwatnych do tych z Żeglugi Bydgoskiej i z „Ż.n.O” — jest jeszcze niemożliwe. Natomiast „Ż.n.O” przewiozła wyłącznie na Odrze w 1975 roku, od Gliwic po Świnoujście, 4.573.931 t towarów, wykonując pracę 1.045.214.933 (tkm¹).

Natomiast po zsumowaniu przewozów odrzańskich „Ż.n.O” i Żegluga Bydgoskiej (obie podlegają Ministerstwu Komunikacji) dochodzi się do wielkości za 1975 r:

4.595.432 t i 1.052.620.683 tkm

W latach ubiegłych przewozy odrzańskie — przyjmując, że wykonywały je tylko dwa przedsiębiorstwa: „Ż.n.O” i Żegluga Szczecińska — kształtowały się następująco:

tys. t mln tkm	1971 r.	1972 r.	1973 r.	1974 r.
„Żegluga na Odrze”	3.320 1.515	3.891 1.822	3.603 1.345	4.314 1.596
Żegluga Szczecińska	1.438 90	1.610 101	1.757 101	2.338 123
Razem:	4.758 1.605	5.501 1.923	5.360 1.446	6.652 1.719

Zwróćmy uwagę, że dynamika tych przewozów, zwłaszcza liczonych w tonach (co jest przede wszystkim istotne w odciążaniu PKP), jest bardzo duża i w minionym 5-leciu 1971-75 przekroczyła 150%!

5. **Przeladunki w portach odrzańskich** zestawione są w tabeli nr 3. Dodać do niej trzeba jedynie uwagę, że 2 porty główne Odry, Koźle i Gliwice, z powodu odcięcia od nich żeglugi katastrofą jazu w Januszkowicach, nie mogły pracować normalnie przez cały 1975 r. (i to już od samego początku tego roku).

6. **Kierunki dalszych starań o Odrę i rozwój żeglugi śródlądowej.** Pośród wszystkich uwarunkowań dalszego rozwoju żeglugi odrzańskiej najistotniejsze i najtrudniejsze jest pilne doprowadzenie całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do IV klasy międzynarodowej.

Jest ono bardzo kapitałochłonne, bo według informacji wrocławskiego „Hydroprojektu” (rozpatrzonej przez Radę Techniczno-Ekonomiczną Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej w dniu 12. VI.1975 r.) kosztować będzie w poszczególnych 4 zadaniach ok. 30 mld zł (w 2 etapach: etap I = 1976—1990, etap II = 1990 — 2010), a to:

¹ „Ż. n. O” przewiozła w 1975 r. w ogóle — tzn. w przewozach zagranicznych i na innych polskich drogach wodnych — 5.375.612 t, wykonując 1.340.340.000 tkm.

Mln zł	Etap I	Etap II	Razem
1. Kanał Gliwicki	1.000	—	1.000
2. Odra skanalizowana	5.955	3.428	9.383
3. Odra środkowa	2.279	15.302	17.581
4. Odra dolna	—	2.100	2.100
Ogółem:	9.234	20.830	30.064

Powinno to pozwolić na przebudowę Kanału Gliwickiego, przebudowę (modernizację) Odry skanalizowanej 22 stopniami na kaskadę 17-stopniową i zbudowanie 28 nowych stopni między Brzegiem Dolnym (ostatni obecnie istniejący stopień) a Zatonią Górną.

Niezależnie od tej zabudowy rz. Odry dla celów wyłącznie transportowych musi być realizowany program budowy zbiorników retencyjnych (pokazanych na rys. 2). Cel ich będzie wieloraki, a żegluga, zasilanie jej podczas suszy, z konieczności zejdzie na dalszy plan.

Z tej jednak racji, że zwłaszcza przebudowa Odry skanalizowanej, ale także i budowa nowej kaskady są bardzo czasochłonne — trzeba będzie do chwili pełnego zestopniowania Odry zasilać ją wodą z tych zbiorników.

Przy ewentualnym selektywnym budowaniu poszczególnych stopni kaskady odrzańskiej, będzie można znacznie wcześniej zrezygnować z tego zasilania Odry wodą zbiornikową. Istotne jest przy tym, czy program inwestycyjny budowy tych

Tabela nr 3

Przeladunki w portach odrzańskich

1.000 t

Port Rok	Gliwice	Koźle	Opole	Wrocław (2 porty)	Malczyce	Cigacice
1960	740,9	716,2	56,9	530,4	69,4	16,1
1965	910,2	957,9	142,5	482,3	30,9	15,2
1966	1114,0	1041,0	132,0	481,6	57,5	16,5
1967	1313,6	959,3	61,2	542,2	47,1	19,0
1968	1353,5	912,6	148,9	620,7	62,5	11,5
1969	1347,0	472,0	82,0	587,0	28,0	6,0
1970	1693,0	813,0	126,0	834,0	37,0	3,0
1971	1515,0	768,0	134,0	881,0	41,0	9,0
1972	1490,0	1042,0	144,0	1172,0	61,0	12,0
1973	1348,2	772,0	74,5	1101,6	25,3	8,9
1974	1678,9	909,4	84,3	1495,4	9,8	19,2
1975	1088,3	669,0	221,2	1934,7	7,9	27,7

Uwaga: Wszystkie dane wg statystyk PP „Żegluga na Odrze” — Zakład Portów w Gliwicach.

ZBIORNIKI W ZLEWNI ODRY DLA ZASILANIA ŻEGLUGI



zbiorników alimentacyjnych będzie odpowiednio szybko rozpoczęty i realizowany, a także z zachowaniem rangi ważności zbiorników w kolejności ich budowy. Szczególnie doniosłe znaczenie miałaby budowa zbiornika w Raciborzu, a następnie w Kamieńcu Żąbkowickim i „Widawa” k. Wrocławia.

Wydaje się, że niezależnie od tego tylko polskiego programu zbudowania z Odry drogi wodnej IV kl. międzynarodowej, należy doprowadzić do włączenia i uzasadnionej wypowiedzi NRD odnośnie tego programu, udziału w kosztach oraz już teraz — do zasilania Odry granicznej wodą przerzuconą np. ze zlewni Sprewy.

Kolejnym elementem właściwego zagospodarowania tej magistrali wodnej (ale koniecznym do natychmiastowej realizacji!) jest **modernizacja i doposażenie portów** istniejących oraz odbudowa starych i budowa nowych portów i nabrzeży.

Warunkiem powodzenia tych zamierzeń jest nie tylko zabezpieczenie odpowiednich środków finansowych, ale posiadanie również niezbędnych mocy produkcyjnych przedsiębiorstw budowlanych. Wiąże się to z dostawą maszyn, materiałów i kadry. Rozważyć należałoby czy wzorem innych krajów oraz sięgając do naszej historii (gen. I. Prądzyński) nie powierzyć choćby części tych zadań naszym wojskom inżynierskim.

Mieć trzeba na uwadze ponadto, że za kilka lat i do polskich portów morskich wpłyną barkowce, a ich barki-kontenery popłyną Odrą. Również liczyć się trzeba, iż w portach rzecznych i w żegludze śródlądowej **konteneryzacja** zacznie odgrywać coraz większą rolę.

Z kolei mówiąc o przebudowie Odry na IV kl. dróg wodnych międzynarodowych, musimy widzieć interesy nie tylko polskie krajowe, ale i zainteresowanie żegluga dla przewozów zagranicznych oraz np. zainteresowanie tym szlakiem Czechosłowacji i innych krajów. Oznacza to, że nie może z pola widzenia (w sensie kończenia studiów już obecnie) ująć **sprawa budowy kanału Odra-Dunaj**. W pierwszej kolejności, i to być może w pierwszych latach po 1980 r., zbudować trzeba będzie to połączenie do Raciborza („Rafako” i jej wielkogabarytowe kotły atomowe energetyczne) i do Ostrawy w CSRS (VŽKG z podobną produkcją oraz z turbinami energetycznymi).

Inwestycją tą zainteresowane są także kraje dunajskie, a zwłaszcza Austria i Węgry, a z naszej strony — zespół portowy Szczecin-Świnoujście.

W dalszej kolejności będą połączenia równoleżnikowe: Kanał Śląski (do Wisły via ROW) i Kanał Wielkopolski (Odra-Głogów-Śrem-Warta).

Wydaje się, że pełna i terminowa realizacja tych inwestycji na Odrze pozwoli na osiągnięcie w 1980 r. przewozów rzędu 20-25 mln t.

Wrocław, dnia 9 stycznia 1976 r.

II ODRA MIĘDZYNARODOWĄ OSIĄ TRANSPORTOWĄ BAŁTYK — DUNAJ — MORZE CZARNE (potrzeby i zamierzenia inwestycyjne)

Temat ten po 1970 r. powraca często czy to na łamy prasy, czy to w specjalistycznych dyskusjach na sympozjach i konferencjach. Abstrahując od merytorycznej oceny poszczególnych materiałów i głosów, zwrócić uwagę należy na:

1) Międzynarodowe Sympozjum „Kanał Odra-Dunaj”, Racibórz, 7-8.IX. 1972 r.

2) Sesję naukowo-techniczną „Drogi wodne w Makroregionie Południowym”, Kamień Śląski k. Rybnika, 30.V.1973 r.

(W obu przypadkach głównym organizatorem były: Komisja Odry Instytutu Śląskiego w Opolu i Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu).

3) „Colloquium Opole 1974” — Sekcja I: Kanał Odra-Dunaj; Szczecin, 20-21.IX.1974 r.¹

4) Publikacje w gdańskim miesięczniku „Technika i Gospodarka Morska” np. w 1972 r.: Nr 3: s. 129-132; Nr 4: s. 239-242; w 1973 r.: Nr 3: s. 171-174; Nr 6: s. 361-367; Nr 10: s. 615-617; Nr 11: s. 681-682; w 1974 r.: Nr 2: s. 103-104; Nr 3: s. 172-175; Nr 7/8: 453-456.

(Na szczególną uwagę zasługują publikacje A. Arkuszewskiego w Nr 6/1973 oraz St. Orlewicza i innych w Nr 7/8-1974).

5) artykuł M. Miłkowskiego i R. Białasa w specjalnym numerze „Przeglądu Budowlanego” Nr 5/6-1973, s. 243-247.

6) specjalny numer „Przeglądu Komunikacyjnego” Nr 2/1975, oraz

7) w „Życiu i Nowoczesności”² artykuły prof. dra inż. P. Zaremby z Politechniki Szczecińskiej: w Nr 265 z 12.VI.1975 r.: „Naturalne osie rozwoju”; w Nr 273 z 7.VIII.1975 r.: „Wisła i Odra w nowej strukturze przestrzennej kraju” i w Nr 281 z 2.X.1975 r.: „Wzdłuż rzek”, a także

8) we wrocławskim miesięczniku „Odra” Nr 2/1975, s. 3-10 i Nr 12/1975, s. 9-12.

¹ Materiały z tego Colloquium — Sekcja I zawarte są w wydawanym przez Instytut Śląski w Opolu „Przeglądzie Stosunków Międzynarodowych” Nr 2-3/1975; s. 27-35 (referat doc. dra inż. St. Orlewicza) i s. 93-130 (dyskusja).

² Czwartkowy dodatek do „Życia Warszawy”.

W zakończeniu cz. I opracowania („Transport wodny na Odrze”), w ostatnim punkcie — p. 6, s. 9-12, ujęto nadzwyczaj skrótowo „kierunki dalszych starań o Odrę i rozwój żeglugi śródlądowej”. Podkreślono, że pośród wszystkich uwarunkowań dalszego rozwoju żeglugi odrzańskiej najistotniejsze i najtrudniejsze jest pilne doprowadzenie całej Odrzańskiej Drogi Wodnej do standardu IV klasy dróg wodnych międzynarodowych.³

Następnie widzieć trzeba budowę nowych zbiorników retencyjnych o wielorakim przeznaczeniu, ale z uwypukleniem ich roli dla alimentacji żeglugi w okresie suszy.

Kolejnym, trudnym i pilnym, zadaniem jest modernizacja i doposażenie portów istniejących oraz odbudowa starych i budowa nowych portów, przystani i nabrzeży.

Wreszcie istotne będzie przedłużenie Odrzańskiej Drogi Wodnej i bezpośrednie wodne związanie z nią nowych, dużych transportochłonnych fabryk i przedsiębiorstw czyli budowa kanału Odra-Dunaj i Kanału Śląskiego, a w dalszej kolejności — zbudowanie Kanału Wielkopolskiego czyli połączenia Odry (Głogów) — Warta (Śrem).

Przyjrzyjmy się nieco bliżej tym poszczególnym zagadnieniom.

1. Przebudowa Odrzańskiej Drogi Wodnej na arterię żeglugową IV klasy międzynarodowej, to — wg ustalonych programów — przebudowa Odry skanalizowanej (23 stopniami) od Koźła po Brzeg Dolny na kaskadę 17-stopniową ze śluzami $190 \times 12 \times 3,5$ m (obecnie są mniejsze: $186 \times 9,60 \times 2$ m), przebudowa Kanału Gliwickiego ze śluzami $2 \times (72 \times 12)$ m na śluzę 190×12 m, wreszcie kanalizacja Odry swobodnie płynącej docelowo (od Brzegu Dolnego k. Wrocławia) do Zatoni Górnej pod Szczecinem 28 stopniami.

Przedsięwzięcie to, sięgające aż roku 2010, pochłonie ponad 30 mld zł, co ujęte jest w poniższej, skorygowanej po decyzji Prezydium Rządu Nr 8/76 z dnia 23.I.1976 r., tabeli:

Nakłady w mln zł na obiekt	Etap I do 1982	Etap II 1982-1990	Etap III 1990-2010	Razem
1. Odra skanalizowana (przebudowa kanalizacji)	1.772	4.183	3.428	9.393
2. Kanał Gliwicki	1.000	—	—	1.000
3. Odra środkowa (do Warty)	1.414	855	14.302	16.571
4. Odra dolna (do Zatoni Górnej)	500*	500*	2.100	3.100
Ogółem	4.686	5.538	19.830	30.064
*) UWAGA: Nakłady w wysokości po 0,5 mld zł na regulację uzupełniającą całej Odry swobodnie płynącej (od Brzegu Dolnego po Szczecin).				
Ź R Ó D Ł O: „Modernizacja rzeki Odry wg IV kl. międzynarodowej. Informacja”; „Hydroprojekt” — Oddział Wrocław, maj 1975r. strony 18—20.				

³ przez Odrzańską Drogę Wodną rozumie się rz. Odrę od Świnoujścia po Koźle wraz z Kanałem Gliwickim i Kanałem Kędzierzyńskim. Droga wodna IV kl. międzynarodowej umożliwia żeglugę barkami o ładowności 1.350 t.

Przypomnijmy, że po posiedzeniu Biura Politycznego KC PZPR w dniu 6.I.1976 r. w sprawie kompleksowego programu rozwoju transportu towarowego i osobowego w latach 1976-82 — Prezydium Rządu podjęło 23.I.1976 r. decyzję Nr 8/76 postanawiającą m.in.:

"(...) 1. Przewozy ładunków transportem wodnym ustala się w 1980 r. na 35-40 mln ton, w tym na Odrze 25 mln ton i na Wiśle 10-15 mln ton.

2. Minister Komunikacji zapewni:

1) ...

2) ...

3) rozbudowę i modernizację drogi wodnej Odry przez:

a) budowę jazów: Januszkowice i Zwanowice w 1976 r., Różanka w 1978 r., Krępa, Opatowice, Krapkowice, Janowice w 1979 r., Wróblin w 1980 r.

b) budowę śluzy Zwanowice w 1979 r. oraz rozpoczęcie w 1978 r. przebudowy śluz na Kanale Gliwickim i zaawansowanie tej przebudowy tak, aby mogła być zakończona w 1982 r.

c) rozpoczęcie w 1977 r. budowy stopnia wodnego Malczyce i zaawansowanie tej budowy tak, aby mogła być zakończona w 1981 r.

d) prowadzenie robót regulacyjnych na odcinku Odry swobodnie płynącej (...)"

Zadania te są niezwykle trudne do terminowej realizacji wobec dość powszechnego niedoboru mocy produkcyjnej, zwłaszcza specjalistycznych przedsiębiorstw hydrotechniczno-budowlanych, a Przedsiębiorstw Budownictwa Hydrotechnicznego „Odra-1” w Opolu i „Odra-2” we Wrocławiu — podległych Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej — w szczególności. Nie wiem, czy jedynym wyjściem nie będzie odwołanie się o pomoc do wojsk inżynieryjnych, mających już od ponad 150 lat, od budowy Kanału Augustowskiego przez gen. I. Prądzyńskiego, chlubne w tej dziedzinie tradycje?

Zwrócić przy tym trzeba uwagę, że nim się przystąpi nawet do projektowania obiektów hydrotechniczno-żeglugowych na Odrze granicznej, a więc między ujściem rz. Nysy Łużyckiej a Widuchową pod Szczecinem, przeprowadzić trzeba będzie szczegółowe konsultacje i uzgodnienia z NRD. Nie będzie to sprawa łatwa.

2. Budowa zbiorników retencyjnych dla zasilania Odry w okresie susz (i redukcji fal powodziowych). Według dotychczasowego rozeznania topograficzno-hydrologicznego w zlewni Odry możliwe jest zbudowanie zbiorników wodnych (sztucznych jezior): 1) Racibórz na Odrze, 2) Kamieniec Żąbkowski na Nysie Kłodzkiej (jako trzeci zbiornik w kaskadzie po zbiornikach: Nysa — Głębinów i Otmuchów), 3) Widawa na rz. Widawie k. Wrocławia (z przerzutem doń części wód rz. Odry z rejonu Olawy), 4) Mietków na Bystrzycy k. Ślęży pod Wrocławiem (jest w budowie od początku 1975 r.), 5) Nowogród Bobrzański na Bobrze k. Żagania (mogący zasilać Odrę już od Nowej Soli).

Najwięcej kontrowersji budziła dotychczas sprawa budowy zbiornika wodnego w Raciborzu na rz. Odrze. Dyskusję budziły w zasadzie dwa elementy: 1) Polsce

chodziło o zbiornik możliwie jak największy, a to oznaczało, iż cofka (podpiętrzenie) w znacznym stopniu sięgnie na terytorium CSRS, która na to nie zgadzała się: 2) w czaszy zalewu projektowanego zbiornika znalazłyby się bardzo żyzne tereny rolne — powodowało to zatem sprzeciw rolnictwa przeciw tej inwestycji.

Wszyscy byli natomiast zgodni, iż budowa dużego zbiornika wodnego Racibórz w bardzo poważnym stopniu rozwiązywałaby kwestię ochrony przed powodzią całej doliny rz. Odry aż po Wrocław włącznie i pozwoliłaby na poprawienie głębokości żeglugowych na Odrze przynajmniej do Głogowa.

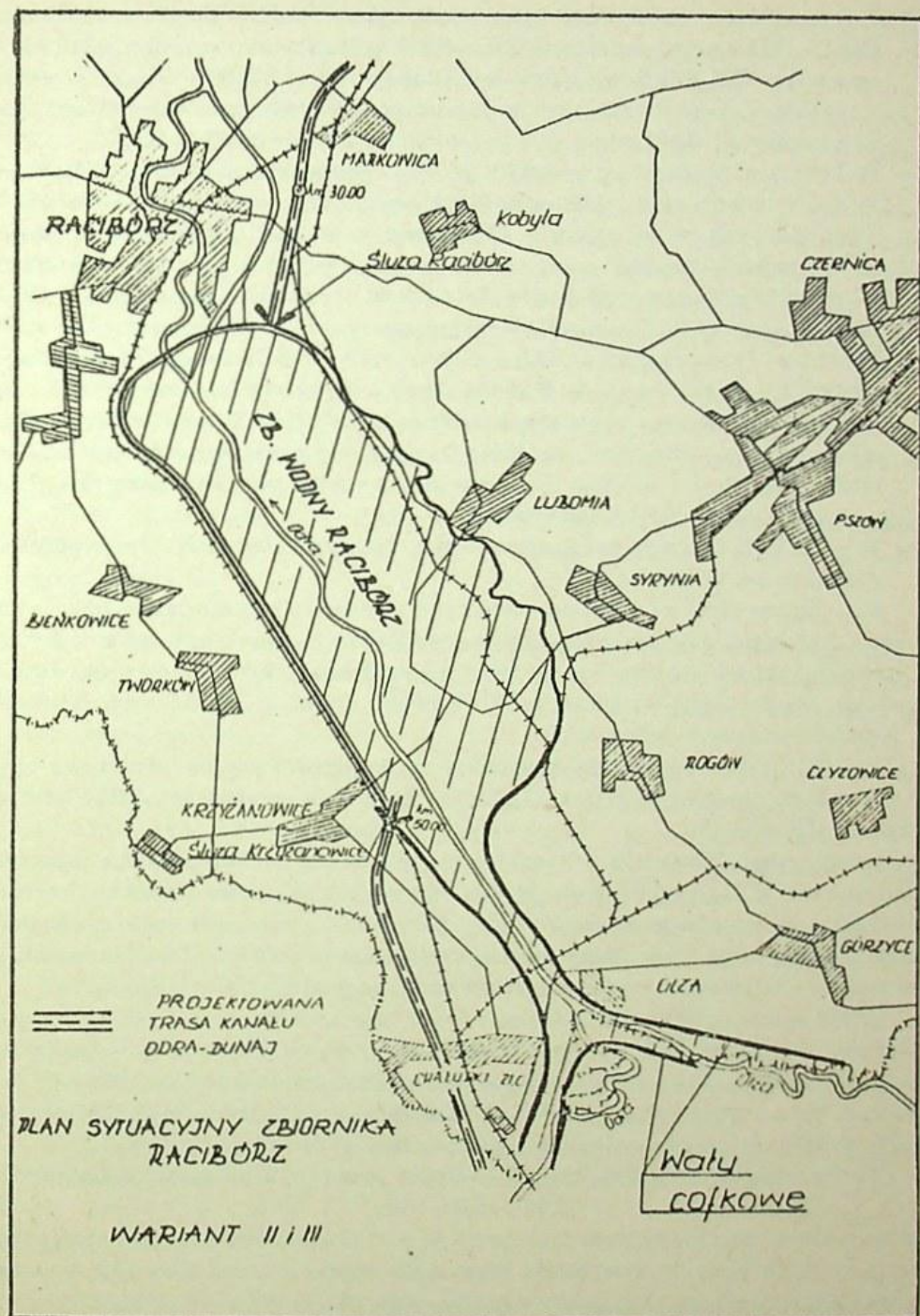
W 1975 roku w zasadzie wyjaśniono wszystkie sprawy sporne, co na naradzie Prezydium Komisji Odry w Instytucie Śląskim w Opolu w dniu 10.XI.1975 r. z przedstawicielami Komisji Planowania przy Radzie Ministrów (pod kierownictwem prof. dra St. Zawadzkiego — dyr. Zespołu Planów Perspektywicznych) i innymi zainteresowanymi gospodarką wodną Odry i zagospodarowaniem jej ziem — znalazło wyraz w wystąpieniu dyr. Departamentu Gospodarki Wodnej i Melioracji w Ministerstwie Rolnictwa — mgr inż. B. Skowyrskiego. Wyjaśnił on dotychczasową opozycję resortu rolnictwa wobec planów budowy zbiornika w Raciborzu i zakomunikował, że „...obecny stan tego terenu oraz wyniki najnowszych badań problemu sprawiły, iż stanowisko resortu uległo zasadniczej zmianie i dzisiaj Ministerstwo Rolnictwa widzi siebie jako inwestora tego zbiornika, a termin jego realizacji przewiduje na lata 1980-85”.

Co należy rozumieć pod sformulowaniem (protokołowym), że „obecny stan tego terenu oraz wyniki najnowszych badań problemu sprawiły, iż stanowisko resortu uległo zasadniczej zmianie”?

Na rys. 3 pokazano (wg dotychczasowych koncepcji) plan sytuacyjny zbiornika wodnego Racibórz w wariancie średnim wielkości.

Historia planów budowy tego zbiornika jest bardzo długa. Przypomnijmy ją tylko w ostatnim 10-leciu:

- 9.V.1965 r. podczas wrocławskich uroczystości 20-lecia powrotu Ziemi Zachodnich i Północnych do Macierzy I Sekretarz KC PZPR zapowiada jego budowę bezpośrednio po ukończeniu budowy zbiornika Nysa-Głębiny (oddanego oficjalnie do eksploatacji 21.XII.1971 r.);
- 3.II.1967 r. podjęta zostaje uchwała Nr 21 Rady Ministrów w sprawie zatwierdzenia podstawowych danych do projektowania elektrowni „Rybnik” (I etap: $4 \times 200 = 800$ MW) nad mającym powstać zbiornikiem wodnym w Stodolach na rz. Rudzie. Elektrownia ta, bez potrzeby budowy tego zbiornika za 240 mln zł, miała być zlokalizowana nad zbiornikiem wodnym Racibórz;
- 3.II.1969 r. na dorocznej naradzie przewodniczących Prez. PRN i WRN w Urzędzie Rady Ministrów — W. Krawczyk z Koźła podnosi, jako warunek dalszego rozwoju produkcji rolnej, sprawę budowy tego zbiornika i obwałowań górnej Odry, co „dałoby zabezpieczenie użytków rolnych powiatu narażonych na wylewy powodziowe, które wskutek zanieczyszczenia Odry ściekami przemysłowymi ujemnie wpływają na glebę” (wg „Trybuny Ludu” Nr 7225 — B, s. 4).



Rys. 3

- Podczas Międzynarodowego Sympozjum „Kanał Odra-Dunaj” w Raciborzu (7-8.IX.1972 r.) przewodniczący Prez. PRN w Raciborzu — w obecności I i II sekretarzy KW PZPR oraz przewodniczącego Prez. WRN w Opolu — wnosi o szybkie sprecyzowanie terminu i budowę zbiornika „Racibórz”, gdyż powiat raciborski dwukrotnie w ciągu roku przeżywa powódź.
- W 1974 r. na wystąpienie opolskich władz wojewódzkich w tej kwestii Komisja Planowania przy R.M. daje odpowiedź negatywną: brak uzgodnień rządnych piętrzenia wody w zbiorniku z CSRS oraz brak mocy przerobowych przedsiębiorstw budowlanych i wysoki koszt inwestycji określany na 5,5 — 6,0 mld zł.
- 16.VII.1975 r. Wicepremier Rządu PRL — A. Karkoszka zapoznając się z górną Odrą i Kanałem Gliwickim pod kątem żegludowym (w obecności m.in. kierownika Wydziału Ekonomicznego KC PZPR — Zb. Zielińskiego, I Sekretarza KW PZPR w Opolu — A. Żabińskiego i wiceministrów komunikacji oraz budownictwa) wyraża zdziwienie sposobem podejścia do sprawy budowy zbiornika wodnego „Racibórz”, a przede wszystkim pominięciem interesów budownictwa. Zapada też wstępna decyzja o przyspieszeniu przygotowania dokumentacji projektowej dla tej inwestycji.
- 10.XI.1975 r., o czym była wyżej mowa, resort rolnictwa deklaruje aktywne włączenie się w sprawę.

Pod bardzo żyznymi gruntami rolniczymi na terenie przyszłego zbiornika wodnego „Racibórz” zalegają bogate złoża kruszyw budowlanych, od dawna (niestety bezplanowo) eksploatowane i to na 14,62 km², a dalszych 2,54 km² przygotowanych było do eksploatacji. Wg stanu na 30.IV.1974 r. było tam 15 różnych czynnych i wyeksploatowanych odkrywek.

W cenach aktualnych gleby rolnicze w czaszy przyszłego zbiornika warte były 2,647 mld zł, powyższe odkrywki (1.726 ha) wartość tę obniżyły już o 0,740 mld zł czyli do 1,9 mld zł.

Stawy rybne, pastwiska i inne tereny nierolniczo wykorzystywane stanowią dalszych ok. 15 km², czyli już ok. 54% całego przyszłego zalewu zbiornika to tereny predysponowane pod budowę zbiornika, zwłaszcza że wobec chaotycznej eksploatacji kruszyw przez różne firmy znaczna część gruntów rolnych nie ma normalnych warunków wilgotnościowych ani możliwości normalnej uprawy.

ROW sąsiadujący ze zbiornikiem, a także cała zachodnia część GOP-u i Opolszczyzna cierpią na brak dobrych kruszyw mineralnych, gdy pod projektowanym zalewem zalegają żwiry i piaski w warstwie ok. 8 m i o objętości ok. 323 mln m³. Można by z tego wyeksploatować ok. 226 mln m³, co dałoby ok. 180 mln m³ (325 mln t) kruszyw budowlanych o wartości ok. 16 mld zł.

Porównanie w cenach rynkowych wartości gruntów rolniczych i kruszyw

$$2,65 : 16,0 = 1 : 6$$

przemawia za przeznaczeniem tych terenów pod eksploatację kruszyw, szczególnie że pozwoli to ponadto powiększyć pojemność projektowanego zbiornika wodnego o ok. 306 mln m³, co daje dalszą korzyść rzędu ok. 2 mld zł.

Ten wzrost pojemności zbiornika do ok. 650 mln m³ powiększyłby przede wszystkim t.zw. rezerwę powodziową zbiornika do ok. 88 mln m³, warstwę użytkową do ok. 370 mln m³ i — co bardzo istotne — warstwę martwą do ok. 200 mln m³. Ta ostatnia spełniałaby — podobnie jak w zbiorniku wodnym Dzierżno Duże na rz. Kłodnicy pod Gliwicami — nadzwyczaj pozytywną rolę osadnika (oczyszczalni) wód rz. Odry dopływających z CSRS i Olzą także z Polski⁴.

Podkreślić tu ponadto należy, że CSRS skłonna już jest — przy oficjalnych dyskusjach prowadzonych obecnie wokół transportu wodnego dla VŽKG i budowy kanału Odra-Dunaj — wyrazić zgodę na spiętrzenie wód w zbiorniku normalnie do +196,25 NN i max. powodziowo do +198,00 NN za cenę zabrania części wód dla swoich potrzeb. Spiętrzenie takie — wobec dotychczas proponowanego przez CSRS na +195,06 NN normalnie — odpowiada interesom Polski.

Obecnie bardzo istotne jest szybkie podjęcie decyzji w kwestii przygotowania budowy „Raciborza”, przy czym należy pamiętać też, iż zbudowanie tego zbiornika skróci o ok. 16 km budowę polskiego odcinka kanału Odra-Dunaj; żegluga odbywałaby się po zalewie zbiornika.

Wiadomo, że wrocławski „Hydroprojekt” opracowując w trybie pilnym studium „Raciborza” rozważa możliwość jego dwuetapowej realizacji, co przyniosłoby szybciej efekty.

3. Modernizacja i doposażenie portów rzecznych jest jednym z najbardziej palących problemów. Były one przedmiotem m.in. uchwały Nr 57/64 Rady Ministrów z 5.III. 1964 r. i uzupełniającej decyzji KERM z 17.II.1967 r., niestety wykonanych tylko w znikomym stopniu.

Nawiązuje do tego — cytowana już — decyzja Nr 8/76 Prezydium Rządu z 23.I.1976 r. mówiąc w p. 3 m.in., że Minister Komunikacji zapewni:

- ”4) rozbudowę zaplecza eksploatacyjnego żeglugi, a w szczególności:
- a) budowę portu rzecznego w Oświęcimiu do 1977 r. oraz modernizację portów w Gliwicach, Ścinawie, Wrocławiu, Bydgoszczy i Warszawie,
 - b) wyposażenie i uruchomienie małych portów obecnie nie użytkowanych,
 - c) odpowiednie uzupełnienie wyposażenia istniejących portów w urządzenia do przeładunków węgla z wagonów na barki,

5 ...

6 ...

7) wyposażenie portów rzecznych w place składowe dla węgla, rudy i kruszyw budowlanych, w specjalistyczne urządzenia przeładunkowe (...)

4) (...) wybudowanie i uruchomienie przesypowni cementu w portach Ścinawa, Cigacice i Szczecin w 1976 r. oraz w porcie Gorzów Wlkp. w 1978 r.
(...)

⁴ V. Stanisław Staniszewski: „Wielki Racibórz”. „Przegląd Gospodarczy”, nr 1/76, s. 8.

7. Minister Przemysłu Chemicznego zapewni wybudowanie i uruchomienie w 1978 r. przeladowni zakładowej w Nadodrzańskich Zakładach Przemysłu Organicznego „ROKITA” w Brzegu Dolnym.
(...)

9. Minister Handlu Wewnętrznego i Usług wspólnie z Ministrem Przemysłu Chemicznego zapewni uruchomienie w 1978 r. przeladowni zakładowej we Wrocławiu dla Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Handlu Opalem i Zakładów Włókien Chemicznych we Wrocławiu (...).

Pomiędzy kwestię realizacji tych postanowień, które wymagają specjalistycznego przedsiębiorstwa hydrotechniczno-budowlanego o profilu portowym (roboty katarowe, montaż żurawi itd.), choć jest to problem bardzo ważny. Zauważmy, że jedną z głównych słabości żeglugi rzecznej jest niemożliwość przewiezienia ładunków wyłącznie wodą od nadawcy do odbiorcy i konieczność korzystania przez klientów z transportu lamanego: kolej + żegluga lub samochód + statek. Spowodowane to było brakiem dostatecznej liczby odpowiednio gęsto rozmieszczonych portów i przeladowni, a złe ustawienie taryf przyniosło odwrócenie się potencjalnych klientów od żeglugi i tym samym, bardzo często, zaniedbanie posiadanych portów i nabrzeży.

Obecnie na Odrze mamy 9 portów publicznych: Gliwice, Koźle, Opole, Wrocław (2 porty), Malczyce, Ścinawa, Cigacice i Kostrzyn (w ujściu Warty) oraz 2 porty przemysłowe: Kędzierzyn — Azoty i w Zakładach Chemicznych „Police”.

Te ostatnie są nowoczesne, ale z portów publicznych na niezłym poziomie technicznym stoją jedynie Gliwice, Koźle i Wrocław — Port Miejski.

Po wojnie natomiast inż. A. Born⁵ odnotował między Koźlem a Szczecinem, czynnych lub nadających się do odbudowy, 21 większych portów i 113 przeladowni, z czego w samym Wrocławiu aż 22. Obecnie we Wrocławiu czynne są 4 przeladownie i to, poza wyladowniami kruszyw, wykorzystywane w niewielkim stopniu. Na Odrze zaś nieczynne są w ogóle porty w Zakładach Chemicznych „Blachownia” w Kędzierzynie, w Brzegu, w Oławie i w Głogowie. Żegluga odrzańska nie ma żadnej swojej bazy w Szczecinie ani w Świnoujściu.

Poza Gliwicami i Opolem żaden z pozostałych 7 portów odrzańskich, nawet porty publiczne we Wrocławiu, nie mają w pełni usuniętych jeszcze zniszczeń wojennych. Część portów, jak np. w Blachowni Śl. i w Głogowie, jest bądź bezpańska lub w ogóle nie służy żegludze handlowej.

Niezależnym problemem dla wszystkich portów jest konieczność ich współczesnego wyposażenia technicznego, by czas przebywania statku w porcie skrócić do minimum.

Na zakończenie dodać trzeba, iż wkrótce pojawiają się w rejonie Opola 3 nowe porty przemysłowe: w cementowni „Górałdże”, w fabryce aparatury chemicznej „Metalchem” w Opolu-Groszowicach i przy elektrowni „Opole” w Czarnowąsach-Borku poniżej ujścia rzeki Malejpanwi.

⁵ s. 529 w „Monografii Odry”, Instytut Zachodni, Poznań — 1948.

4. Budowa kanału Odra-Dunaj i Kanału Śląskiego pokrywałaby się ze sobą na pierwszych 16 km licząc od Kanału Gliwickiego (w którego km 9,1 brałyby one początek), co pokazuje rys 4. Początkowy, 6-kilometrowy, odcinek tego kanału jest zbudowany — to Kanał Kędzierzyński, czynny od 1970 r.

4. 1. Kanał Śląski łączyłby rz. Odrę z rz. Wisłą, via Rybnicki Okręg Węglowy, w rejonie Oświęcimia. Zbudowanie już tylko ok. 19 km odcinka Kanału Śląskiego od Kuźni Raciborskiej do Rybnika pozwoliłoby na znaczne przerzucenie na żeglugę odrzańską wywozu węgla (koksującego) z ROW do Zdzeszowic na Opolszczyźnie (koksownie) oraz na eksport via Szczecin.

Z kolei realizacja całego Kanału Śląskiego zbliżałaby m.in. Kraków dobrą drogą wodną śródlądową do Bałtyku, a w dalszej przyszłości, po zabudowaniu Wisły środkowej po ujście Wieprza i zbudowaniu Kanału Lubelskiego (Wisła-Wieprz-Krzna-Bug-Brześć), powstałoby połączenie żeglugowe Dunaj-Odra-Wisła-Bug-Prypeć-ZSRR, bardzo interesujące dla Austrii i CSRS, szczególnie dla hut rejonu Ostrawy, z uwagi na import rudy żelaznej i eksport wyrobów wielkogabarytowych.

Jest to jednak perspektywa dość odległa.

4. 2. Kanał Odra-Dunaj liczyć będzie 304 km, z tego 62,3 km —licząc od Dunaju — stanowiłby wspólny odcinek austriacko-słowacki (biegnący graniczną rz. Morawą) oraz 43 km miałby odcinek polski od granicy z CSRS do portu Kędzierzyn-Azoty.

Kanał Odra-Dunaj byłby na pierwszych 177,85 km, licząc od Dunaju, wspólny z połączeniem Dunaj-Laba. W Przerowie te dwie trasy rozdzielałyby się.

Przyłączenie zakładów metalurgiczno-maszynowych VŽKG w Ostrawie do żeglownej Odry wymaga budowy ok. 18 km kanału od granicy z PRL. Są tam już jednak zbudowane trzy jazy i obecnie Czesi muszą już tylko dobudować przy nich służby żeglugowe i jeden cały stopień oraz port.

Budowa zbiornika wodnego „Racibórz” skróciłaby polski odcinek połączenia Odra-Dunaj o 16 km.

Ostatnio w Polsce, mimo jednoznacznej uchwały Kolegium b. Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej Nr 18 z 29.X.1963 r., iż połączenie żeglugowe Odra-Dunaj winno pójść jako przedłużenie Kanału Kędzierzyńskiego (28 km od Kędzierzyna-Azotów do zbiornika wodnego „Racibórz”), zaczyna się powracać do koncepcji kanalizacji rz. Odry powyżej Koźła (km 98; zb. w. „Racibórz” — km 46). Za tą trasą rzeczną wypowiadają się VŽKG-Ostrawa, które od 5.IV.1974 r. przeprowadziły wspólnie z wrocławską „Żeglugą na Odrze” dotychczas kilka udanych próbnich rejsów (max. 120-tonowych!) po istniejącej, formalnie nieżeglownej Odrze.

Według specjalnego raportu n.t. kanału Odra-Dunaj ocenionego wstępnie przez wicepremiera i przewodniczącego Komisji Planowania przy R.M. w dniu 14.III. 1974 r. (pismo do Min. Żeglugi) spodziewane przewozy tym kanałem wyniosłyby w mln. t:

	1990 r.	2000 r.
a) z północy na południe:		
1) polski handel zagr.	10,7	19,8
2) tranzyt	6,6	12,0
b) z południa na północ:		
1) polski handel zagr.	2,0	4,1
2) tranzyt	2,9	5,7
Ogółem:	22,2	41,6

przy założeniu, że w I etapie czyli do 1990 r. zbudowany byłby tylko odcinek kanału do Ostrawy i nie więcej jak 40% ładunków ciężących do przewozu wodą, a w II etapie czyli do 2000 r. — całe połączenie i tylko 84% tych ładunków przejęłaby żegluga.

Polski 43-kilometrowy odcinek, bez zbiornika wodnego w Raciborzu, kosztowałby ok. 3,9 mld zł.

Widzieć przy tym trzeba jeszcze specyficzne interesy tak VŽKG-Ostrava, jak i naszej Raciborskiej Fabryki Kotłów „RAFAKO” w budowie odcinka kanału Odra-Dunaj.

W kwietniu 1974 r. wicepremier M. Jagielski podpisał w RWPG umowę, iż „RAFAKO” począwszy od 1978 r. produkować będzie dla ZSRR i innych państw socjalistycznych kotły energetyczne atomowe. Produkcja ich ma wynieść max. 16-22 szt. rocznie przy wadze każdego kotła od 140 do 350 t i docelowo 540 t. Poza tą wagą gabaryty tych kotłów (długość 14,9 do 18,6 m, średnica 3,96 do 4,75 m) przesądzają o niemożliwości korzystania przy ich transporcie z kolei, a przewóz samochodami byłby nadzwyczaj kosztowny.

Identyczną umowę jak „RAFAKO”, zawarły VŽKG-Ostrava, z tym że od dawna produkują one turbiny energetyczne (o $\varnothing$ 8,97 m), których przewiezienie np. do Bratysławy kosztuje średnio 32,5 mln Kčs, a jeden transport trwa 9-16 dni paraliżując w tym czasie całkowicie ruch kołowy w CSRS⁶.

Zauważmy, że „RAFAKO” leżą nad nieżeglowną Odrą i tylko w odległości ok. 20 km rzeką od granicy. Musimy rozwiązać transport dla „RAFAKO”; czy nie leży zatem w naszym interesie związanie na trwałe żeglugowo VŽKG-Ostrava (i tym samym NHKG-Ostrava Kunčice i cały przemysłowo-górnictwo okręg ostrawsko-karwiński) z naszym zespołem portowym Szczecin-Świnoujście?

Wszystkie porty morskie świata zabiegają o ładunki tranzytowe, Szczecin-Świnoujście już przegrywa z Rostockiem, mimo iż nie ma on jeszcze połączenia żeglugą śródlądową z zapleczem; Hamburg — wysuwający projekt budowy szerokotorowej linii kolejowej bezpośrednio do Kaliningradu (via NRD i PRL) oraz przekonywający, na razie bezskutecznie, CSRS do angażowania się w połączenie Dunaj-Łaba (za cenę kredytów) — od połowy 1976 r. będzie miał 113-kilometrowy Elbe-Seiten-

⁶ Zauważmy, że transport tylko 16 kotłów kosztowałby ponad 0,5 mld Kčs rocznie i paraliżowałby ruch przez ponad 16 tygodni. A gdzie transport turbin?

kanal łączący go z siecią kanałów żeglownych RFN; Austria — dla której nawet z Linzu bliżej byłoby do Szczecina dzięki kanałowi Odra-Dunaj — przestawi się na korzystanie z połączenia Ren-Men-Dunaj i portów ARA (Antwerpia-Rotterdam i Amsterdam) oraz RFN. Odwrócenie zaś trendu handlowego i tranzytowego jest potem bardzo często niemożliwe.

Wydaje się, że wszystkie te — tylko zarysowane — aspekty, a przede wszystkim konieczność perspektywicznego spojrzenia na interesy Szczecina-Swinoujścia, wymagają bardzo pilnego i wszechstronnego rozważenia oraz następnie konsekwentnego ukierunkowania naszej polityki.

(Do zagadnień tych powracamy jeszcze w cz. III przy omawianiu kwestii prawno-międzynarodowych).

* * *

By Odra stała się arterią międzynarodową łączącą Morze Bałtyckie i Skandynawię z krajami naddunajskimi i Morzem Czarnym, spełnionych musi być wiele, omówionych powyżej pokrótce, warunków. Konieczność lepszego wykorzystania Odry wynika także z jej historii.

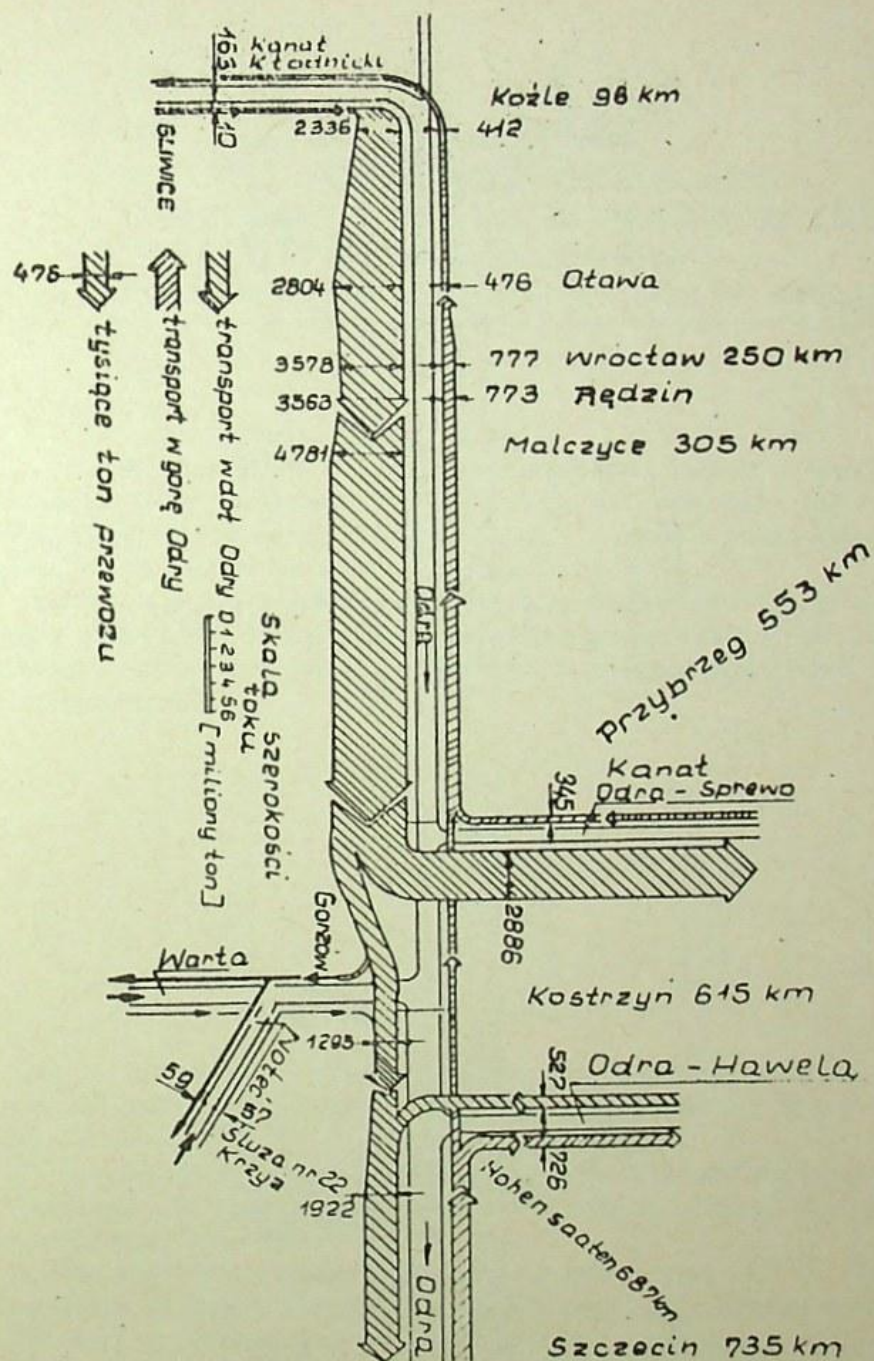
Wystarczy porównać rys. 5 i 6, pokazujące potoki ładunków w 1936 i 1970 r., by o tym się przekonać. Dodajmy do tego poniższe dane o przewozach Odrą w ostatnich latach, by w pełni zrozumieć, iż jesteśmy w tej dziedzinie mocno opóźnieni i dopiero zrealizowanie decyzji Nr 8/76 Prezydium Rządu z 23.I.1976 r. pozwoli nam na nie oglądanie się wstecz.

Przewozy Odrą

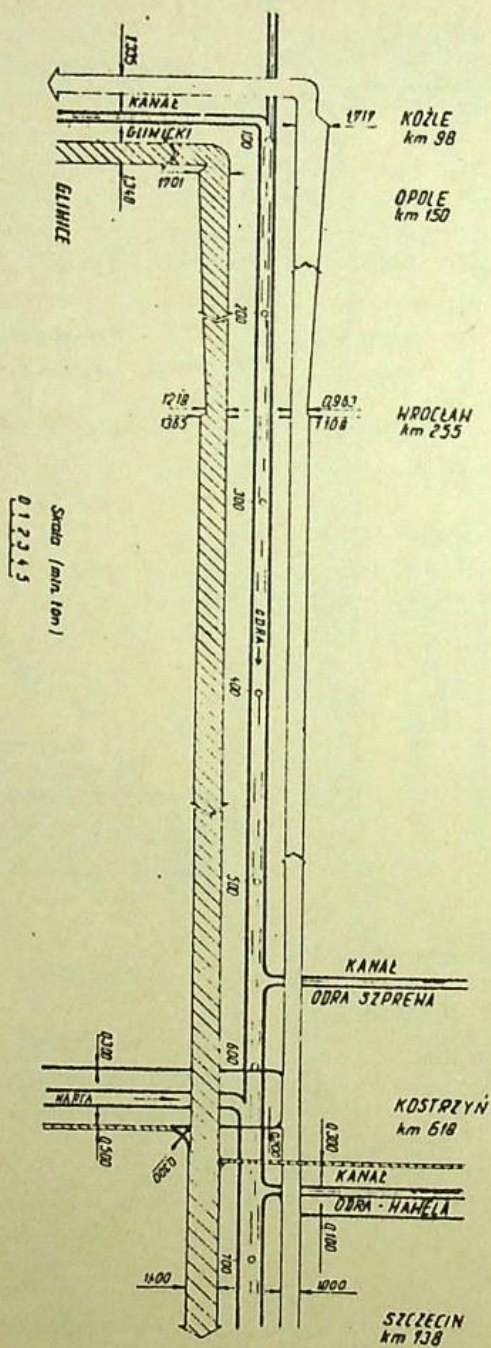
Tys. t mln tkm	1971 r.	1972 r.	1973 r.	1974 r.	1975 r.
„Żegluga na Odrze”	3.320 1.515	3.891 1.822	3.605 1.345	4.314 1.596	4.574 1.045
Żegluga Szczecińska	1.438 90	1.610 101	1.757 101	2.338 123	2.757,2 144,6
Razem	4.758 1.605	5.501 1.923	5.360 1.446	6.652 1.719	7.331,2* 1.189,6*

*) Ponadto Żegluga Bydgoska przewiozła Odrą 21.501 t towarów wykonując pracę 7.405.750 tkm.

Patrząc na rys. 5 prezentujący przewozy Odrą w 1936 r. pamiętać trzeba, że rys. 6 dla 1970 r. i powyższa tabela nie obejmują przewozów NRD-owskich ani własną flotą CSRS i RFN.



Rys 5. Wykorzystanie żeglugowe rzeki Odry w 1936 r. (wg Lambora)



Rys. 6. Wykorzystanie żeglugowe rzeki Odry w 1970 r. (wg Kosickiego)

III

KWESTIE PRAWNOMIĘDZYNARODOWE DOTYCZĄCE POLSKIEJ ŻEGLUGI RZECZNEJ I PRZEWIDYWANEJ ROZBUDOWY POLSKICH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

W zakończeniu cz. II pokazano natężenie przewozów żeglugą śródlądową na Odrze zaznaczając, iż nie obejmują one przewozów zagranicznych (NRD, CSRS i RFN) po tej rzece, a co się tyczy przewozów polską żeglugą śródlądową, to nie podano ich w relacjach zagranicznych.

Przewozy zagraniczne wykonywane przez statki wrocławskiej „Żegluga na Odrze”, Żegluga Bydgoskiej i Żegluga Szczecińskiej zestawione są w tab. 1 (str. 28-29). Należności z tytułu przewozów zagranicznych w poszczególnych latach wynoszą w zł dewizowych:

Tabela 2

Rok	KK	KS	Razem mln zł dew.
1971	9.549		
1972	10.534	3.908	14.442
1973	12.704	2.734	15.438
1974	15.204	3.320	18.524
1975	12.900	3.360	16.260

Oba te zagadnienia — przewozy zagraniczne po polskich drogach wodnych i polskimi statkami za granicą — stwarzają sporo problemów natury prawnomiędzynarodowej.

Trzecim zagadnieniem w tej dziedzinie jest rozbudowa Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Przyjrzyjmy się każdemu z tych tematów z osobna, referując je w możliwie największym skrócie.

1. Przewozy polskiej żegluga śródlądowej za granicą rosną stale od 1970 r., co pokazuje tab. 1, gdzie w pozycji 21-b ujęto dynamikę tego wzrostu (w procentach).

Przewozy po drogach wodnych NRD i CSRS uregulowane są odpowiednimi układami państwowymi. Z Republiką Federalną Niemiec, a ściślej z Federalnym

Przewozy zagraniczne polskiej żeglugi

Lp.	Wyszczególnienie	1970		1971	
		ton	tkm	ton	tkm
1	2	3	4	5	6
1.	EKSPORT:	363,8	241.540	135,2	82.330
2.	Berlin Zachodni	185,5	67.427	90,9	34.518
3.	RFN	86,7	82.808	15,9	17.132
4.	Belgia	19,8	24.084	5,9	7.281
5.	Holandia	43,3	42.594	16,5	19.212
6.	Luksemburg	2,7	3.566	0,7	888
7.	Francja	1,3	1.573	0,8	1.155
8.	Szwajcaria	—	—	—	—
9.	Dania	24,5	10.488	4,5	2.144
10.	Szwecja	—	—	—	—
11.	IMPORT:	30,5	32.959	14,0	9.988
12.	RFN	12,3	11.112	12,5	8.229
13.	Belgia	—	—	0,1	146
14.	Holandia	8,4	10.665	1,4	1.613
15.	Luksemburg	—	—	—	—
16.	Francja	5,1	7.829	—	—
17.	Szwajcaria	—	—	—	—
18.	Dania	4,7*	3.353	—	—
19.	Ogółem przewozy polskiego handlu zagranicznego (eksport + import)	394,3	274.499	149,2	92.318
20.	Przewozy wewnętrzne (kabotażowe) na terenie Europy zachodniej	212,8	93.670	338,6	109.818
21.	Przewozy ogółem:				
	a) liczbowo	607,1	368.169	487,8	202.136
	b) dynamika (w %)	100	100	80,2	55,1

Ministerstwem Komunikacji, zawarte zostało w Bonn przez Ministerstwo Żeglugi PRL porozumienie z 5.II.1971 r. w sprawie przewozu ładunków statkami żeglugi śródlądowej na 5 lat (z mocą wiążącą od 9.II.1971 r.). Stosownie do art. 10.2 tego porozumienia „ulega ono każdorazowo przedłużeniu na dalsze jednoroczne okresy, jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie wypowie go pisemnie na sześć miesięcy przed upływem danego okresu”.

Porozumienie to, po pobycie polskiej delegacji w październiku 1975 r. w RFN, nie zostało wypowiedziane, a zatem zachowuje moc przynajmniej do 9.II.1977 r. W ramach tego porozumienia działa w Duisburgu-Ruhrort oficjalne przedstawicielstwo polskiej żeglugi śródlądowej.

Źródłowe] w KK (w tysiącach jednostek)

1972		1973		1974		1975	
ton	tkm	ton	tkm	ton	tkm	ton	tkm
7	8	9	10	11	12	13	14
479,0	285.584	511,0	263.298	491,3	324.683	580,5	307.269
274,9	91.442	301,4	80.945	221,9	62.172	329,6	98.439
118,2	112.455	118,1	88.815	193,3	170.106	185,3	129.933
23,0	30.311	35,8	45.071	37,9	48.536	21,9	26.020
34,6	29.391	25,7	29.623	30,6	33.102	26,0	26.797
1,1	1.364	0,4	531	1,8	2.356	2,6	3.235
7,8	10.961	2,2	2.963	3,9	5.215	6,8	8.876
—	—	3,9	5.963	1,9	3.196	8,3	13.969
18,3	9.308	22,8	8.753	—	—	—	—
1,1	352	0,7	634	—	—	—	—
142,3	132.975	164,0	137.121	273,4	209.309	217,6	118.884
108,5	93.713	135,6	107.173	253,7	185.631	197,3	97.779
19,8	25.227	7,5	9.028	5,6	7.146	2,6	3.047
8,9	9.690	17,6	18.660	12,7	14.168	17,6	17.937
—	—	—	—	—	—	—	—
0,6	960	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1,4	2.364	0,1	121
4,5	3.385	3,3	2.260	—	—	—	—
621,3	418.559	675,0	400.419	764,7	533.992	798,1	426.153
201,5	79.823	239,3	95.853	416,0	100.930	527,5	53.258
822,8	498.382	914,3	496.272	1180,7	634.922	1325,6	479.411
136,3	135,4	150,3	134,4	194,8	172,2	218,3	130,2

W Berlinie działa podobne przedstawicielstwo, operujące jednocześnie w Berlinie Zachodnim. Natomiast dwuosobowa placówka w **Hadze**, działająca na obszarze Beneluxu, umiejscowiona przy Biurze Rady Handlowego Ambasady PRL, wykorzystuje przywilej wolności żeglugi po Renie stosownie do art. 1 Aktów Mannheimskich z 17.X.1868 r. mówiącego:

„Żegluga na Renie i jego ujściowych odnogach, od Bazylei aż do pełnego morza, czy to płynąc w dół, czy pod prąd, będzie wolna dla statków wszystkich narodów dla transportu towarów i osób, na warunkach dostosowania się do zastrzeżeń zawartych w tej to konwencji i do środków przewidzianych dla utrzymania ogólnego bezpieczeństwa.

Poza tymi regulami nie będzie wprowadzona żadna przeszkoda, jaka by nie była, dla wolnej żeglugi.

Lek i Waal są uważane za stanowiące część Renu".

Po zawarciu kontraktu przez polskie przedstawicielstwo żeglugi śródlądowej, nasze barki przewożą m. in. towary obce między obcymi portami, ale przede wszystkim obsługują polski eksport i import, co wyraźnie pokazane jest w tab. I.

Polskie barki docierają od 1960 r. nie tylko do portów RFN i Beneluxu, ale i do północnej Francji i Szwajcarii (od 2. IX. 1969 r.); do krajów skandynawskich kursowały dwa małe kabotażowce bałtyckie „Żegluga Szczecińskiej”.

Charakterystyczne dla polskiej floty rzecznej jest to, że na okres zimowej przerwy żeglugowej na Odrze — część (do 80 sztuk) polskich barek motorowych BM-500 (barka motorowa o ładowności 500 t) była czarterowana do przewozów na nie zamarzających drogach wodnych zlewni Renu i innych. Przynosi to znaczne zyski dewizowe (gdy w kraju stałyby one beczynnie), pozwala ponadto naszym załogom uzyskiwać reńskie patenty żeglarskie.

Podobnego porozumienia jak PRL — RFN nie ma żadne inne państwo socjalistyczne poza NRD, która ma jednak specjalne umowy z RFN.

Ta operatywność polskiej floty na Renie oraz jej konkurencyjność (niższe taryfy, lepsze wykorzystanie czasu m. in. sobót i niedziel) oraz bliskie otwarcie dla żeglugi połączenia Ren-Men-Dunaj i tym samym wpłynięcie na Ren flot innych krajów socjalistycznych (naddunajskich) — z chwilą zawarcia powyższego wieloletniego porozumienia żeglugowego PRL — RFN w 1971 r., spowodowały olbrzymią, toczącą się do dziś dyskusję wokół wolności żeglugi na Renie dla wszystkich bander.

Zapoczątkowana została ona, według posiadanych informacji, na odbytym w Paryżu w dniach 23-25. XI. 1972 r. międzynarodowym Colloquium „Transport rzeczny w EWG”¹. Odnotowuje ją bardzo skrupulatnie strasburski półmiesięcznik żeglugowy „Revue de la Navigation fluviale européenne, ports et industries” (chyba najlepszy w świecie obok duisburskiego „Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstrassen”).

Meritum tej dyskusji oddaje poniższy fragment informacji przyniesionej przez ww. „Navigation” (Nr 6/1975, s. 199: „Kwestie międzynarodowe. Ku ograniczeniu wolności żeglugi na Renie?”):

„Izby Handlu i Przemysłu Rotterdamu i Duisburga doszły ostatnio do wspólnej konkluzji, że jest niezbędne zmodyfikować art. I Aktu Mannheimskiego dotyczący wolności ruchu osób i towarów na Renie. Uważają one, iż ta wolność powinna być zarezerwowana w przyszłości tylko statkom zarejestrowanym w krajach nadbrzeżnych lub członkowskich EWG. Zmiana ta mogłaby być dokonana w formie uzupełnienia do Aktu Mannheimskiego lub zmiany samego Aktu.

¹ Szczegóły podane są w publikacji M. Miłkowskiego: „Reżim prawnomiędzynarodowy rzeki Odry i kanału Odra — Dunaj. Suplementarne uwagi techniczne”, „Przegląd Stosunków Międzynarodowych” Nr 2/50, ss. 85—100, Instytut Śląski — Opole, 1974; w szczególności zob. rozdział IV, s. 91 i następne.

Podczas zebrania Komisji d/s. portowych i żeglugowych Izby Handlowej i Przemysłowej Duisburga (...) partnerzy niemieccy zostali poinformowani o memoriale holenderskim n.t. połączenia Ren-Mien-Dunaj. Wydaje się, że obecnie także w środowiskach gospodarczych Holandii ugruntowało się przekonanie, że statki krajów o handlu upaństwowionym będą zmuszone otrzymać specjalne pozwolenie na uprawianie kabotażu na Renie (...).

Wypowiedzi i publikacje mnożą się i nie ustają po dzień dzisiejszy, czego dowodem jest m. in. krótka informacja przyniesiona przez RFN-owski periodyk „Binnenschiffahrts-Nachrichten” Nr 1 z 10. I. 1976 r., że kolejny dyrektor holenderskiego Centralnego Biura Żeglugi Reńskiej i Śródlądowej (CBRB), M. van den Bos, wystąpił w Izbie Handlowej w Rotterdamie z apelem o przedsięwzięcie kroków przeciwko „wschodnioeuropejskim żeglugom państwowym na Renie” oraz o rewizję Aktu Mannheimskiego „(...) Zur Gesundheit der Binnenschiffahrt sei ein gewisser Schutz gegen die osteuropäischen Staatsreedereien notwendig. Dazu müsste die Mannheim-Akte geändert werden (...) Deshalb seien schnelle Massnahmen erforderlich”, s. 12).

Wystąpienia te i informacje nabierają szczególnego i właściwego znaczenia, a tym samym zmuszają nas do zastanowienia nad konsekwencjami dla naszego kraju — jeśli widzi się skąd i od kogo pochodzą oraz w jakich okolicznościach zostały wyjawione.

Charakterystyczne jest — wynika to z faktów — że w dyskusjach tych i wystąpieniach nie ma głosów z RFN, a jedynie z Holandii, Szwajcarii i Austrii, ale zawsze podkreślające, że ich stanowisko podziela RFN. Drugą cechą charakterystyczną jest stanowisko Francji przeciwnej rewizji Aktów Mannheimskich, co w odpowiedzi przedstawicielowi RFN na wspomnianym Colloquium francuski ekspert (członek m. in. przedwojennej Komisji Odry), C. Bonnet-Maury, ujął następująco:

„(...) Akt Mannheimski z 1868 r. jest najbardziej skuteczny, by pogodzić potrzeby i wolność żeglugi z nową wspólnotą europejską (...) Dyspozycje przewidziane swego czasu dają pełną satysfakcję do dziś.

Wskazują one dobrze, że z odrobiną dobrej woli Wspólny Rynek Europejski z Brukseli mógłby utworzyć dobre małżeństwo z Centralną Komisją Reńską, jedynym organem, który zajmuje się żeglugą w Europie ku zadowoleniu wszystkich”².

Jest ponadto niepokojące, że prawie zawsze, gdy mówi się o odstąpieniu od zagwarantowanej wolności żeglugi na Renie, za przykład daje się żeglugę polską, np. w wypowiedzi przewodniczącego UINF czyli Międzynarodowego Związku Żeglugi Rzecznej — K. Girarda, że „na Renie istnieje realna groźba „inwazji” flot wschodnioeuropejskich. Już teraz jednostki polskie, kierujące się troską o zdobycie

² Należy sądzić, że do bliższego poznania stanowiska Francji dojdzie podczas oficjalnej wizyty polskiej, pod przewodnictwem naczelnego dyrektora Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej — inż. R. Białasa, w dniach 9-12. III. 1976 r. w Strasburgu, m. in. w Centralnej Komisji Reńskiej.

dewiz dla swego kraju, pozostają na stałe na Renie³. Tylko poprzez dostosowanie Aktu Mannheimskiego i wzmacniając współpracę między krajami reńskimi, będą mogły one przeciwstawić się masowemu przybyciu za kilka lat statków dunajskich i dumpingowi, którego one nie obawiają się stosować" (wg „Navigation" Nr 7/1974, ss. 225--228).

Używa się przy tym każdych chwytów i demagogii, bo np. — według tegoż czasopisma leż. Nr 14/1974, s. 461 — „Związki (zawodowe) zgrupowane w Międzynarodowej Federacji Robotników Transportu ITF — Sekcja Żeglugi Śródlądowej, po posiedzeniu w Wiedniu, poinformowały kompetentne władze międzynarodowe (...) o warunkach socjalnych we flotach Krajów Wschodnich podając, że w wypadku statków polskich i rosyjskich — zatrudniają one jako załogi ... wojskowych z poboru" („... de bateaux polonais et russes dont les équipages sont composés ... de militaires du contingent (...)"

Wydaje się, iż nie jest dobrze, gdy tego rodzaju wystąpienia i publikacje — a jest ich wiele — nie spotykają się ze strony polskiej z jakąkolwiek reakcją.

2. **Przewozy zagraniczne po polskich drogach wodnych.** Tradycyjnie po Odrze i niektórych innych drogach wodnych, stosownie do porozumień i umów państwowych, pływały lub pływają statki NRD, CSRS i rzadziej ZSRR (z Kaliningradu do Berlina via Zalew Wiślany-Nogat-Wisła-Brda-Kanał Bydgoski-Notec-Odra-kanały NRD).

Żegluga Czechosłowacka, CSPLD, wycofała z Odry swoje statki w 1957 r. powierając swoje przewozy żegludze odrzańskiej, pozostawiając jednak swoje przedstawicielstwo w Szczecinie i pływając własnymi barkami w relacji Szczecin-Łąba.

Na podstawie porozumienia żeglugowego PRL-RFN z 5.II.1971 r., o którym wyżej była mowa, oraz dzięki zawarciu podobnych umów RFN-NRD, dotarły na Odrę pierwsze dwie barki RFN-owskie i zachodniobierlińskie: do Szczecina w dniu 10.V.1973 r. a w dniu 8.VI.1974 r. do Wrocławia (barka „Eyre"). Od tego czasu natężenie ruchu tych barek znacznie wzrosło.

Do końca 1973 r. były w Polsce 222 barki ze 118.962 t ładunków (2.970 t — przywóz, 81.291 t w tranzycie i 34.701 t — wywóz z Polski) do i z Berlina Zachodniego oraz ponad 6.000 t ładunków do i z RFN.

W 1974 r. było tych barek 379 ze 166 tys. t i w 1975 r. 447 barek z 231 tys. t (Większość to była flota z Berlina Zachodniego, a z RFN w 1973 r. po 3 barki tam i z powrotem, w 1974 r. — 20 z RFN i 2 do RFN, w 1975 r. — 14 z RFN i 23 z Polski do RFN).

Te rejsy floty RFN i Berlina Zachodniego stworzyły m.in. bardzo poważny problem zapewnienia bezpieczeństwa żeglugowego tym statkom na Odrze.

³ Na Renie statki państw niereńskich stanowią znikomy procent, a zatem mowa o konkurencji i dumpingu jest kłamstwem. Wg oficjalnych danych, w Emmerich-Lobith na Renie czyli na granicy holendersko-niemieckiej, w 1974 r. zarejestrowano 225.892 statki z ładunkiem 130,1 mln t, ale w tym było tylko 0,7% statków państw niereńskich. W Koblencji zarejestrowano zaś 83.622 statki z 49,7 mln t ładunków, ale w tym było już tylko 0,3% statków państw niereńskich.

Nasi żeglarze, mając już tabor (barki motorowe i pchacze) na więcej niż średnim poziomie technicznym europejskim, pływają t.zn. kierują statkami „na nosa”. Oznacza to, że poza oznakowaniem szlaku (i to w zasadzie tylko dziennym; oznakowanie do żeglugi nocnej dopiero intensywnie wprowadza się) i podaniem minimalnych głębokości aktualnych i spodziewanych — kapitan jednostki nie dysponuje żadną pomocą nawigacyjną jak np. radiotelefon (obecnie część jednostek jest w nie już wyposażona), radar, noktowidz oraz mapy i opisy licyjne — co należy do normalnego wyposażenia pokładowego statków zachodnioeuropejskich, a także w CSRS i na Dunaju. Nasi kapitanowie muszą po prostu znać trasę odrzańską na pamięć (!), pływając w oparciu o własne doświadczenia i o doświadczenia innych kolegów, często doświadczenia z awarii.

Awarie te np. w ciągu 5-lecia 1970-74 kosztowały (na całej Odrze) średnio 6,4179 mln zł strat w środkach trwałych i 23,9115 mln zł rocznie strat w środkach obrotowych, powodując jednocześnie średnio stratę 5.229,6 statko-dni w roku.

U nas informacje nawigacyjne, jak np. głębokości wody z podaniem kilometra drogi wodnej, prędkości prądu wody, prześwity pod mostami itp. są ściśle poufne, map licyjnych ani opisów nie ma, informacje o portach i ich wyposażeniu są tajne bądź zastrzeżone wyłącznie do specjalnego służbowego użytku.

Żeglarzom z RFN — gdy zdecydowali się wpłynąć na Odrę — zmuszeni byliśmy udzielić minimum tych informacji. Przekazali je 12.VII.1973 r. oficjalnie, stosownie do art. 7 Porozumienia RFN-PRL o żegludze śródlądowej z 1971 r., polscy wysłannicy w Duisburgu jako „Warunki żeglugowe na rzece Odrze i wodach przyległych” (liczące 41 stron maszynopisu). Były one uzgodnione z właściwymi służbami w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych oraz w Sztabie Generalnym WP.

Informacje te są niedostępne jako całość polskim załogom odrzańskim, ale zostały wydrukowane — z nieznacznymi skrótami — w popularnym zachodnioniemieckim kalendarzu „Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalender „Weska 74”, ss. 1201-1220.

Komentarz jest zbędny.

Dodajmy do tego może jeszcze tylko to, że o ile żegluga reńska i dunajska dążą w szybkim tempie do unifikacji żeglugowych fal w radiotelekomunikacji, sprzętu i przepisów — o czym mogli się przekonać nasi przedstawiciele na obradach ekspertów Komisji Dunajskiej w Budapeszcie w dniach 12-22.I.1976 r. — my na Odrze nie bierzemy tego pod uwagę, nie zauważamy, że kiedyś powstanie kanał Odra-Dunaj i wprowadzamy inne zakresy fal radiowych, wyposażenie itp.

3. Rozbudowa Odrzańskiej Drogi Wodnej, a przede wszystkim zamierzona kanalizacja Odry granicznej i przedłużenie żeglugi odrzańskiej na południe czyli budowa kanału Odra-Dunaj, stworzą wiele bardzo trudnych problemów prawnomiędzynarodowych.

3.1. Poprawienie warunków żeglugowych na Odrze granicznej możliwe jest bądź przez zasilanie Odry wodą ze zbiorników retencyjnych (sztucznych jezior), bądź

poprzez kanalizację czyli zestopniowanie rzeki i (sztuczne) podniesienie zwierciadła wody.

Zasilanie z polskich zbiorników wodnych, z uwagi na ich lokalizację, będzie skuteczne do Głogowa.

Zbudowanie zbiorników na Bobrze, zwłaszcza w Nowogrodzie Bobrzańskim i przerzut z niego wody Czarną Strugą do rejonu Nowej Soli, poprawi żeglugę po odcinek graniczny.

Rodzi się stąd pytanie, czy nie należy rozpatrzyć wariantu zasilania Odry granicznej wodą przerzuconą ze zlewni Sprewy w NRD? Odra graniczna nie może być tylko obiektem polskich starań.

Z kolei kanalizacja Odry granicznej już na etapie (ukończonych) studiów wstępnych projektowych i koncepcji winna być uzgodniona z NRD. Nie chodzi tu tylko o uzgodnienie techniczne proponowanych rozwiązań, ale i o partycypację finansową w realizacji przedsięwzięcia.

Wydaje się, że o ile np. obecnie strona NRD-owska proponuje przeniesienie linii kolejowej Forst-W. Pieck-Stadt-Guben (i częściowo jeszcze dalej w kierunku na Eisenhüttenstadt), biegnącej wzdłuż Nysy Łużyckiej, na stronę polską — gdyż to umożliwi znaczne poszerzenie eksploatacji kopalni węgla brunatnego w NRD — to PRL winna żądać jednocześnie przedłożenia NRD-owskich koncepcji zagospodarowania Odry granicznej.

3. 2. Kanał Odra-Dunaj, jego budowa i później eksploatacja, stwarzają bardzo wiele trudnych problemów prawnomiędzynarodowych i to do rozstrzygnięcia nawet już teraz.

Już sama trasa tego połączenia żeglugowego o znaczeniu międzynarodowym jest brzemenna w skutki prawne dla PRL. Kwestię czy połączenie to ma pobiec na terytorium polskim kanałem lateralnym (bocznym wzgl. Odry) jako przedłużenie Kanału Kędzierzyńskiego a więc po myśli uchwały Nr 18 Kolegium CUGW z 1963 r. czy jako skanalizowanie rz. Odry w górę od Koźła — o co już teraz zabiegają VŽKG-Ostrava (od 5.IV.1974 r. rejsy próbne barek polskich na zlecenie CSRS, a w br. już powrót na Odrę min. 1 barki i załogi CSRS dla obsługi) poddano pod opinię rzeczoznawców: 1) doc. dra hab. J. Gilasa — dyrektora Instytutu Nauk Prawno-Ustrojowych w UMK w Toruniu i, równolegle, 2) doc. dra hab. G. Ryśiaka z Uniwersytetu Jagiellońskiego wspólnie z mgrem St. Wajdą z Instytutu Śląskiego w Opolu.

We wnioskach (swojej 45-stronicowej opinii z 12.XII.1975 r.) J. Gilas pisze m.in.:

„4. Ze względu na piętrzone w Polsce przeszkody dla podjęcia decyzji co do budowy kanału Odra-Dunaj, należy dążyć do wiążących zobowiązań międzynarodowych co do etapów takiej inwestycji. Najlepiej byłoby jednak, gdyby decyzje międzynarodowe wyprzedziła decyzja i ewentualne zbudowanie odcinka Kanału Śląskiego, np. do Rybnika. Wprawdzie bowiem z punktu widzenia prawa międzynarodowego, na projektowanej arterii wodnej, zbudowanej czy to w oparciu o ska-

nalizowaną rzekę czy to kanał lateralny, istnieje wolność żeglugi, a opłaty od żeglugi mogą być pobierane w każdym z tych wariantów, lecz zbudowanie kanału lateralnego (odcinkiem wspólnego dla Kanału Śląskiego) po podjęciu decyzji międzynarodowej wymagałoby zgody innych stron umów międzynarodowych. Z tego punktu widzenia bardziej celowe byłoby angażowanie się w budowę kanału lateralnego. Problem może się jednak przedstawiać inaczej, jeśli technicznie łatwiejsze byłoby kanalizowanie Odry do granicy z CSRS i rozwiązanie to pociągałoby za sobą mniejsze inwestycyjne i eksploatacyjne nakłady finansowe (...)", s. 44.

St. Wajda w swojej opinii (s. 11) rzecz ujmując krócej:

„(...) Z punktu widzenia powinności PRL zapewnienia dostępu do morza państwu śródlądowemu, rozwiązania techniczne drogi wodnej Dunaj-Odra-Baltyk są bowiem bez znaczenia. W takim przypadku o wyborze wariantu technicznego powinny decydować względy pozaprawne (ekonomiczne).

Wydaje się, że w przypadku wybudowania kanału Odra-Dunaj cały szlak wodny musiałby być otwarty dla żeglugi śródlądowej na zasadach zbliżonych do Dunaju (zakaz kabotażu), ale bez konieczności umiędzynarodowienia (...)"

Poza reżimem prawnym połączenia Odra-Dunaj, jest istotne ustalenie poglądu PRL na status prawny Odry jako międzynarodowej drogi wodnej w przypadku przedłużania jej kanałem w kierunku Dunaju. Są tu już opinie prof. dra L. Gelberga, mgr I. Rummelowej, J. Gilasa i G. Rysiaka (trzy pierwsze drukiem w „Biuletynie Spraw Międzynarodowych” Instytutu Śląskiego w Opolu).

Mamy też pierwsze oficjalne wypowiedzi NRD na wspomnianym „Colloquium Opole 1974” — Sekcja I: Kanał Odra-Dunaj, Szczecin, 20-21.IX.1974 r. — vide „Przegląd Stosunków Międzynarodowych” Nr 2-3/56-57, Opole 1975, s. 106-110: wypowiedź W. Nicolai oraz referaty G. Denglera i G. Tschachera.

Nie znamy także stanowiska CSRS w tej kwestii. Zaskakujące było jednakże, iż delegacja CSRS w Stałej Komisji Transportowej RWPG pismem Nr 6.999/74 z 21.I.1974 r. rozesłanym do wszystkich państw członkowskich RWPG w związku z przygotowywaniem materiałów na sesję w Odessie n.t. „międzynarodowych zagadnień prawnych na Dunaju w związku z przewidywanym lub możliwym połączeniem systemów (...) kanał Odra-Dunaj (...)” stwierdziła — co spotkało się w Odessie z ostrą polską repliką — że:

„Po drugiej wojnie światowej zmieniły się zasady żeglugi na rzekach. Na Łbie i Odrze niektóre problemy zostały rozwiązane przy pomocy dwustronnych porozumień, stanowiących rozwiązanie tymczasowe⁴, nie wykluczające w określonych warunkach ich zmiany. Problem umiędzynarodowienia wymienionych rzek, rozwiązany definitywnie w latach 20-tych i 30-tych, oczekuje obecnie na działanie praktyczne. Na rozwiązanie praktyczne czeka również określenie proporcji pływania”.

⁴ W oryginale delegacja CSRS napisała w jęz. rosyjskim: „На Эльбе и Одре были некоторые вопросы решены двухсторонними договорами, которые являются только временным решением” — str. 3, wiersze 2-4 od dołu (podkr. M. M.)

Przywołano przy tym Traktat Wersalski, Konwencję Barcelońską z 1921 r. oraz podpisane w Dreźnie 22.II.1922 r. „Łabskie Akty Żeglugowe” i „Akty Odrzańskie” z 1932 r.

Pozostaje także do rozważenia kwestia przerzutu wody z Dunaju do Odry dzięki kanałowi Odra-Dunaj.

Natomiast mówiąc o prawnym uregulowaniu żeglugi i statusu połączenia Odra-Dunaj śledzić trzeba z całą pilnością i uwagą dyskusję jaka rozpełtała się (!) wokół statusu połączenia Ren-Men-Dunaj i postanowień w tym względzie Traktatu Wersalskiego. Jest bardzo niepokojące, że zaangażowanych w to jest coraz więcej specjalistów i profesorów prawa międzynarodowego nie tylko z RFN, a strona polska wyraża tu swoiste désintéressement, bo tak tylko można zrozumieć stanowisko zajęte na spotkaniu z delegacją ZSRR w Warszawie w dniach 16-17.VI.1975 r. i na naradzie w Ministerstwie Komunikacji w dniu 19.XI.1975 r.

Tematyka ta jest już nadzwyczaj obszerna i nie miejsce tu na jej choćby streśczenie.

Zainteresowani znajdą bliższe źródłowe informacje m.in. w polskim opracowaniu⁵ będącym w posiadaniu Ministerstwa Komunikacji i Departamentu Prawno-Traktatowego Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

4. Komisja Odrzańsko-Łabska. Na tle tak obszernej tematyki zagadnień związanych z Odrą wydaje się celowe powołanie jak najszybciej prawnomiędzynarodowej (rządowej) Komisji Odrzańsko-Łabskiej, na wzór Centralnej Komisji Reńskiej w Strasburgu lub Komisji Dunajskiej w Budapeszcie, która byłaby właściwym i stałym forum dla uregulowania całości tych spraw.

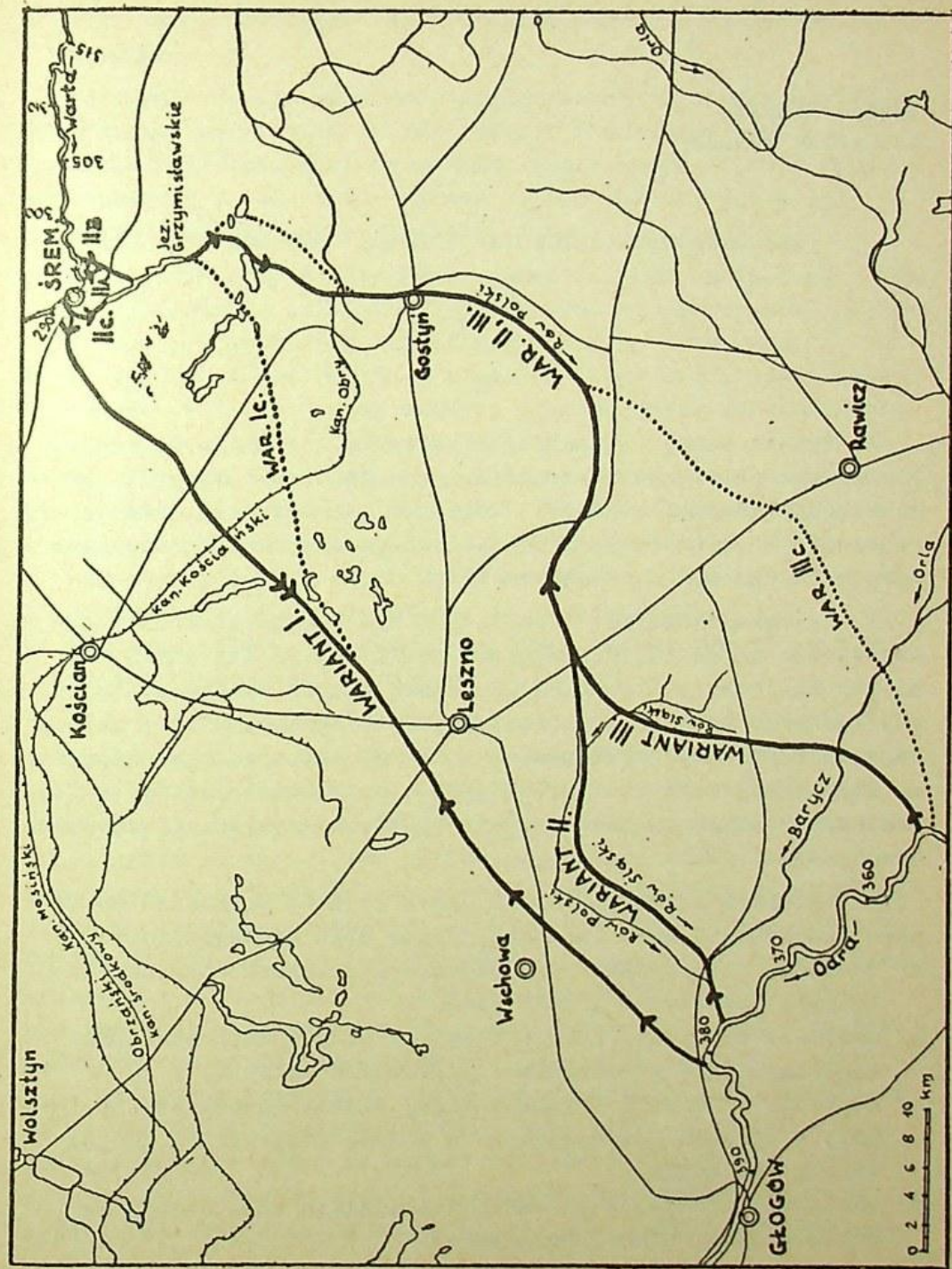
Chodziłoby o Komisję Odrzańsko-Łabską (we Wrocławiu), a nie Komisję Odrzańską, bo jest jeszcze więcej spraw wspólnych PRL-CSRS-NRD wymagających wspólnego rozstrzygnięcia, np. polskie barki płynące na Ren napotykały bardzo złe (płytki) 13-kilometrowy odcinek Łaby w NRD między Negripp a Magdeburgiem, co zmusza nas do odlichtowywania statków. Barki te płyną z Wrocławia Odrą aż do km 667 i dalej kanałem Odra-Hawela, gdy w km 553,5 Odry odgałęzia się kanał Odra-Sprewa. Niestety, NRD nie dostosowuje go do współczesnych statków.

* * *

Na zakończenie warto zasygnalizować, iż brak jest w Polsce i osób, i placówki naukowej, która by zajmowała się tematyką prawnomiędzynarodową dróg wodnych śródlądowych.

Wrocław, dnia 13 lutego 1976 r.

⁵ Dr inż. M. Miłkowski: „Współpraca z Komisją Dunajską na tle problematyki prawnomiędzynarodowej dróg wodnych żeglownych o znaczeniu międzynarodowym”. Studium dokumentacyjne Nr 1, Wrocław — lipiec 1975 r. (114 stron).



Rys. 9. Warianty budowy projektowanego kanału Odra (Głogów) — Waria (Śrem)

Lesław Piskorz
Władysław Banaś

TEZY DOTYCZĄCE ZBIORNIKA WODNEGO "RACIBÓRZ" NA ODRZE

Część A

1. Budowa dużej retencji zbiornikowej w dolinie Odry w rejonie Raciborza jest niezbędnym warunkiem optymalnego i pełnego zagospodarowania zasobów wodnych w tym dorzeczu. Bez takiej retencji nie można zapewnić efektywnego sterowania przepływami Odry w jej górnym i środkowym biegu.

2. Najkorzystniejszą lokalizacją dla dużego zbiornika retencyjnego na górnej Odrze przedstawia dolina tej rzeki pomiędzy Raciborzem i granicą państwową z CSRS, gdzie można by uzyskać pojemność co najmniej 300 mln m³ wykorzystując walory topograficzne tej lokalizacji. Ponieważ cofka dużego zbiornika sięgałaby terytorium CSRS, przeto ustalenie piętrzeń charakterystycznych na nim musi być oparte na wyniku odpowiednich negocjacji z CSRS.

3. Zbiornik retencyjny na Odrze w rejonie Raciborza powinien kompleksowo spełniać następujące cele wodnogospodarcze:

- a/ sterować przepływami Odry głównie w interesie żeglugi śródlądowej, przemysłu i rolnictwa,
- b/ wydatnie polepszyć jakość wody rz. Odry i czynnie współuczestniczyć w sterowaniu odpływem wód szlonych,
- c/ zapewnić skuteczną, czynną ochronę przeciwpowodziową doliny Odry w stopniu pozwalającym na dalszą aktywizację gospodarstwa tej doliny,
- d/ umożliwić nawigację po akwenie zbiornika adaptowanym na odcinek drogi wodnej Odra-Dunaj.

e/ ewentualnie umożliwić wykorzystanie hydroenergetyczne piętrzenia.

4. Kompleksowość rozwiązań projektowych zbiornika Racibórz nie powinna ograniczać się do funkcji wodnogospodarczych. Na zasadzie kompleksowości należałoby także zaprojektować zagospodarowanie przestrzenne całego rejonu doliny Odry i jej obrzeży w szczególności uwzględniając:

- a/ perspektywiczny i kierunkowy rozwój miasta Raciborza, które po wybudowaniu zbiornika retencyjnego uzyska wyraźne preferencje do lokalizacji określonych gałęzi przemysłu,
- b/ nieuchronność stopniowego wyeksploatowywania kruszyw naturalnych w dolinie Odry kosztem postępującego kurczenia się areału gruntów użytkowanych rolniczo,
- c/ wysokie wymagania odnośnie sposobu zagospodarowania obrzeży zbiornika, które w przypadku skojarzenia budowy zbiornika z eksploatacją kruszyw mogą być sztucznie formowane i rekultywowane dla celów rolnictwa i leśnictwa lub w odpowiednich rejonach przystosowane do rekreacji,
- d/ potrzebę daleko idącej modernizacji układu komunikacji kolejowej i drogowej w rejonie zbiornika.

5. Należałoby uznać ścisłe skojarzenie budowy zbiornika retencyjnego z eksploatacją kruszyw naturalnych z jego oaszy i obrzeży za wiodącą determinantę kompleksowych przedsięwzięć inwestycyjnych w dolinie Odry powyżej Raciborza realizowanych przez różne resorty. Przy optymalnym rozwiązaniu całości problemu wystąpi oczywiste sprzężenie zwrotne pomiędzy uwarunkowaniami rozwiązań technicznych zbiornika a uwarunkowaniami eksploatacji kruszyw. Najistotniejsze są uwarunkowania terminowe wynikające z faktu nieuniknionej długotrwałości i etapowości procesu eksploatacji kruszywa i przemieszczania mas ziemnych nadkładu, co implikuje etapowość likwidacji użytków rolnych oraz etapowość przebudowy sieci osiedleńczej i infrastruktury. Te okoliczności sugerują również etapowość budowy zbiornika. Należałoby więc dążyć do skrócenia okresu zamrożenia poniesionych nakładów finansowych oraz okresu utrzymywania zdewastowanych przez eksploatację kruszywa gruntów w stanie bezużytecz-

ności, preferując rozwiązania projektowe zbiornika zapewniające etapowe koncentrowanie działań w poszczególnych sektorach czaszy przyszłego zbiornika i etapowe narastanie efektów w postaci tworzonej retencji.

Zakres i sposób eksploatacji kruszywa wpływa determinująco na:

- kształt zbiornika i granice zalewu,
- lokalizację i rozwiązania techniczne obiektów piętrzących,
- poziomy piętrzeń charakterystycznych,
- pojemność warstwy martwej zbiornika.

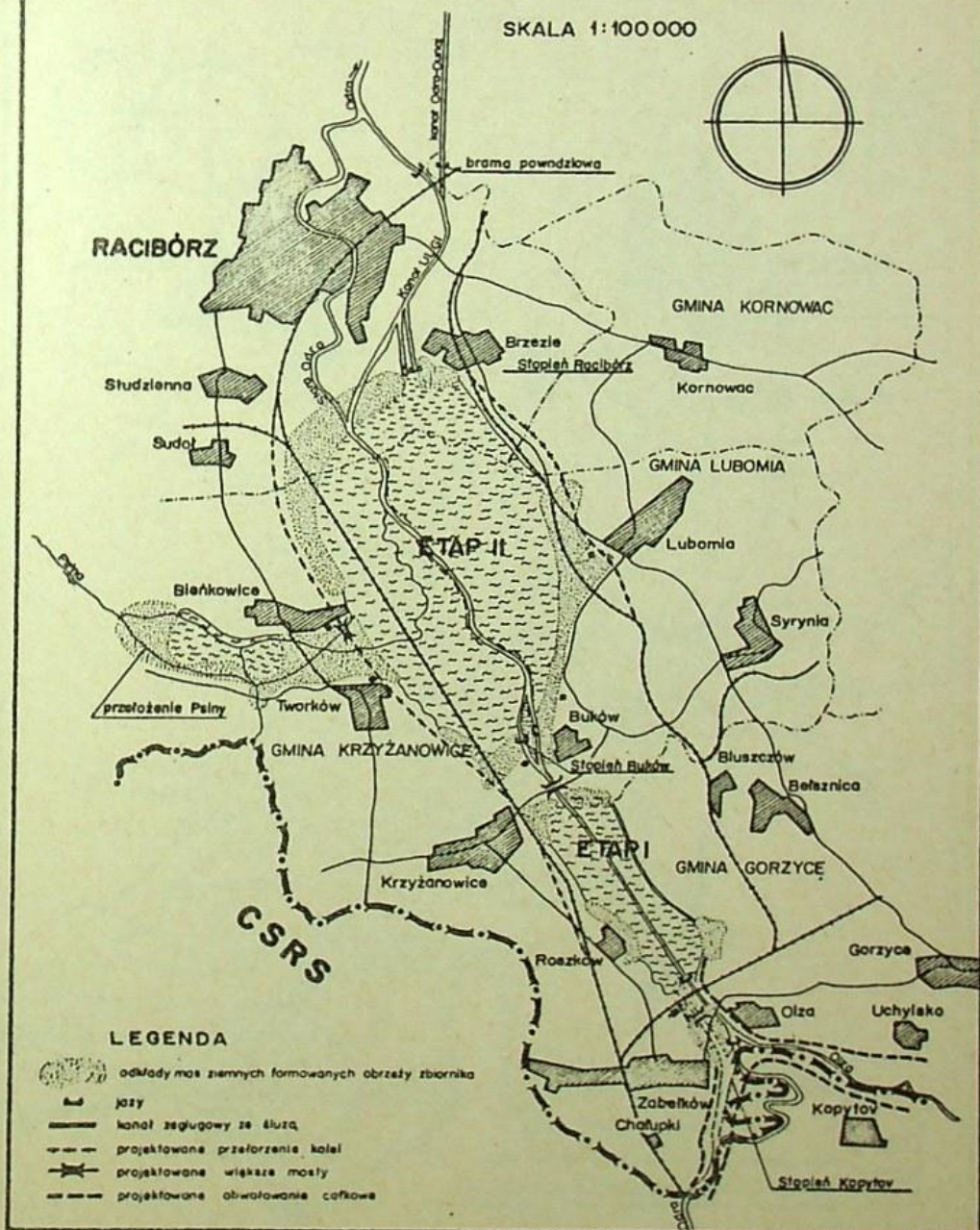
Z kolei w interesie zbiornika należałoby wprowadzić takie warunki dla eksploatacji kruszywa, aby:

- wydobyć było okresowo koncentrowane w różnych sektorach czaszy zbiornika stosownie do potrzeb jego etapowej budowy,
- kruszywo było zdejmowane na pełną głębokość zalegania bez pozostawienia filarów niepożądanych ze względu na kształt i funkcjonowanie zbiornika,
- nakłady były usuwane w sposób selektywny, tj. z odzyskiem ziemi roślinnej i rozmieszczane w sposób sprzyjający formowaniu obrzeży zbiornika,
- stworzone zostały najefektywniejsze warunki kontynuacji wydobycia kruszywa w rejonie zbiornika po spiętrzeniu w nim wody i rozpoczęciu jego normalnego funkcjonowania.

6. Należałoby w trybie pilnym stworzyć formalne podstawy dla skoordynowanych poczynań wszystkich resortów w rejonie zbiornika "Racibórz" w zakresie planowania, rozpoznania przedprojektowego, projektowania i realizacji inwestycji oświatkowych w taki sposób, by można było w ustalonym terminie /orientacyjnie 1990 r./ zrealizować zbiornik Racibórz w podstawowym kształcie.

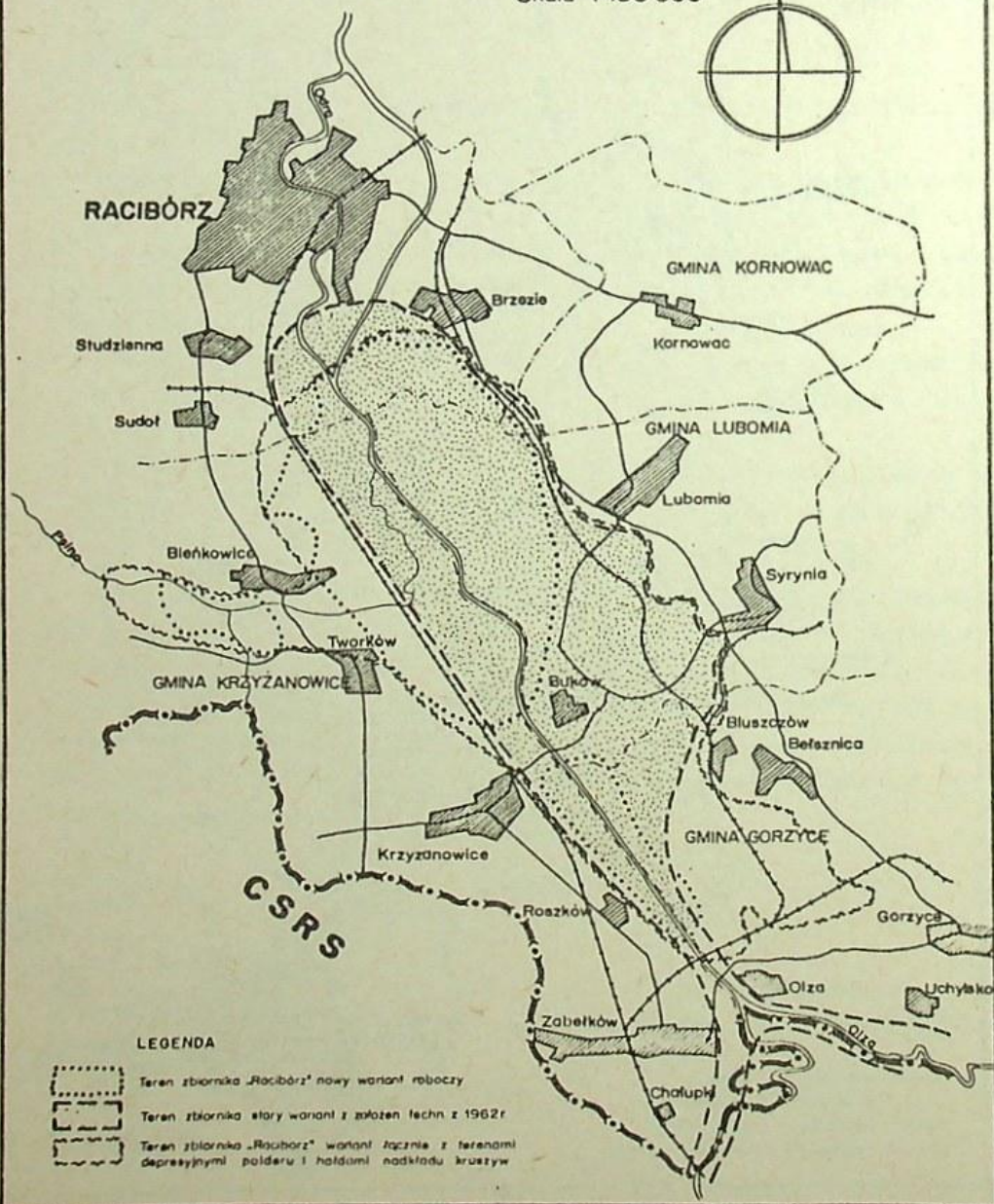
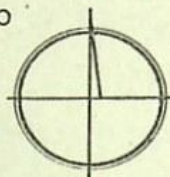
WARIANT KONCEPCJI PROJEKTOWEJ ZBIORNIKA RACIBÓRZ

SKALA 1:100 000



REJON PROJEKTOWANEGO ZBIORNIKA RETENCYJNEGO NA RZECIE ODRZE

Skala 1:100 000



SZACUNKOWY BILANS KRUSZYWA NA OBSZARZE ZBIORNIKA RACIBÓRZ

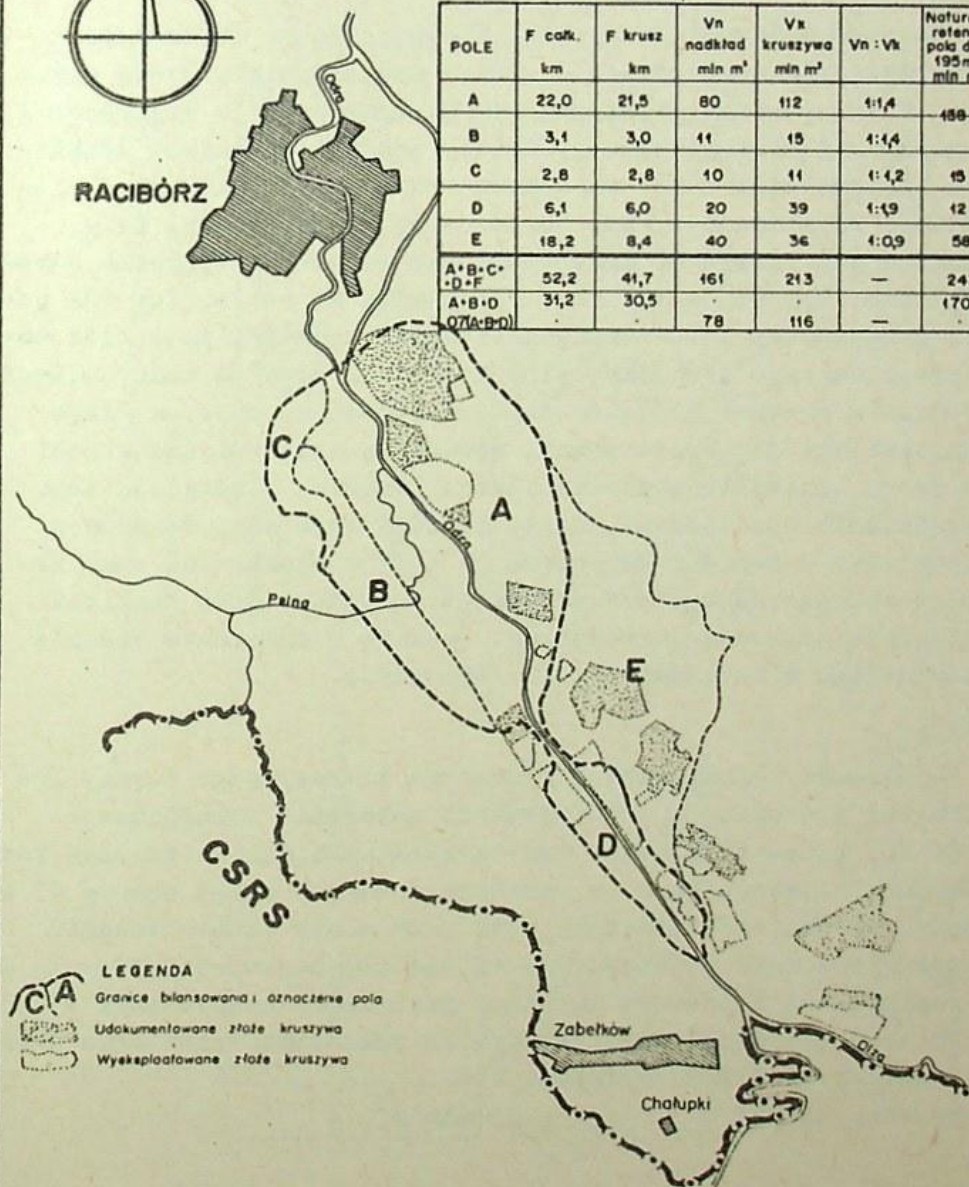
Skala 1:100 000



RACIBÓRZ

TABELA

POLE	F całk. km	F krusz. km	Vn nadkład min m ³	Vk kruszywa min m ³	Vn : Vk	Naturalna retencja pola dorz. 195 m NN min m ³
A	22,0	21,5	80	112	1:1,4	488
B	3,1	3,0	11	15	1:1,4	
C	2,8	2,8	10	11	1:1,2	15
D	6,1	6,0	20	39	1:1,9	12
E	18,2	8,4	40	36	1:0,9	58
A+B+C+ D+E	52,2	41,7	161	213	—	243
A+B+D 0,7(A+B+D)	31,2	30,5	78	116	—	170



LEGENDA

- Granice bilansowane i oznaczone pola
 Udokumentowane złote kruszywa
 Wyeksplatawane złote kruszywa

Część B
KOMENTARZ DO T E Z

Ad. 1

Kosztami olbrzymiego wysiłku inwestycyjnego dokonanego w ostatnim półwieczu powstaje pewien system zbiornikowej zabudowy dorzecza Odry ukierunkowany głównie na cele żeglugowe i ochrony przeciwpowodziowej. System ten jest jednakże dotkliwie niekompletny i na razie mało skuteczny, bowiem jego elementami są zbiorniki rozmieszczone na dopływach rz. Odry, podczas gdy przepływy samej Odry nie zostały dotychczas zaregulowane. Tymczasem rz. Odra wkraczając na terytorium PRL powyżej Raciborza przedstawia sobą bardzo poważny potencjał wodnogospodarczy /i to nie tylko w postaci zasobów wodnych, lecz również w postaci ładunków zanieczyszczeń z CSRS/, którego opanowanie i zagospodarowanie wywarłoby dalekośiężne skutki na całej górnej i środkowej Odrze. Liczbową ilustrację tego zagadnienia przedstawia tabela 1. Informuje ona, że zasoby wodne Odry w rejonie Raciborza są o 37 % większe od sumy zasobów wodnych zaregulowanych przez wszystkie duże zbiorniki retencyjne systemu odrzańskiego łącznie z budowanym obecnie zbiornikiem w Mietkowie na rz. Bystrzycy.

Ad. 2

Możliwość budowy dużego zbiornika retencyjnego między Raciborzem i granicą z CSRS wykazały założenia techniczne z 1962 r., które wytypowały tzw. wariant III zbiornika jako rozwiązanie wiodące. Wg tego wariantu można by przez budowę 45 km zapór i obwałowań utworzyć, przy naturalnym ukształtowaniu czaszy, zbiornik retencyjny o całkowitej pojemności 302 mln m³ i powierzchni zalewu 44 km² przy piętrzeniu maksymalnym 196,5 m NN. Pojemność całkowitą zbiornika założenia techniczne proponowały rozdzielić pomiędzy:

- warstwę martwą 35 mln m³,

Tabela 1

Podstawowe dane liczbowe dot. zaregulowania odpływu
rz. Odry do przekroju wod. Ścinawa

Poz.	Rzeka	Przekrój	Powierzchnia zlewni		Średni roczny odpływ z okr. 1951-1965		Średni spływ jednost- kowy l/s.km ²	Wyrównawcza pojemność zb. z uwzgl. zbior- nika Raciborz		Wskaź- nik za- budowy
			tys. km ²	Udział	mld m ³	Udział		mln m ³ /w zao- krągleni- u/	Udział	
1	Odra	Ścinawa	29,60	100	5,95	100	6,4	900/	100/	0,15/
2	Kłodnica	Pławniowice	0,80	3	0,19	3	7,5	80	9	0,42
3	Mała Panew	Turawa	1,42	5	0,26	4	5,8	100	11	0,38
4	Nysa Kłodzka	Nysa	3,25	11	0,77	13	7,5	350	39	0,45
5	Bystrzyca	Mietków	0,72	2	0,14	3	6,2	70	8	0,50
		Suma 2-5	6,19	21	1,36	23		600	67	
6	Odra	Racibórz	6,70	23	1,85	31	8,8	300	33	0,16
		Suma 2-6	12,89	44	3,22	54		900	100	

U w a g i:

1. w poz. 2 do zlewni w profilu Pławniowice zaliczono zlewnię Kłodnicy do zb. Dzierżno Duże, zlewnię brawy do zb. Dzierżno Małe i zlewnię pot. Toszeckiego do zb. Pławniowice. Ło wyrównawczej pojemności zbiornikowej zaliczono sumę pojemności użytkowej i powoziowej tych zbiorników /uzierzno Duże 64 mln m³, Dzierżno Małe 11 mln m³, Pławniowice 9 mln m³, razem w zaokrągleniu: 80 mln m³.
2. w poz. 4. w pojemności wyrównawczej uwzględniono zbiorniki: Otmuchów 143 mln m³, Głębinów 106 mln m³ i Kamieniec /orientac./ 100 mln m³, razem w zaokrągleniu 350 mln m³.

- warstwę użytkową 227 mln m³
- warstwę powodziową 40 mln m³

Po przekroczeniu poziomu piętrzenia 188,5 m NN /przy którym zbiornik miałby pojemność zaledwie 27 mln m³ cofka sięga terytorium CSRS. Aby więc uzyskać w zbiorniku znaczące pojemności trzeba wynegocjować z partnerami czechosłowackimi zgodę na możliwie najwyższą dopuszczalną rzędną piętrzenia. W świetle aktualnego stanu sprawy i stopnia rozpoznania tematu za taką rzędną uważa się 196,5 m NN. Zakończenie pertraktacji między PRL i CSRS wiążącym ustaleniem piętrzeń charakterystycznych oraz warunków ich utrzymywania, stworzy dopiero podstawy opracowania realnych rozwiązań projektowych.

Ad 3a

Duże zbiorniki retencyjne w dorzeczu Odry były dotychczas budowane z głównym przeznaczeniem do zasilania drogi wodnej Odry. W istniejących zbiornikach Otmuchów, Głębinów, Turawa i Dzierżno mieści się 280-300 mln m³ pojemności użytkowej żeglownej. Uzyskanie w zbiorniku Racibórz pojemności użytkowej rzędu 230 mln m³ i przeznaczenie jej do sterowania przepływami Odry odpowiadałoby przyrostowi sumy pojemności do 180 % wielkości wyjściowej. Praktyczna efektywność pojemności zbiornika Racibórz jest wszakże dla żeglugi odrzańskiej znacznie większa niż wynikałoby to z tych proporcji liczbowych, bowiem:

- relatywnie mała pojemność zbiornika Racibórz w stosunku do zasobów Odry w przekroju piętrzenia powodować będzie szybkie napełnianie zbiornika, co implikuje intensywniejszą niż na innych zbiornikach gospodarkę wodną z częstszą wymianą wody w ciągu roku /niektóre z istniejących zbiorników retencyjnych nie napełniają się całkowicie w latach suchych/;
- zbiornik Racibórz posiadać będzie zdolności przechwytywania szczytów fal powodziowych średniej wielkości przekraczających poziom wielkiej wody żeglownej; dzięki temu można będzie zapobiegać przerwom powodziowym w żegludze odrzańskiej dezorganizującym transport prawie w każdym roku na okres kilku do kilkunastu dni.

W założeniach zbiornika oszacowano, że jego efekty żeglugowe polegałyby na zwiększeniu głębokości tranzytowych na Odrze:

- średnio w wieloleciu w okresie 1 III - 15 XII o 7 cm
- średnio w wieloleciu w okresie 1 X - 15 XII o 12 cm
- w latach suchych typu 1921 i 1954 r. w okresie 1 XII - 15 XII o 17 cm

Efekty te można zilustrować następującym przykładem: Zasilanie ze zbiornika Racibórz pozwoliłoby podwyższyć wykorzystanie ładowności taboru w obecnych typach statków o 10-15 %, co w odniesieniu do założonych zadań żeglugi na 1990 r.

/31,0 mln ton/ odpowiadałoby 3,3 - 3,7 mln ton dodatkowych przewozów. Jest to mniej więcej tyle, ile wynosiła cała praca transportowa wykonana w 1973 r. przez flotę PP Żegluga na Odrze. Flota ta liczyła wówczas 840 statków towarowych o nośności 309 tys. ton wym. i mocy siłowni 106 tys. KM.

Zapotrzebowanie wody na zasilanie Odry w interesie żeglugi jest tak duże /1,4 - 1,5 mld m³ przy obecnym stanie zabudowy rzeki, przy zasilaniu do głębokości tranzytowej 1,80 m z gwarancją 85 %/, że pojemność użytkowa zbiornika Racibórz będzie niewystarczająca do pełnego pokrycia potrzeb tego użytkownika. Nie mniej stosunkowo niska żądana gwarancja zaspokojenia potrzeb żeglugi oraz mniejsza efektywność ekonomiczna użytkowania wody przez żeglugę w porównaniu z przemysłem i rolnictwem uzasadniają przyznawanie pierwszeństwa użytkownikom przemysłowym i rolniczym w zaspakajaniu ich potrzeb wodnych. Toteż należy przyjąć, że część pojemności użytkowej zbiornika będzie zastrzeżona do dyspozycji przemysłu i rolnictwa, wielkość tej rezerwy będzie narastać stosownie do przyrostu zużycia wody przez istniejących i nowych wodochłonnych użytkowników. Ponieważ zbiornik będzie w istotny sposób wpływał na poprawę jakości wody Odry, przeto można liczyć na znaczne zwiększenie poborów wody dla wodochłonnych użytkowników przemysłowych i rolniczych. W związku z tym potrzebne byłyby, odpowiednio perspektywiczne, bilanse użytkowe wody jako opracowanie planistyczne, stanowiące podstawę do rozwiązań projektowych gospodarki wodnej zbiornika.

Ad 3b

Rzeka Odra w przekroju Raciborza jest znacznie obciążona zanieczyszczeniami pochodzenia ściekowego oraz ładunkami soli i wód dołowych kopalń węgla. Większość tych ładunków pochodzi z terytorium CSRS. Stan zanieczyszczenia Odry we wszystkich wskazaniach stawia tę rzekę poza klasyfikację, świadcząc o jej nieprzydatności do użytkowania wody.

Zarządzeniem Prezesa CUGW z dnia 15.02.1972 r. /MP nr 15 poz. 103/ rz. Odra od granicy państwa do rejonu Ścinawy /ujście Iłżycy/ została zaliczona do II klasy czystości. Jak się wydaje zbiornik "Racibórz" mógłby się walcie przyczynić do osiągnięcia tej klasy czystości pod warunkiem odpowiedniego ukształtowania czaszy, doboru pojemności martwej oraz odpowiedniego gospodarowania wodą. Osiągnięcie II klasy czystości zwiększyłoby atrakcyjność wykorzystania wód odizańskich do zaspokojenia potrzeb przemysłowych i rolniczych użytkowników wody. W związku z tym należałoby:

- zredagować postulaty dot. ukształtowania czaszy zbiornika "Racibórz", zwymiarowania jego pojemności martwej i zasad gospodarowania wodą, których wprowadzenie zagwarantowałoby maksymalizację efektów oddziaływania zbiornika na polepszenie jakości wody,
- zredagować program niezbędnych działań z zakresu ochrony wód przed zanieczyszczeniem, których przeprowadzenie równoległe do budowy zbiornika "Racibórz" pozwoliłoby na trwałe utrzymanie II klasy czystości wód Odry poczynając od zbiornika a kończąc odpowiednio daleko w dół rzeki,
- przedstawić pogląd na możliwość opanowania problemu odprowadzenia wód słonych przy wykorzystaniu zbiornika "Racibórz", co powinno wyrazić się celowością ograniczenia zakresu i kosztów przedsięwzięć inwestycyjnych dla ochrony rzeki Odry przed nadmiernym zasoleniem,
- przedstawić pogląd odnośnie ekonomicznej efektywności narzucenia zbiornikowi "Racibórz" funkcji współdziałania w polepszeniu stanu czystości wód Odry.

Ad 3c

Dolina Odry między granicą z CSRS i Wrocławiem posiada aktualnie pewien system ochrony przeciwpowodziowej, którego zasadniczymi cechami są:

- szeroki zakres technicznej zabudowy na odcinku długości około 150 km od Koźła do Wrocławia, gdzie rzeka została skanalizowana i przekształcona w wielkogabarytową drogę wodną, zaś dolina otrzymała rozwinięty system obwałowań,
- bardzo słabe zainwestowanie 70-cio kilometrowego odcinka od granicy państwa do Koźła.

W rezultacie tego kulminacje dużych fal powodziowych górnej Odry ulegają na odcinku od granicy państwa do rejonu Koźle - Krapkowice znacznemu spłaszczeniu dzięki retencji terenów zalewowych.

Opracowania studialne podają, że fala powodziowa 1903 r., która przeszła przez Racibórz z kulminacją $1380 \text{ m}^3/\text{s}$ i wspomagana wezbraniami dopływów utrzymała w Koźlu i Krapkowicach kulminację rzędu $1500\text{--}1550 \text{ m}^3/\text{s}$ załała na odcinku Odry od km 20 do 134,5 /tj. na terenie b. powiatów raciborskiego, kozielskiego i krapkowickiego/ łącznie około 200 km^2 . Ogólną sumę zaangażowanej retencji dolinowej na tym obszarze oszacowano na 260 mln m^3 . Oceniono, że odcięcie retencji dolinowej na górnej Odrze spowodowałoby przy ujściu Nysy Kłodzkiej podwyższenie kulminacyjnego przepływu rz. Odry przy wielkiej wodzie stuletniej z około $2100 \text{ m}^3/\text{s}$ do około $3500 \text{ m}^3/\text{s}$. A zatem, w przypadku podjęcia budowy nowych obwałowań górnej Odry powinniśmy w odpowiednim terminie likwidowaną naturalną retencję dolinową zastąpić sterowaną retencją polderów i pojemnością powodziową zbiorników retencyjnych. Najwłaściwszą i praktycznie jedną lokalizację ekwiwalentnej zbiornikowej retencji powodziowej przedstawia zbiornik "Racibórz". Należy uznać go za niezbędne ogniwo nowego systemu ochrony przeciwpowodziowej doliny Odry. Z drugiej strony nie wolno przeceniać możliwości przeciwpowodziowego oddziaływania tego zbiornika, co powinno się wyrażać w przyjęciu gospodarczo uzasadnionego stopnia zabezpieczenia rolniczych terenów doliny górnej Odry, aby nie powodować nowych zagrożeń poniżej Koźła. Musimy unikać tak paradoksalnej

sytuacji, że przez wzięcie pod ścieżką i bardzo skuteczną ochronę obecnie słabo zainwestowanych terenów rolnych doliny Odry powyżej Koźła zwiększyłoby się zagrożenie powodziowe w istniejącym systemie ochrony przeciwpowodziowej poniżej Koźła, który chroni szereg miast z Wrocławiem i Opolem na czele, mniejszych miejscowości oraz kaskadę kanalizacyjną środkowej Odry. Adekwatna do tego wzrostu zagrożenia przebudowa istniejącego systemu ochrony przeciwpowodziowej środkowej Odry pociągałaby za sobą konieczność ponoszenia dalszych wielomiliardowych nakładów. Wg różnych dotychczasowych oszacowań uzasadniona wielkość pojemności powodziowej zbiornika Raciborza zawiera się pomiędzy 40 i 75 mln m³.

W związku z powyższym należałoby przedstawić pogląd na warunki optymalizacji programu ochrony przeciwpowodziowej doliny Odry od Raciborza do Wrocławia z uwzględnieniem budowy zbiornika "Racibórz" o pojemności powodziowej od 40 do 90 mln m³. Należałoby przy tym ustosunkować się do celowości sezonowego zróżnicowania wielkości rezerwy powodziowej utrzymywanej w zbiorniku w zależności od pory roku i charakteru prognozy zagrożenia powodziowego.

Ad 3d

Nie ma żadnych istotnych przeciwwskazań odnośnie wytrasowania drogi wodnej Odra-Dunaj przez czaszę zbiornika. Z opracowań studialnych wynika, że jest to najlepszy sposób rozwiązania technicznego odcinka drogi wodnej pomiędzy Raciborzem i granicą państwa. Ten odcinek drogi wodnej, który na długości 17 km musiałby pokonać spadek około 15 m może być zbudowany zarówno wyprzedzająco w stosunku do budowy zbiornika, jak też w ramach budowy zbiornika.

Jako podstawę do wypracowania roboczych wariantów rozwiązania technicznego odcinka drogi wodnej Odra-Dunaj między Raciborzem i granicą państwa należałoby określić:

- klasę techniczną drogi wodnej i termin jej uruchomienia /przy czym może to być ujęte etapowo z różnymi klasami w poszczególnych etapach/,
- warunki nawiązania się do drogi wodnej Odra-Dunaj po stronie CSRS.

Ad 3e

W założeniach projektowanych zbiornika rozpatrywano efekty energetyczne, które określono na 40 mln kWh/rok przy elektrowni 22 MW pracującej szczytowo we współpracy z dolnym zbiornikiem wyrównawczym pojemności 2-3 mln m³.

Należałoby obecnie wypracować pogląd co do celowości budowy przy zbiorniku siłowni wodnej pracującej sezonowo przy wystąpieniu większych spadów w przekroju piętrzenia. Taka siłownia dostarczałaby energię w okresie znacznego zapotrzebowania mocy przez pompowanie polderowe przy zbiorniku, co może okazać się dostatecznie uzasadnione i celowe pod względem funkcjonalnym i ekonomicznym.

Ad 4a

Wyrażania się pilna potrzeba opracowania planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego m. Raciborza uwzględniającego cały kompleks powiązań ze zbiornikiem "Racibórz". Plan taki powinien być podstawą koordynacji wszelkich poczynań różnych inwestorów w zurbanizowanym rejonie Raciborza, podstawą polityki lokalizacyjnej oraz podstawą ustalenia warunków realizacji różnych inwestycji w tym rejonie. Dla budownictwa hydrotechnicznego taki plan urbanistyczny byłby niezbędny w zakresie następujących przykładowych ustaleń:

- trasy zapory głównej zbiornika Racibórz i lokalizacji budowli upustowej zbiornika,
- szerokości pasa terenu między zaporą a terenami zabudowanymi m. Raciborza zarezerwowanego na przyszłe elementy infrastruktury oraz wytycznych regulacji stosunków wodnych na tym pasie,
- rozrzędu wody zrzucanej ze zbiornika i sposobu jej wprowadzenia do koryt Starej Odry, Kanału Ulgi i Kanału Odra-Dunaj,
- trasy i technicznych warunków przeprowadzenia Kanału Odra - Dunaj przez obszar miasta,
- lokalizacji portu śródlądowego w Raciborzu,
- lokalizacji ewentualnego dolnego zbiornika wyrównawczego siłowni wodnej przy zbiorniku "Racibórz",
- rezerwy terenów wzdłuż drogi wodnej Odra-Dunaj i kanału

zrzutowego ze zbiornika na lokalizację zakładów przemysłu wodochłonnego i korzystającego z transportu wodnego.

Ad 4b

W dolinie Odry na obszarze około 42 km², wytypowanych jako potencjalna powierzchnia czaszy zbiornika retencyjnego, zalega /wg ostrożnych oszacowań/ około 210 mln m³ kruszywa pod nakładem rzędu 100 mln m³. Dalsze ilości kruszywa znajdują się w dolinie Odry i Olzy pod granicami obszaru typowanego na czaszę zbiornika. Kruszywo to jest eksploatowane przez kilka przedsiębiorstw, których działania koordynuje Przedsiębiorstwo Produkcji Kruszyw Mineralnych i Lekkich w Katowicach /zwane dalej KPPKMIL/. Na terenie czaszy przyszłego zbiornika "wyeksploatowano" dotychczas około 6 km² powierzchni gruntów rolnych w 90 % klasy II i III. W ciągu 1975 r. wydobyto z tego obszaru 5,9 mln ton kruszywa usuwając jednocześnie około 3,5-4 mln m³ nakładu. Zdjęty nakład umieszcza się na hałdach w pasie przyległym do wyrobisk. Eksploatację prowadzi się metodą lądową do głębokości 6-7 m poniżej powierzchni terenu. KPPKMIL współpracuje z Rybnickim Zjednoczeniem Przemysłu Węglowego przy rekultywacji wyrobisk. Wyrobiska te w tempie wynoszącym około 10 % wydobywanej masy kruszywa mają być wypełnione skałą płoną z pobliskich kopalń węgla i rekultywowane dla rolnictwa. Niemniej rzeczywisty obraz sytuacji jest taki, że coraz większy areał wysokowartościowych gruntów rolnych jest zamieniany na nieużytki i proces ten w przyszłości będzie się nasilał. Jak ocenia dyrekcja KPPKMIL, po dobudowie kilku zakładów eksploatacji kruszywa, można by w rejonie Raciborza wyeksploatować do 1990 r. około 120 mln m³ wyrobisk.

W odniesieniu do koncepcji budowy zbiornika w Raciborzu KPPKMIL zajęło w styczniu 1976 r. stanowisko, w którym m.in. podało:

- nie ma i nie zamierza przeprowadzić pełnego rozeznania warunków geologicznych złóż kruszywa na całej czaszy zbiornika Racibórz, lecz jedynie rozpoznanie wycinkowe na polach eksploatacyjnych, na które wejdzie,
- nie zamierza, ze względu na koszty i trudności transportowe,

- odstępować od dotychczasowego trybu składowania nakładów, a w szczególności transportować je na dalsze odległości,
- nie widzi technicznych możliwości podwodnego zdejmowania nakładów oraz podwodnej eksploatacji kruszywa z osazy zbiornika "Racibórz" po spiętrzeniu w nim wody,
 - w przypadku zbudowania zbiornika KPPKMIL życzy sobie udostępnienia mu dalszych pól eksploatacyjnych w dolinie Odry, na których mogłoby kontynuować wydobywanie kruszyw dotychczasowymi metodami.

Dla resortu rolnictwa stanowisko KPPKMIL zapowiada:

- utratę ogromnego areału /kilkadziesiąt km² powierzchni/ gruntów rolnych wysokich klas, które zostaną zdewastowane przez eksploatację kruszyw,
- niski zakres możliwości wykorzystania faktu wyeksploatowania kruszyw na polepszenie parametrów technicznych zbiornika "Racibórz",
- żywiołowy charakter działalności zakładów eksploatacji kruszywa w dolinie Odry.

Ad 4o

Wydaje się wielce potrzebnym opracowanie planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego obrzeży zbiornika, który rozstrzygnąłby cały kompleks powiązań zbiornika "Racibórz" z zagospodarowaniem przyległych rejonów, w szczególności zaś silnie zurbanizowanych rejonów Lubomii, Bieńkowic, Tworkowa, Krzyżanowic, Bukowa, Zabełkowa i Olzy. Należałoby wypracować rozwiązania z zakresu tworzenia nowych struktur ekologicznych i krajobrazowych drogą formowania odkładów zbędnych mas ziemnych /powstających podczas eksploatacji kruszywa/ na obrzeżach zbiornika, ich rekultywacji i zagospodarowania, a także rekultywacji wyrobisk kruszywa i innych nieużytków poza osazą zbiornika wykorzystując skałę płoną z kopalń oraz nadkłady i humus usuwane z osazy zbiornika.

Należałoby przewidzieć działania w kierunku zachowania na obrzeżach zbiornika korzystnych warunków siedliskowych dla osadnictwa i produkcji rolnej. Należałoby zapewnić pełne wykorzystanie powierzchni odkładów formowanych na obrzeżach zbiornika włączając je odpowiednio do areałów gruntów rolnych, lub

przeznaczając je do zalesień, względnie wprowadzając na nie pewne formy rekreacji.

Ad 4d

Wszelkie przedsięwzięcia w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury technicznej, a zwłaszcza komunikacyjnej, powinny być od teraz realizowane w taki sposób, aby nie stwarzać przyszłych kolizji ze zbiornikiem "Racibórz". Przykładem takiej potencjalnie kolizyjnej inwestycji modernizacyjnej może służyć zamierzona w bieżącej 5-latce elektryfikacja linii kolejowej Racibórz-Chałupki połączona z położeniem 2-go toru. Należałoby dopiąć tego, aby przy okazji modernizacji odcinek tej linii między Raciborzem i Roszkowem został przełożony na nową trasę poza czaszę zbiornika.

Zachodzą również wzajemne ścisłe i potencjalnie kolizyjne powiązania pomiędzy zbiornikiem "Racibórz" i technicznymi elementami linii kolejowych Chałupki - Olza z przeprawą mostową przez rz. Odrę oraz linią kolejową Brzezina - Lubomia - Olza. Problemy komunikacji kolejowej w rejonie zbiornika kwalifikują się więc do kompleksowego rozwiązania branżowego nawiązującego do koncepcji zbiornika "Racibórz".

Mniejszym problemem jest modernizacja układu sieci drogowej wokół zbiornika, przy czym najbardziej newralgicznymi elementami będą tu zagadnienia przepraw mostowych przez Odrę w Krzyżanowicach i Olzie.

Ad 5

Spąg złoża kruszywa na obszarze około 60 % powierzchni sektora doliny Odry pomiędzy Raciborzem i linią Krzyżanowice - Buków - Lubomia zalega w przedziale wysokości 170-180 m NN. W gorszych nieco proporcjach układ taki powtarza się w południowym sektorze doliny Odry między wsiami Roszków, Kamień i Zabełków. Gdyby więc w sektorach tych usunąć nadkład poza obręb planowanego akwenu zbiornika i wyeksploatować kruszywo w możliwie pełnym zakresie, wówczas otrzymałoby się sztucznie uformowaną czaszę, w której można by dopuścić do piętrzeń zmiennej w znacznie większym przedziale niż pierwotnie planowane.

Zamiast zmienności piętrzeń w przedziale od 189 do 196,5 m NN

można by dopuścić zmienność piętrzeń w przedziale nawet 182-196,5 m NN pod warunkiem zróżnicowania ich na długości zbiornika, np. przez wyodrębnienie cofkowego sektora czaszy. W rezultacie takich działań można na zbiorniku "Racibórz" uzyskać znacznie większą całkowitą pojemność zbiornika niż pierwotnie planowano przy mniejszej powierzchni zalewu.

Ścisłe skojarzenie budowy zbiornika retencyjnego z eksploatacją kruszyw prowadzi więc do nowych wariantów rozwiązań koncepcyjnych zbiornika znacznie atrakcyjniejszych od rozwiązań dotychczas rozpatrywanych. Ta atrakcyjność może być wzmożona przez dostosowanie nowych rozwiązań dotychczas rozpatrywanych. Ta atrakcyjność może być wzmożona przez dostosowanie nowych rozwiązań do wymogów lepszej funkcjonalności zbiornika w zakresie wpływu na jakość wody rz. Odry i w zakresie przystosowania na odcinek drogi wodnej.

Zachodzi więc pilna potrzeba zorganizowania właściwego współdziałania i współpracy pomiędzy inwestorem zbiornika i inwestorem zakładów eksploatacji kruszywa z przyciągnięciem do tej współpracy innych zainteresowanych.

PRZEGLĄD KWESTII PRAWNO-MIĘDZYNARODOWYCH
DRÓG WODNYCH I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ NA TLE AKTU KOŃCOWEGO KBWE

W helsińskiej "Wielkiej Karcie Pokoju" - znajduje się obszerna deklaracja o śródlądowym transporcie wodnym, która zaskakuje swą treścią nawet osoby interesujące się tą problematyką. Zapytują one co legło u podstaw tej deklaracji?

W rozdziale 6: "Współpraca w innych dziedzinach. Rozwój transportu" stwierdza się:

"Państwa uczestniczące, uważając, że poprawa warunków transportu jest jednym z istotnych czynników rozwoju współpracy między nimi, uważając za konieczne współdziałać w rozwoju transportu i w rozwiązywaniu istniejących problemów przez wykorzystywanie odpowiednich środków narodowych i międzynarodowych, /.../ wyrażając gotowość, przy poszanowaniu swoich praw i przestrzeganiu zobowiązań międzynarodowych, działać na rzecz eliminowania rozbieżności wynikających z przepisów prawnych, mających zastosowanie w odniesieniu do ruchu na śródlądowych drogach wodnych, który objęty jest konwencjami międzynarodowymi, a w szczególności rozbieżności w stosowaniu odpowiednich postanowień i w tym celu zachęcają państwa członkowskie Głównej Komisji Żeglugi na Renie^{x/}, Komisji Dunajskiej i innych instytucji do dalszego rozwijania podjętych już prac i badań, zwłaszcza w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych /.../".

By dobrze zrozumieć zasadność tej deklaracji, niepokój jaki za nią się kryje i nadzieja na poprawę sytuacji - prześledźmy chronologicznie trochę faktów. Rozpocznijmy od 1972 r. i od Polski.

^x Wyjaśnienie odnośnie do nazwy tej komisji - vide odsyłacz na końcu przypisów.

A.

Międzynarodowe sympozjum "Kanał Odra - Dunaj" zorganizowane w dniach 7-8 IX 1972 r. w Raciborzu przez Komisję Odry Instytutu Śląskiego w Opolu, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, NOT - SIT Wodnych i Melioracyjnych, Oddział w Opolu i Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych we Wrocławiu - pod patronatem ministra żeglugi - i z udziałem, poza uczestnikami polskimi, delegacji z Czechosłowacji, NRD i Węgier¹ - oficjalnego przedstawiciela budapesztańskiej Komisji Dunajskiej oraz naszego życia politycznego i gospodarczego /I i II Sekretarz KW PZPR w Opolu, II Sekretarz KW PZPR we Wrocławiu, Sekretarz KW PZPR w Katowicach, wojewoda opolski, wiceministrowie/ - podniosło pierwszy raz po wojnie kwestie prawno-międzynarodowe dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym wskazując na bezpośrednie zainteresowanie nimi Polski². Znalazło to wyraz przede wszystkim w referacie Iwony Rummel z PISM³, a następnie w wystąpieniach w dyskusji G.Rysiaka⁴ i J.Kokota⁵.

G.Rysiak, polskie zainteresowanie tematyką, uzasadniał tym, - abstrahując od terminu realizacji kanału Odra-Dunaj - że choć sprawy techniczne i ekonomiczne wysuwają się na pierwszy plan, to "/.../ pewne elementy mogą być z punktu widzenia prawnego, jeżeli nie dziś, to za lat kilkanaście ważniejsze od ekonomicznych czy ważniejsze od tych powiązanych ze sprawami technicznymi /.../" i dalej, zastanawiając się nad statusem prawno-międzynarodowym rzeki Odry i przyszłą budową kanału Odra-Dunaj, stwierdzał "/.../ aczkolwiek sama inwestycja terytorialnie mieści się pod władzą suwerenną Czechosłowacji i Polski⁶, to jednak w rezultacie układów Polska-NRD o ochronie wód granicznych i gospodarce na wodach granicznych, mamy praktycznie ręce związane zgodą partnera NRD-owskiego na działania, których rezultatem byłaby zmiana aktualnego stanu wód Odry. Z kolei uwzględnienie partnera NRD-owskiego jako trzeciego i tylko w charakterze

kontrolera wysiłku inwestycyjnego Polski i Czechosłowacji byłoby sprzeczne z zasadą równości partnerów.

A więc mamy kilka znaków zapytania, na które trzeba byłoby odpowiedzieć /.../.

Idea kanału jest czymś, co jest konkretne, wymierne i co nie jest hasłem propagandowym, do którego trzeba byłoby następnie dopracowywać konkretne przesłanki i elementy, ale jest zespołem po prostu konkretnych elementów i przesłanek, które możemy jako państwo i społeczeństwo - głosząc ducha współpracy ogólnoeuropejskiej - oferować naszym partnerom na zachodzie Europy. Kanał Odra-Dunaj, wiążąc w Europie północ z południem, wiąże Wschód z Zachodem i dlatego może stać się ważkim elementem europejskiego procesu odprężenia i współpracy".

J.Kokot natomiast w podsumowaniu sympozjum mówił: "/.../ kanał Odra-Dunaj będzie nie tylko magistralą transportową, lecz równocześnie istotnym elementem całokształtu gospodarki wodnej Polski i Czechosłowacji⁷ stymulującym przełamanie jednej z największych barier rozwojowych nowoczesnych państw przemysłowych, a także węzłowym problemem polityki integracji krajów RWPG i europejskiej współpracy gospodarczej w interesie dynamizacji gospodarki wszystkich zainteresowanych państw /.../. Realizacja celów politycznych może tutaj dokonać się bez jakichś dodatkowych nakładów finansowych, ponieważ znajdzie ona pełne pokrycie w racjonalnym i ekonomicznym wykorzystaniu magistrali /.../".

To wszystko spowodowało szybką reakcję specjalistów prawa międzynarodowego w postaci publikacji prof.dr J.Gilasa - wówczas docenta w Uniwersytecie im. M.Kopernika w Toruniu /i organizatora Oddziału PISM w Toruniu/⁸ i prof. dra L.Gelberga z PAN w Warszawie⁹, co pozwala już na właściwe wyrobienie opinii o randze i wadze oraz aktualności problemu - lecz tylko pod tym jednym kątem: przyszłej budowy kanału Odra-Dunaj.

Ta zaś kwestia, choć niezmiernie ważna i aktualna - co dalej naświetlam - jest tylko jedną z całości problematyki prawno-międzynarodowej europejskich dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym i uprawianiu na nich żeglugi przez statki bandery państw trzecich.

Wskazałem na ten fakt uzupełniając rozważania J.Gilasa i L.Gelberga¹⁰.

Konieczność naszego zainteresowania tematyką prawno-międzynarodową dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym i wolnością na nich żeglugi statkami wszystkich bander jest konsekwencją faktów:

1. Polska żegluga śródlądowa od 1960 r. dociera na Ren będąc tam jedynym przewoźnikiem państw socjalistycznych operującym na podstawie zawartych wieloletnich, odnawialnych umów bilateralnych z nadreńskimi przedsiębiorstwami armatorskimi. Statki nasze dokonują nie tylko przewozu towarów polskich eksportowanych bądź importowanych przez Polskę, lecz także kabotażu czyli wykonują przewozy obcych ładunków między obcymi portami na zlecenie obcych lub polskich agentów¹¹. Mówiąc o kabotażu - to, by nie szukać daleko przykładów, posłużę się tylko jedną opinią z wrocławskiego "Słowa Polskiego"¹², które wyjaśnia istotę problemu:

"Dziennie na wodnych szlakach śródlądowych obcych krajów znajduje się średnio 40-50 barek należących do Żeglugi na Odrze. Jeszcze przed trzema laty było ich tam o połowę mniej /.../. Wzorem dwóch ubiegłych sezonów, również i tej zimy polskie barki pływają w czarterze u armatorów zagranicznych. Już teraz naszą banderę reprezentuje na Renie i kanałach Beneluxu 16 jednostek żeglugi odrzańskiej i tyleż należących do armatora bydgoskiego. Jest to bardzo korzystna forma współpracy: zamiast stać bezczynnie podczas zimowej przerwy, barki zarabiają dewizy dla kraju, ugruntowują w świecie dobrą opinię polskiej żeglugi śródlądowej, a załogi zdobywają dodatkowe kwalifikacje"¹³.

2. Statki polskie wykorzystują:

a. przywilej wolności żeglugi po Renie stosownie do art. 1 Aktów Mannheimskich z 17 X 1968 r. mówiącego: "Żegluga na Renie i jego ujściowych odnogach /embouchures/, od Bazylei aż do pełnego morza, czy to płynąc w dół, czy pod prąd, będzie wolna dla statków wszystkich narodów dla transportu towarów i osób, na warunkach dostosowania się do zastrzeżeń zawartych w tej to konwencji i do środków przewidzianych dla utrzymania ogólnego bezpieczeństwa. Poza tymi regułami nie będzie wprowadzona żadna przeszkoda, jaka by nie była, dla wolnej żeglugi. Lek i Waal są uważane jako stanowiące część Renu".

b. porozumienia międzypaństwowe z NRD oraz RFN w sprawie żeglugi śródlądowej umożliwiające jednostkom polskim docieranie bez przeszkód z Polski na Ren. Szczególnie istotne jest tu porozumienie między Ministerstwem Żeglugi PRL a Federalnym Ministerstwem Komunikacji RFN w sprawie przewozu ładunków statkami żeglugi śródlądowej zawarte na 5 lat¹⁴ w dniu 5 lutego 1971 r. w Bonn z mocą wiążącą od 9 II 1971 r.¹⁵

Ta operatywność polskiej floty na Renie oraz jej konkurencyjność /niższe taryfy, lepsze wykorzystanie czasu m.in. sobót i niedziel/ oraz bliskie otwarcie dla żeglugi połączenia Ren-Men-Dunaj i tym samym wpłynięcie na Ren flot innych krajów socjalistycznych spowodowały dyskusję wokół tego tematu. Dyskusje te spotęgowały się po zawarciu polsko-RFN-owskiego porozumienia z 1971 r., o którym wyżej była mowa.

Dyskusje te do końca 1973 r. przedstawione już zostały szerzej polskiej opinii¹⁶.

B.

W dniu 25 II 1974 r. strasburskie czasopismo "Navigation, ports et industries"¹⁷ relacjonując zebranie Stowarzyszenia Portowego w Rotterdamie stwierdza, że skoro Statut Dunajski mówi,

iż "przewozy muszą odpowiadać interesom i prawom suwerennym Państw Dunajskich"¹⁸ - trzeba więc zweryfikować prawo wolności żeglugi na Renie wykorzystując art. 45, § b Aktów Mannheims-
kich¹⁹.

W kilka tygodni później, to samo czasopismo²⁰, omawiając tym razem sytuację reńską żeglugi belgijskiej zamieszcza artykuł o znamienym już tytule: "Konkurencja kolei... i krajów wschodnioeuropejskich", a w nim wypowiedź p.Girard'a - przewodniczącego UINF czyli Międzynarodowego Związku Żeglugi Rzecznej, a to jest już głos bardzo poważny i oficjalny - twierdząc, że na Renie istnieje realna groźba "inwazji" // flot wschodnioeuropejskich. Już teraz jednostki polskie kierujące się troską o zdobycie dewiz dla swego kraju pozostają na stałe na Renie. Tylko poprzez dostosowanie Aktu Mannheimskiego i wzmacniając współpracę między krajami reńskimi - będą mogły one przeciwstawić się masowemu przybyciu za kilka lat, statków dunajskich i dumpingowi, którego one nie obawiają się stosować. Możliwość pływania flot zachodnich po Dunaju jest dla nich niewielkim zagrożeniem, gdyż konwencja belgradzka zabrania im swobody handlowej w Europie południowo-wschodniej²¹.

Z kolei podczas dorocznej konferencji dyrektorów dunajskich przedsiębiorstw armatorskich odbytej w Gałacz w dniach 9-14 IX 1975 r., staraniem Rumunii, z udziałem kilku ministrów z krajów członkowskich i delegacji NRD - przedstawiciele RFN i Austrii, przy poparciu Jugosławii, wniesli ponownie o zmianę taryf /ustanowionych w 1955 r./. Wniosek został odrzucony²².

Nieco wcześniej ten sam numer "Navigation /.../" z 10 X 1974 r. przynosi informację, że "Członek parlamentu bawarskiego H.J.Jaeger, zwrócił się do rządu krajowego z interpelacją piśmenną, w której zapytywał w jaki sposób Republika Federalna Niemiec zamierza uniknąć, po połączeniu Ren-Men-Dunaj, sytuacji wytworzonej obecnie przez kraje socjalistyczne na Dunaju.

To zapytanie, postawione zostało również w podobnych okolicz-

nościach w Bundestagu przez posła Jobsta:

"/.../ Zgrana polityka "dumpingu" krajów socjalistycznych spowodowała w 1973 r. deficyt 580 000 DM w Bayerischer Lloyd mimo wzrostu przewozów o 13,2% w stosunku do 1972 r. i przedsięwzięcia kroków, które pozwoliły osiągnąć aż taki sukces".

Odpowiedź na tę interpelację przytacza wiedeńskie czasopismo żeglugowe "Schiffahrt und Strom"²³ informując, iż "Niemiecki Rząd Federalny nie podziela obawy, że oddanie kanału Ren-Men-Dunaj może przynieść dla niemieckiej żeglugi śródlądowej ryzyko zdominowania przez upaństwowionych armatorów bloku wschodniego /.../, korzystanie z kanału R-M-D przez zagraniczne statki śródlądowe, według oświadczenia rządu federalnego, będzie uregulowane umowami, w których interesy niemieckiej żeglugi rzecznej zostaną należycie zabezpieczone".

I wreszcie, na zakończenie lektury czasopism żeglugowych w kwestii spraw międzynarodowych dróg wodnych śródlądowych przytoczmy raz jeszcze strasburski półmiesięcznik "Navigation /.../" przynoszący informację pod znamienym tytułem: "Ku ograniczeniu wolności żeglugi na Renie?"²⁴ /podajemy przy tym co "celniejsze" zwroty także w oryginale/: -

"Izby Handlu i Przemysłu Rotterdamu i Duisburga doszły ostatnio do wspólnej konkluzji, że jest niezbędne zmodyfikowanie art. 1 Aktu Mannheimskiego dotyczącego wolności ruchu, osób i towarów na Renie. Uważają one, iż ta wolność musiałaby być zarezerwowana w przyszłości tylko dla statków zarejestrowanych w krajach nadbrzeżnych tej rzeki lub członkowskich EWG /Cette liberté, estiment elles, devrait etre réservée à l'avenir aux seuls bateaux enregistrés dans les pays riverains du fleuve ou membre de la CEE/. Zmiana ta mogłaby być dokonana w formie uzupełnienia do Aktu Mannheimskiego lub zmiany samego Aktu.

Podczas zebrania komisji d.s. portowych i żeglugowych Izby Handlowej i Przemysłowej Duisburga /.../ partnerzy niemieccy zostali poinformowani o memoriale holenderskim n.t. połączenia

Ren-Men-Dunaj. Wydaje się, że obecnie także w środowiskach gospodarczych Holandii ugruntowało się przekonanie /l' idée s'est maintenant aussi imposée/, że statki krajów o handlu upaństwowionym będą zmuszone otrzymać specjalne pozwolenie /une autorisation expresse/ na uprawianie kabotażu na Renie /.../".

Wszystkie te wypowiedzi i informacje nabierają szczególnego i właściwego znaczenia, a tym samym zmuszają nas do zastanowienia się nad konsekwencjami dla naszego kraju - jeśli wiłzi się skąd i od kogo pochodzą oraz w jakich okolicznościach zostały ujawnione. Jeśli nawet można byłoby pogodzić się z utratą korzyści jakie dziś przynosi nasze pływanie na sieci zachodnioeuropejskich dróg wodnych, jest to nie do zaakceptowania w odleglejszej perspektywie, gdzie zakładamy znaczniejszą wymianę towarową z Europą Zachodnią.

Przewozy zagraniczne polskiej żeglugi śródlądowej według oficjalnych statystyk przyniosły naszemu krajowi znaczne korzyści dewizowe np. wpływy dewizowe wyniosły w 1973 r. - 12 728 mln zł dewiz., w 1974 r. - 14 323 mln zł dewiz. i w 1975 r. - 12 901 mln zł dewiz., a do tego doliczyć trzeba przecież nabywanie dodatkowych kwalifikacji przez załogi oraz likwidację kosztów, jakie powoduje postój zimowy statków rzecznych w kraju.

Przytoczono tylko te wypowiedzi osób lub gremiów, które wygłoszono na znaczącym forum publicznym: jak np. stowarzyszenia portowego Rotterdamu, brukselskiego UINF, krajowego parlamentu Bawarii lub Bundestagu RFN, wreszcie izby handlowo-przemysłowe Duisburga i Rotterdamu, bądź sekretariatu obrony Francji. Źródła informacji, czasopisma żeglugowe, są również poważne.

C.

Ogólnie flota rzeczna 6 krajów zachodnioeuropejskich /RFN, Francja, Belgia, Holandia, Luksemburg i Włochy/ liczyła w 1965 r. 46 738 jednostek o tonażu 17,9 mln t, a w 1972/73 - 38 864 statki z 16,9 mln t.

Tendencja ogólna - to jednostki duże, barki motorowe, samobieżne /1 350 t/ lub zestawy pahanie, sprawiające, iż można mniejszą liczbą statków przewieźć więcej ładunków np. o ile w RFN w 1965 r. przewieziono barkami 195,7 mln t towarów na średnią odległość 221 km, a w 1971 r. przewieziono już 230 mln t na średnią odległość 196 km przy niewielkim wzroście liczby jednostek, to we Francji - dzięki unowocześnieniu floty oraz postępowi organizacyjnemu - przewozy z 90 mln t w 1965 r. na średnią odległość 139 km wzrosły w 1971 r. do 107 mln t przy średnio 129 km²⁵. W latach następnych: 1973 r. - 108,9 mln t i 13,79 mld tkm; 1974 r. - 109,3 mln t i 13,74 mld tkm.

W Emmerich - Lobith na Renie, czyli na granicy holendersko-niemieckiej, przewozy w ciągu 12-lecia 1963-1974 podwoiły się rosnąc z 66,7 do 130,1 mln t /rok 1975 był rokiem recesji również w żegludze reńskiej i zarejestrowano tylko 121,8 mln t./.

Charakterystycznym jest tu, że przy malejącej liczbie statków rośnie tonaż przewozów: 1973 r. - 234 743 jednostki z 117,3 mln t i w 1974 r. - 225 892 statki ze 130,1 mln t. Ciekawe jest też, że statki państw niereńskich stanowią od kilku lat zaledwie 0,7% przepływających tę granicę jednostek.

W górę od ujścia Mozeli do Renu, w Koblencji, wystąpiło podobne zjawisko: 1972 r. - 104 951 statków z 45,14 mln t ładunków; 1973 r. - 93 463 jednostki i 48,03 mln t oraz w 1974 r. - 83 622 statki i 49,65 mln t., a w 1975 r. - 75 385 statków z 47,14 mln t. Jednostki niereńskie stanowiły tu 0,3%²⁶.

Zatrudnienie znajdują w pierwszej kolejności jednostki nowoczesne, najtańsze w eksploatacji. Chcąc zapobiec zjawisku braku ładunków dla niektórych statków zaproponowano, odpowiednio płatne, częściowo "unieruchomienie ładowni" bądź, używając naszej terminologii morskiej, "uwiązanie części tonażu na sznurku". Projekt ten wciąż nie zdaje egzaminu - stąd, ta obawa o konkurencyjność, a nawet dumping polskich barek i z innych krajów socjalistycznych. Jest to obawa o tyle wciąż bezzasadna, że

wyrażając ją zapomina się /?/ o faktycznym udziale flot niereńskich w żegludze reńskiej.

Do dyskusji nad problematyką prawno-międzynarodową dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym, przede wszystkim przyszłego połączenia Ren-Men-Dunaj i jego ewentualnych reperkusji dla żeglugi reńskiej oraz poszczególnych flot krajowych, włączyli się także /lub zostali włączeni/ już od dawna naukowcy, specjaliści od międzynarodowego prawa transportowego i spraw międzynarodowych w ogóle.

Pierwszą chyba konferencją międzynarodową poświęconą aspektom prawno-międzynarodowym połączenia Ren-Men-Dunaj było posiedzenie Austriackiego Związku Kanałowego i Żeglugowego /Österreichische Kanal - und Schifffahrtsverein/ odbyte w 1965 r. w Rotterdamie. /Posiedzenie to - sądzić należy - wiązało się z odbytą 20 VIII 1966 r. w Helsinkach 52 Konferencją Stowarzyszenia Prawa Międzynarodowego ILA na temat: "Rules on the Use of the Waters of International Rivers", której wyniki i rezolucja nie mają jednak charakteru prawa obowiązującego/.

Z kolei profesor uniwersytetu w Grazu - Paul Krzizanowski²⁷ publikuje obszerną rozprawę "Die Rechtslage des Rhein - Main - Donau - Verbindungsweges"²⁸, a w dniu 18 III 1971 r. w Wiedniu, z inicjatywy ww. Austriackiego Związku Kanałowego i Żeglugowego zorganizowano odczyt dra H.J.Hahna - profesora prawa międzynarodowego w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Linzu²⁹, będącego jednocześnie profesorem uniwersytetu w Würzburgu w RFN.

W styczniu 1972 r. w Wenecji podczas Okrągłego Stołu RFN-Włochy n.t. żeglugi śródlądowej - generalny radca prawny reńskiej żeglugi niemieckiej prezentuje stanowisko RFN m.in. w kwestiach wolności pływania po Renie³⁰.

I wreszcie ukazuje się w 1973 r., przy pomocy Niemieckiego Związku Kanałowego i Żeglugowego Ren-Men-Dunaj w Norymberdze³¹ i bawarskich ministerstw nauki i komunikacji w Monachium pięknie

wydana książka profesora prawa międzynarodowego uniwersytetu we Frankfurcie n. Menem - dra Günthera Jaenicke'go - prezentująca, z punktu widzenia RFN, status prawny przyszłej wielkogabarytowej drogi wodnej Ren-Men-Dunaj³².

Autor całość problemu rozważa w sześciu rozdziałach, z których cały rozdz. III /s. 50-70/ poświęcony jest Traktatowi Wersalskiemu, a przede wszystkim kwestii jak należy rozumieć obecnie art. 331 i 353 tego traktatu. Ponadto książka poprzedzona jest wstępem - komentarzem.

Jako technik nie czuję się kompetentny do skomentowania tej bezspornie interesującej i dla nas rozprawy; wydaje mi się jednak, iż treść tego dzieła przemawia za bliższym zainteresowaniem się nim, a być może nawet za przetłumaczeniem go na język polski.

Po uzyskaniu tej rozprawy /której nie ma i nie było w sprzedaży³³/ podjąłem z nią pewną polemikę³⁴ dając omówienie jej i przytaczając tłumaczenie obszernego, 10-punktowego, streszczenia autorskiego.

Skutkiem tego też jest publikacja Wajdy³⁵, który poddał krytyce twierdzenie Jaenicke'go o nieobowiązaniu już postanowień Traktatu Wersalskiego do będącego na ukończeniu budowy kanału Ren-Men-Dunaj dowodząc jednak, że "Republika Federalna ma prawo domagać się modyfikacji postanowień płynących z art. 332 i następnych, w kierunku zgodnym z duchem czasu. W żadnym wypadku jednak nie może to wpłynąć na ograniczenie zasady wolności żeglugi na kanale" /s. 125/.

/Wajda daje także w formie aneksu tłumaczenie 10 tez - czyli streszczenia rozprawy Jaenicke'go³⁶, co pozwala już szerszemu kręgowi zainteresowanych zorientować się o jej treści/.

W czasopiśmie niemiecko-języcznych rozprawa Jaenicke'go spotkała się wprost z entuzjastycznym przyjęciem i pozytywnymi komentarzami, a nawet była głównym tematem dorocznego zebrania członków Deutschen Kanal - und Schifffahrtsvereines Rhein - Main - Donau e.v. w dniu 17 X 1974 r. w Würzburgu z udziałem

bawarskiego ministra finansów - dra K.Hillermeiera i nadburmistrza Norymbergi - dra A.Urschlechtera³⁷.

Rzecz charakterystyczna, że dwa czasopisma referujące tę konferencję, tak wiedeńskie "Schiffahrt und Strom" jak i duisburskie "Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstrassen" uznały za stosowne powołać się najpierw na wystąpienia holenderskie o potrzebie zmiany lub rewizji art. 1 Aktu Mannheimskiego.

Oczywiście "das ist ein lösbares Problem" /To jest jeden problem dający się rozwiązać/. Czy jednak tak powinien on być rozwiązany jak to wyobrażają sobie nie tylko ci uczestnicy zebrania w Würzburgu?

Oto w zakończeniu podrozdziału "Souveränität der Bundesrepublik unstrittig" wspomnianego artykułu w "Zeitschrift für /.../" czyli "Suwerenność Republiki Federalnej bezsporna" znaleźć można bardzo interesujące, by nie powiedzieć brzemienne w nienajlepsze skutki nie tylko dla nas, stwierdzenie /przy moim podkreśleniu/:

"/.../ kanał Ren-Men-Dunaj podlega pełnej suwerenności Republiki Federalnej Niemiec. A więc RFN ma możliwość i obowiązek zawarcia umów o prawo pływania po tej drodze wodnej z zainteresowanymi państwami leżącymi nad Menem i Dunajem.

Ze względu na duże zainteresowanie tą kwestią państw leżących nad Renem nastąpią zapewne również konsultacje lub ugody z zachodnimi sąsiadami. Również byłoby wskazane w umowach handlowych RFN z południowo-wschodnimi państwami porozumieć się co do transportu towarów oraz podziału ładunków między towarzystwami żegludowymi /.../.

Wskazuje się dalej na solidarność państw członkowskich RWPG /dunajskich/ w kwestiach taryfowych - by nawoływać, że "RMD erfordert Solidarität des Westens" /Połączenie Ren-Men-Dunaj wymaga solidarności krajów zachodnich³⁸/ oraz szczególnego podejścia - najpierw na Renie - gdzie za przykład konsekwencji wolności żeglugi bierze się zawsze /!/ żeglugę polską.

Ze pracy Jaenicke'go nie przeceniam - najlepiej świadczy oficjalna RFN-owska opinia o niej zawarta w "Liście członkowskim Nr 3/74" wydanym po ww. zebraniu w dniu 17 X 1974 r. w Würzburgu³⁹: "Rozprawa znalazła ogólne uznanie i podczas obecnych pertraktacji między Republiką Federalną i krajami RWPG w sprawie międzynarodowego statusu prawnego wielkiej drogi wodnej żeglownej /czyli R-M-D; dopis. M.M./ i gra znaczną rolę jako materiał podstawowy"⁴⁰.

Na zakończenie tego rozdziału odnotujemy jeszcze głos prof. dra Karla Zemanka z Uniwersytetu Wiedeńskiego będący kanwą olbrzymiego artykułu: "Uregulować wielostronnie problemy kanału Ren-Men-Dunaj" w czasopiśmie RFN-owskim⁴¹. Całą swoją argumentację opiera on tam na sytuacji dunajskiej żeglugi austriackiej na tle innych flot na Dunaju.

E.

Tak było przed Konferencją Helsińską. Czy po niej głosy nam - państwom socjalistycznym - nieprzyjazne umilkły bądź są inne?

Już nap. noworoczny RFN-owski periodyk "Binnenschiffahrts-Nachrichten" przynosi krótką informację, że inny dyrektor holenderskiego Centralnego Biura Żeglugi Reńskiej i Śródlądowej /CBRB/, M. van den Bos⁴², wystąpił w Izbie Handlowej w Rotterdamie z apelem o przedsięwzięcie kroków przeciwko wschodnio-europejskim żeglugom państwowym na Renie oraz o rewizję Aktu Mannheimskiego⁴³.

Hamburski periodyk "Hansa"⁴⁴ - organ centralny żeglugi, budownictwa żeglugowego i portów w RFN /tak morskich jak i rzecznych/, będący jednym z najlepszych tego rodzaju czasopism w Europie, w czołowym artykule na pierwszej stronie Nr 4/1976, powołując się na opinie Wielkiej Brytanii i Hamburga już w tytule woła: "Ostkonkurrenz bleibt aktuell" /Konkurencja Wschodu nadal aktualna/.

Z kolei hollenderski "de Telegraf"⁴⁵, a więc gazeta niefachowa, daje znacznie dłuższy tytuł, ale też o wiele więcej mówiący: "Przedsiębiorstwa transportowe nękane nieuczciwą konkurencją: Żądanie podjęcia kroków wobec państw Bloku Wschodniego". Opiera się ona na informacjach zaczerpniętych z haskiego organu związkowego "Nederlands Vervoer overleg" /NVO/ skupiającego wszystkie gałęzie transportu, który stwierdza, że konkurencja państw RWPG daje się odczuć we wszystkich gałęziach transportu i zmusza NVO do rozpracowania polityki transportowej RWPG przy pomocy armatorów z Anglii, Niemiec Zachodnich, Danii i Holandii⁴⁶, którzy są zaniepokojeni rozszerzającym się promieniem działania polskiej floty morskiej oraz statków rzecznych Polski i NRD. Wnioskuje o zajęcie się tym przez EWG pod kątem wprowadzania odpowiednich klauzul transportowych do kontraktów handlowych z krajami RWPG.

Z powołaniem się na ten sam organ NVO, tę samą informację, ale nieco obszerniejszą, znaleźć można następnie w cytowanym już DVZ⁴⁷.

W dniu 10 VI 1976 r. w Congresgebau, w Hadze zorganizowano forum dyskusyjne: "Spojrzenia na poczynania transportowe Wschodniej Europy", na którym referat główny wygłosił W.G.A. de Meester - Dyrektor "Centraal Bureau voor de Rijn - en Binnenvaart"⁴⁸. Poruszono tam wszystkie rodzaje transportu, ale najwięcej miejsca poświęcono żegludze rzecznej operując danymi do 1973 r., wg których flota polska i NRD już dziś potęgują kryzys w żegludze reńskiej, i które - poprzez zmianę Aktów Mannheimskich /potwierdzonych Traktatem Wersalskim/ należy "wyrzucić" z Renu, a w żadnym razie nie dopuścić do szerszego tam wpłynięcia po otwarciu kanału Ren-Men-Dunaj. W referacie podaje się, że w 1973 r. licząc 10,5 mln t nośności flota państw zachodnich operująca na 18 000 km dróg wodnych przewiozła 400 mln t ładunków, z czego połowę na Renie /s. 1/, by dalej /s. 4/ stwierdzić, że o ile w 1972 r. żaden statek polski ani NRD-owski nie prze-

płynął granicą RFN - Holandia w Lbbit, to "w 1973 r. już 881 statków polskich o średnim tonażu 481 t przekroczyło tę granicę. Jeśli stwierdzimy, że ta liczba stanowi około 1/3 liczby statków holenderskich o tonażu od 200-500 t tam przechodzących, to wnioskować stąd można jaką pozycję w określonej części międzynarodowego rynku transportowego zajęła już w bardzo krótkim czasie wschodnioeuropejska żegluga śródlądowa. Godzi to przede wszystkim w małe przedsiębiorstwa samodzielne "żeglugowe" /s. 3/⁴⁹. Zaznaczymy, że na to forum w Congresgebauw zaproszono m.in. radcę handlowego ambasady PRL w Holandii.

Odnotujmy jeszcze 2 fakty:

Niemiecki Związek Przemysłu i Handlu /DIHT z Deutscher Industrie - und Handelstag, 53 Bonn, Adenauerallee 148/ w serii "Ost/West Gegenverkehr" wydał kolejną broszurę pod znamienym tytułem "Niemiecka gospodarka komunikacyjna we współzawodnictwie z państwami RWPG"⁵⁰ i z co najmniej intrygującą treścią, o czym niech zaświadczą choćby tytuły - bogato udokumentowanych rozdziałów: - Skutki konkurencji krajów COMECON w całej gospodarce - Istniejące możliwości uregulowanego współzawodnictwa z przedsiębiorstwami COMECON - Określenie celów ochrony niemieckich interesów komunikacyjnych - Instrumenty zabezpieczenia uregulowanego współzawodnictwa.

"Der Spiegel"⁵¹ z 14 VI 1976 r. przynosi krótką informację o "rujnującym współzawodnictwie czerwonej floty państwowej Europy Wschodniej" /ruinösen Wettbewerb die osteuropäischen Staatsschiffer, die rote Handels-flotte/, by w ostatnim zdaniu stwierdzić, że wobec niewykorzystania własnej floty - Bonn odrzuciło prośbę o wpłynięcie, z wycieczką polską, naszego statku.

Rodzić się może pytanie - na tle powyższego zestawienia faktów - czy np. z naszej, polskiej strony, w pełni wywiązujemy się ze zobowiązań przyjętych wobec floty niemieckiej w Porozumieniu żeglugowym RFN-PRL z 1971 r.?, czy tym samym nie dajemy

drugiej stronie powodów do kampanii - bo tak to trzeba chyba nazwać - przeciw polskiej obecności i aktywności szczególnie na Renie?

W specjalnym reportażu "Z Berlina do Szczecina" na pokładzie zachodnio-berlińskiego zbiornikowca⁵² są narzekania na ograniczenie swobody żagłów w Szczecinie, jednak bez próby analizy tego stanu. W jednym zaś z najlepszych czasopism specjalistycznych żeglugowych Europy, w duisburskim "Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstrassen" /ZFBW/⁵³ znaleźć można omówienie sprawozdania "Geschäftsbericht 1974/75 des Bundesverbandes der deutschen Binnenschiffahrt e.V.", a w nim stwierdzenie, iż "z przykrością trzeba stwierdzić, że PRL do dzisiaj nie wywiązuje się z zobowiązań" - i dalej - "W każdym przypadku wydaje się zrozumiałe i usprawiedliwione, gdy Ministerstwo Komunikacji RFN - wobec bezspornego faktu istnienia nadwyżki tonażowej we flocie i niedoboru jej zatrudnienia - nie udziela obecnie takich zezwoleń lub nie pozwala ich udzielać" /chodzi o zezwolenie na przewozy polską flotą w obrębie RFN/.

Omówieniu temu dano tytuł "Offene Probleme in der Zukunft" czyli "Otwarty problem na przyszłość" traktując w nim w pierwszej kolejności o statkach polskich i - co jest rzadkością - także o CSRS /"Binnenschiffsverkehr mit der Tschechoslowakei"/.

Nie miejsce tu na głębsze analizowanie zasadności "oskarżeń" zwłaszcza, gdy się zważy, że udział naszej floty w pracy przewozowej krajów zachodnich, czyli przewozy liczone w tonokilometrach są znikome - co widać wyraźnie z porównania poz. 20 i 19 w tabl. 1. Byłoby jednak kardynalnym błędem bagatelizowanie tych sygnałów i nie wyciąganie z nich wniosków dla naszej przyszłościowej polityki transportowej. Jest to tym bardziej konieczne, że o ile i te np. moje rozważania są przede wszystkim budzeniem naszej szerszej opinii publicznej, uczuleniem jej, to w Europie Zachodniej mamy szereg opracowań i studiów, za

którymi stoją autorytety naukowe czy oficjalne liczące się tam związki i stowarzyszenia lub osobistości rządowe. Nie wolno nam przechodzić obok nich, jak też byłoby błędem nie widzenie, choć chronologicznie wygląda to paradoksalnie - że u podstaw olbrzymiej, czołowej publikacji osobistości z Federalnego Ministerstwa Komunikacji, J.Hübenera⁵⁴ w "ZFBW" z sierpnia 1975 r. leżą przyczyny i powody, które dopiero w maju 1976 r. zrelacjonowała inna osobistość, szef pionu żeglugi śródlądowej z tegoż ministerstwa O.M.Teuscher w artykule: "1975 r. - wyjątkowo zły rok dla żeglugi śródlądowej"⁵⁵. Po prostu, gdy się ma kłopoty u siebie / i to kłopoty strukturalne/, zwłaszcza z "żeglugą rodzinną", /bo tak chyba należy tłumaczyć francuskie "battellerie artisanale" czyli gdy poszczególne statki są własnością poszczególnych rodzin⁵⁶ / i kiedy dochodzi do tego jeszcze konkurencja kolei, szuka się winnego zwykle za miedzą⁵⁷. Zapomina się przy tym, że transport jest funkcją handlu i że dobrze świadczy o naszych handlowcach zastrzegających w kontraktach międzynarodowych przywilej możliwie największych przewozów dla własnej floty⁵⁸.

Nie można też mieć na uwadze, że wszystkie te zagadnienia wolności żeglugi na Renie, prawnego charakteru połączenia Ren-Men-Dunaj itd. przekazano do kompetencji Komisji Europejskiej w Brukseli⁵⁹, mimo sprzeciwu Francji opowiadającej się za powierzeniem tej kwestii Centralnej Komisji Reńskiej i sprzeciwiającej się rewizji Aktów Mannheimskich⁶⁰. Francja jest wyuczulona na każde ograniczenie jej praw narodowych, a gdy chodzi o problematykę prawno-międzynarodową dróg wodnych i żeglugi śródlądowej, to patrzy na nią przez pryzmat rozpoczętej budowy kanału Ren-Rodan, inwestycji o wybitnym znaczeniu europejskim⁶¹. Ma również Francja wyspecjalizowaną placówkę, Institut du Droit International des Transports /3, rue J.Lelieur, 67000 Rouen/, która na bieżąco zajmuje się tymi zagadnieniami.

Drogi wodne śródlądowe i żegluga rzeczna nie miały w naszym kraju po 1948 r. "dobrej prasy", były spychane wciąż "na potem" - nikt zatem z prawników nie widział głębszego sensu w ewentualnej specjalizacji w tej dziedzinie. Sytuacja diametralnie zmieniła się po VII Zjeździe PZPR, gdyż już 6 I 1976 r. na posiedzeniu Biura Politycznego KC PZPR zapadły odpowiednie postanowienia, które legły u podstaw decyzji Prezydium Rządu PRL z 23 I 1976 r. o zadaniach śródlądowego transportu wodnego i środkach inwestycyjnych /decyzja Nr 8/76 preliminarzowa m.in. 10,3 mld zł na inwestycje w latach 1976-82/. Czekają więc nas olbrzymie zadania do odrobienia, również i w problematyce prawno-międzynarodowej dróg wodnych i żeglugi śródlądowej.

XXX Sesja RWPG odbyta w Berlinie w dniach 7-9 VII 1976 r. uznała za konieczne opracowanie "wspólnych kierunkowych programów współpracy w najważniejszych gałęziach produkcji materialnej na okres 10-15 lat", a za jeden z głównych uznano "program współpracy w dziedzinie rozwoju połączeń komunikacyjnych między państwami RWPG we wszystkich dziedzinach przewozów", który "będzie zmierzał do modernizacji różnych środków transportu, do racjonalnego rozwoju krajowych systemów komunikacyjnych powiązanych ze sobą nawzajem, a także powiązanych z europejską siecią komunikacyjną".

Komunikat końcowy z tej sesji podkreśla także mocno rangę helsińskiej "Wielkiej Karty Pokoju", z którą uchwały XXX Sesji RWPG są jak najbardziej zgodne.

Pod "Aktym Kończącym Konferencji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie" podpisy złożyli szefowie prawie wszystkich państw europejskich. Wydawałoby się zatem, że wszystkie wyżej przytaczane wypowiedzi i deklaracje kwestionujące potrzebę wolności żeglugi śródlądowej nie będą miały po Helsinkach miejsca, będą wygasały bądź będą zmierzały do znalezienia forum dyskusyjnego. Forum to jest konieczne, by wypracować formułę współpracy

Wschód-Zachód i w tej dziedzinie.

Nie będzie to łatwe m.in. dlatego, że za wszystkimi wystąpieniami Holandii, Szwajcarii czy Austrii - czego nie kryją - stoi RFN. Poznanie zaś przytoczonego znikomego lecz chyba reprezentatywnego wycinka faktów, powinno pomóc stronie polskiej w przygotowaniu się do tej dyskusji i do czekającego nas uregulowania prawnego spraw połączenia żeglugowego Bałtyk-Odra-Dunaj, choć tu już - dzięki wrocławskiemu Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej - zrobiono pierwsze kroki⁶².

Na zakończenie jeszcze 2 uwagi:

1/ interesując się profesjonalnie drogami wodnymi i żegluga rzeczna, a sprawami Odry i kanału Odra-Dunaj w szczególności, co wykazałem w publikacji "Odrzańska droga wodna"⁶³, nie zetknąłem się z problematyką prawno-międzynarodową tu poruszaną u naszych sąsiadów CSRS i NRD; znajduje ona natomiast należne miejsce w ZSRR⁶⁴ i w Komisji Duńskiej⁶⁵.

Zainteresowanie m.in. tą problematyką prawno-międzynarodową w świetle rośnie tym bardziej, im bardziej zaczyna się dostrzegać czym są drogi wodne w ogóle⁶⁶ czy np. tylko Odra w zagospodarowaniu przestrzennym⁶⁷ oraz jakie korzyści faktycznie zyskuje się w transporcie wodnym na tle innych rodzajów transportu. Ostatecznie np. badania służb wodnych Szwajcarii⁶⁸ wykazują, że zużycie energii /E/ na jednostkę przewiezioną i zanieczyszczenie środowiska /Z/ z tego tytułu kształtuje się następująco /E:Z/:

rurociąg	2:0,2	ciężarówka /mała/	90:45
statek	2:2	pociąg	3:2
ciężarówka		samolot	73:5
/canion/	26:14		

Już zaczyna być groźne dla dalszego rozwoju naszych portów morskich Szczecin-Swinoujście niedocenienie roli Odry, a może nawet grozić zepchnięciem ich do roli drugorzędnych, jeśli zjawisko to nie ulegnie metamorfozie i nie spojrzy się na nie -

zwłaszcza na tranzyt - perspektywicznie i kompleksowo⁶⁹.

Musimy też pamiętać, że rzeka Odra przestała być tylko rzeką graniczną między PRL a NRD z chwilą ponownego wpłynięcia na nią floty CSRS na całą trasę Szczecin-Koźle. Wszelkie ponadto zamierzenia inwestycyjne na Odrze granicznej czy budowy zbiornika wodnego w Raciborzu mogą okazać się tylko zamierzeniami, jeśli nie nastąpi wcześniejsze porozumienie i uregulowanie prawne⁷⁰. Na samej zaś Odrze granicznej powstają już problemy z jakimi nasz kraj dotychczas nie zetknął się; oto w lipcu 1976 r. pełnomocnik rządu NRD d.s. współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych zwrócił się do ministra rolnictwa PRL o wyrażenie zgody na bezzwrotny pobór wody dla rolnictwa i przemysłu NRD z granicznych odcinków rzeki Nysy Łużyckiej w ilości $1,6 \text{ m}^3/\text{s}$, z Odry granicznej $27,94 \text{ m}^3/\text{s}$ z tego:

a/ do ujścia Warty - $21,56 \text{ m}^3/\text{s}$ - w 14 przekrojach, b/ między ujściem Warty a Widuchową - w 4 punktach - $6,38 \text{ m}^3/\text{s}$ i z Odry Zachodniej, w Schwedt - $7,54 \text{ m}^3/\text{s}$. Ujęcia te miałyby być zbudowane w bieżącym 5-leciu.

Łącznie zatem chodzi tu o pobór ponad 1 mld m^3 wody rocznie, gdy w kraju od wielu lat toczy się dyskusja nad zbudowaniem zbiornika wodnego w Raciborzu, największego na Odrze, który mógłby zmagazynować ok. $0,4 \text{ mld m}^3$ wody dla zasilania m.in. szlaku żeglownego podczas suszy. Inwestycja ta kosztowałaby ok. 8,7 mld zł.

Rzecz zatem idzie o prawie trzy "Raciborze" i co więcej - o ile woda ze zbiornika "Racibórz" bądź z innych projektowanych do budowy zasilałaby rzekę podczas jej naturalnych stanów niskich, utrudniających lub wprost uniemożliwiających uprawianie żeglugi - pobór wody podczas suszy dla rolnictwa będzie największy pogarszając i tak już niskie głębokości naturalne. Obniżenie to sięgnie od ok. 30 cm w rejonie Odry środkowej czyli na płyciznach /przemiałach/ głębokości spadną wtedy do ok. 80-90 cm, zaś na dolnej Odrze, poniżej Kostrzyna do ok. 20 cm, czyli do głębokości ok. 100-115 cm.

Zauważmy, że gdy podejmowano próbne rejsy na Odrze niezeglownej w dół od Ostrawy dla potrzeb CSRS w kwietniu 1975 r. - mimo zabiegów największych fabryk czeskich, VZKG - Ostrawa, nie udało się uzyskać upuszczenia jednorazowej /!/ fali wody ze zbiorników CSRS, by ułatwić tę pokazowo-doświadczalną żeglugę. Z kolei pertraktując z ZSRR o budowie zbiorników wodnych na Bugu strona polska została poinformowana, iż większą część zmagazynowanej wody - po realizacji tych inwestycji - będzie trzeba przekazać do dyspozycji ZSRR, w propozycji wody dopływającej /zlewni/ z terytorium Zw. Radzieckiego do tych zbiorników.

Jeśliby to kryterium przyjąć w odniesieniu do zamierzeń NRD wobec poboru wody z Odry granicznej - to kraj ten może pobrać tylko znikome ilości wody, jako że dopływy lewobrzeżne Nysy Łużyckiej i Odry, czyli z terytorium NRD są znikome⁷¹.

Jest to problem dostrzeżony w porę przez władze polskie, co spowodowało, że wniosek NRD o pobór wody spotkał się z odmową.

Znaleźć można jednak jeszcze inne problemy, chwilowo w czasie i merytorycznie odległe, a niezauważenie ich sedna dzisiaj może spowodować w przyszłości nieodwracalne skutki.

Oto kilka przykładów:

a/ W protokóle z 5-tego posiedzenia polsko-czechosłowackiej Grupy Roboczej do spraw integracji dróg wodnych i żeglugi, odbytego w Warszawie w dniach 11-15 października 1976 r. zauważono min. 8 problemów prawno-międzynarodowych do rozwiązania przed rozpoczęciem budowy kanału Odra-Dunaj /załącznik Nr 2 do protokołu/, ale w kolejnym załączniku - Nr 3 omawiającym "Stopień zainteresowania państw budową połączenia kanałowego Odra-Dunaj" znajduje się m.in. takie oto zaskakujące stwierdzenie oparte na rozważaniach dla 2000 roku: -

"Chcąc określić udział poszczególnych państw w obrotach międzynarodowych na Kanale proponuje się wyłączyć przewozy wewnętrzne na terytorium CSRS w ilości 12 370 tys. ton i Polski w ilości 19 300 tys. ton - razem 31 370 tys. ton.

Przewozy międzynarodowe i udział procentowy poszczególnych państw w tych przewozach pokazano w poniższej tabelicy:

K r a j	Przewozy w tys. ton			Struk- tura %%
	eksport	import	razem	
Polska	12 210	3 000	15 210	20
Austria .	920	5 600	6 520	8
Bulgaria	220	2 890	3 110	4
CSRS	9 280	9 840	19 120	25
Jugosławia	560	600	1 160	2
Rumunia	690	5 030	5 720	7
Węgry	3 820	7 160	10 980	14
Inne państwa	11 000	4 700	15 700	20
Razem	38 700	38 700	77 400	100

Wyniki tej tablicy możnaby przyjąć jako jeden z wariantów propozycji udziału zainteresowanych państw w nakładach inwestycyjnych na budowę Kanału.

W przypadku realizacji połączenia Dunaj-Łąba w okresie późniejszym niż kanału Dunaj-Odra należałoby włączyć także Niemiecką Republikę Demokratyczną do ww. państw zainteresowanych budową połączenia Odra-Dunaj".

Pomiędzy zasadność i utopijność uzyskania np. 7-procentowego udziału finansowego Rumunii w tym przedsięwzięciu lub 14-procentowego Węgier przy olbrzymich potrzebach wewnętrznych tych krajów w dziedzinie gospodarki wodnej - to czym wytłumaczyć pominięcie w tych rozważaniach udziału NRD?

Wszak NRD leży nad Odrą, ma z nią dobre połączenie żeglugi Berlin - duży ośrodek przemysłowy, Odrą dociera się do sportu portu morskiego Wolgast oraz wodami osłoniętymi Byłtyku - do Stralsundu! NRD natychmiast skorzysta z kanału Odra-Dunaj.

Jeśli faktycznie z kolei my dążymy do budowy połączenia Odra-Dunaj wierząc, iż prze do tego także CSRS, to protokółarne ujęcie, że "W przypadku realizacji połączenia Dunaj-Łaba w okresie późniejszym niż kanału Dunaj-Odra należałoby włączyć także Niemiecką Republikę Demokratyczną do ww. państw zainteresowanych budową połączenia Odra-Dunaj", ma zupełnie inną wymowę. Wynika z niego jasno: -

arbitralnie wyłączamy NRD już teraz z obowiązku interesowania się Odrą /jej dalszą modernizacją i zabudową/; Połączenie Odra-Dunaj musi być traktowane bowiem jako logiczne przedłużenie Odrzańskiej Drogi Wodnej tak geograficznie jak i czasowo-realizacyjnie.

- połączenie Dunaj-Łaba, choć wielokrotnie technicznie trudniejsze do realizacji i kosztowniejsze, będzie wcześniej zbudowane. CSRS potwierdza tym samym swoje większe zainteresowanie tym połączeniem niż Dunaj-Odra.

Skoro zaś tak, to należałoby stąd wyciągnąć sensowny wniosek, iż "czas skończyć tę zabawę" czyli - mimo wszystko już teraz dość kosztowne - przerwać studia i badania całego połączenia Odra-Dunaj i skoncentrować się wyłącznie na wyjaśnieniu kwestii opłacalności przedłużenia żeglownej Odry do Ostrawy w CSRS, z punktu widzenia interesów zespołu portowego Szczecin-Swinoujście. Jeśli odpowiedź uzyska się pozytywną - to przyłączenia żeglugowe Ostrawy należałoby wówczas dokonać jak najszybciej. Z kolei dobrą obsługę Ostrawy winniśmy spowodować za jakiś czas wyjście CSRS z konkretną i interesującą dla nas propozycją odnośnie reszty połączenia Odra-Dunaj.

Dużą, a nawet b. dużą rolę może tu odegrać Austria poprzez wywieranie odpowiedniej presji, a także niektóre inne państwa naddunajskie.

I tu dochodzimy do kolejnego problemu.

b/ Wydaje się, iż nota Rządu PRL skierowana do sekretarza wykonawczego EKG ONZ w sprawie pełnego polskiego poparcia dla zwołania trzech ogólnoeuropejskich kongresów m.in. kongresu transportowego⁷² zobowiązuje nas nie do akcyjnego traktowania zagadnień europejskiego, czy transeuropejskiego transportu wodnego, a widzenie ich jako procesu ciągłego i wymagającego własnego, naszego polskiego, spojrzenia na zachodzące zjawiska. Jest - moim zdaniem - niebezpieczne dla polskich interesów żeglugowych i handlu zagranicznego podejście typu: Dunaj jest daleko, kanał Ren-Men-Dunaj jeszcze dalej /bo i budowa się przeciąga/, a nasz bliski geograficznie kanał Odra-Dunaj wciąż jest w sferze tylko dyskusji /technicznych i wstępnych interministerialnych sondowań opinii/.

Po prostu wiele krajów Europy tymi zagadnieniami żyje, mocno interesuje się - nasze ewentualne obecne desinteressement może być za lat kilka nie do odrobienia. Dla przykładu dalszych parę zaszłości z ostatnich miesięcy: -

Od 13-17 IX 1976 r. we Wrocławiu odbyło się posiedzenie ekspertów /grupy roboczej/ EKG ONZ d.s. połączeń żeglugowych transeuropejskich, a głównie w sprawie budowy kanału Dunaj-Odra-Łąba, a na kilka dni przedtem, bo 10-12 IX 1976 r. w Lauenburgu n. Łabą, przy udziale przedstawicieli CSRS, odbyły się "Lauenburger Elbschiffahrtstag 1976 mit dem Motto E l b e - I n t e r n a t i o n a l - "Lauenburskie Dni Żeglugi Łabskiej 1976 pod hasłem Ł a b a M i ę d z y n a r o d o w a "⁷³, gdzie mówi się - nie pierwszy raz zresztą w RFN i w polityce komunikacyjnej senatu Hamburga - by Czechosłowacja i NRD dały sobie spokój z kanałem Odra-Dunaj, a zainteresowały się Łabą jako "Billiger Transportweg für CSSR und DDR" /jest to tytuł jednego z rozdziałów publikacji brzmiący w polskim "Tania droga transportowa dla CSRS i NRD"/. RFN jest gotowa stworzyć tym krajom odpowiednie zachęty. Co na to nasz Szczecin-Swinoujście

obecnie współpracujący z Rostockiem i ignorujący konkurencję Hamburga i Lubeki?

W dniach 17 i 18 X 1976 r. przebywał w Polsce oficjalnie w Komisji Odry i Zjednoczeniu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu wicedyrektor Sekretariatu Komisji Dunajskiej - Gheorghe Secerin podkreślając zainteresowanie krajów członkowskich Komisji Dunajskiej pracami inwestycyjnymi na Odrze i podejściem polskim do sprawy budowy kanału Odra-Dunaj /przybył on do nas po kilkudniowych rozmowach oficjalnych w Pradze/.

Nie sądzę też by działania zwłaszcza Austrii w tej dziedzinie były robione na pokaz⁷⁴, jest jednak zastanawiające w każdym razie, że np. na podanym wyżej VI posiedzeniu grupy roboczej EKG ONZ we Wrocławiu, w którym uczestniczyli co najwyżej wyżsi urzędnicy ministerialni i eksperci, Austria była reprezentowana przez wiceministra związkowego budownictwa i techniki - R. Pertusiniego /i doradców/, a w dniu 14 X 1976 r. na jubileusz 25-lecia "Ostereichischer Kanal- und Schiffahrtsverein" zorganizowany w Gobelinsaal des Hauses der Industrie in Wien z udziałem kompetentnych przedstawicieli z wielu krajów Europy⁷⁵ i podstawowym referatem szwajcarskim "Europejska żegluga śródlądowa w r. 2000" - przybył prezydent republiki, dr Rudolf Kirchschläger.

Jest to przykład - jak zwykle każdy dobry przykład - do naśladowania. Zwłaszcza gdy chodzi o Odrę, na której krzyżują się nie tylko polskie interesy i które wobec b. trudnej sytuacji w kolejnictwie zostały dostrzeżone w całej pełni przez Rząd PRL czego dowodem są decyzje rządowe z 23 I 1976 r., m.in. ta Nr 8/1976 o potrzebie maksymalnego wykorzystania żeglugowego tej rzeki i pilnego utworzenia z niej drogi wodnej IV kl. międzynarodowej czyli dla pojedynczych barek o minimum 1.350 t ładowności.

Wrocław, dnia 10 grudnia 1976 r.

P r z y p i s y

¹ Uczestnictwo swoje zgłosili i materiały sympozyjne otrzymali także: a/ sekretarz Stałej Komisji Transportowej RWPg - A.M. Rumiancew, b/ W.J. Danew - z dyrekcji żeglugi w Warnie. Nadesłali oni wyjaśnienia o niemożliwości uczestnictwa. Delegacja rumuńska mimo zgłoszenia nie przybyła z nieznanych powodów.

² Sprawozdania z sympozjum raciborskiego opublikowano m.in. w: a/ "Gospodarka Wodna" nr 2/1973, s. 77-80 z erratą w nr 6/1973, s. 213/, b/ "Technika i Gospodarka Morska" nr 3/1973, s. 168-170, c/ "Biuletyn Naukowy Zakładu Stosunków Międzynarodowych Instytutu Śląskiego w Opolu" Nr 5/41, 1972, s. 95-114.

³ J. Rummel: "Niektóre zagadnienia prawne budowy kanału Odra-Dunaj", referat w: "Kanał Odra-Dunaj. Materiały Międzynarodowego Sympozjum", s. 25-46, Wrocław 1972 /oraz s. 79-94/ "Biuletynu Naukowego Zakładu Stosunków Międzynarodowych Instytutu Śląskiego w Opolu" Nr 5/41, 1972/.

⁴ Dr hab. G. Rysiak - docent prawa międzynarodowego w Uniwersytecie Jagiellońskim. Wystąpienie w dyskusji, s. 96-100 w "Międzynarodowym Sympozjum Kanał Odra-Dunaj. Materiały posympozjalne", Wrocław 1972.

⁵ Dr hab. J. Kokot - prof. zw. nauk. polit., dyrektor Instytutu Śląskiego w Opolu. Wystąpienie w dyskusji, s. 114-117, ibidem.

⁶ Nie jest to stwierdzenie ścisłe, gdyż licząc od Dunaju połączenie to biegłoby graniczną rzeką Morawą /March/ między CSRS - Austrią na długości 61,4 km.

⁷ Chodzi tu o ujęty w ogólnej koncepcji kanału Odra-Dunaj z 1967 r. przerzut wody z Dunaju do deficytowego ostrawsko-karwińskiego okręgu przemysłowego /leżącego w zlewni Odry/ w ilości nawet do 60 m³/s dla potrzeb naszego Górnego Śląska.

⁸ J. Gilas: "Prawne problemy budowy i eksploatacji przyszłej magistrali Bałtyk-Odra-Kanał Odra-Dunaj-Morze Czarne", "Biuletyn Naukowy Zakładu Stosunków Międzynarodowych Instytutu Śląskiego w Opolu", Nr 1/43, 1973, s. 5-35.

⁹ L. Gelberg: "Refleksje prawne nad zamierzoną budową kanału Odra-Dunaj", źródło jw., ale Nr 4/46, 1973, s. 5-25.

¹⁰ M. Miłkowski: "Reżim prawnomiędzynarodowy rzeki Odry i kanału Odra-Dunaj. Suplementarne uwagi technika", "Przegląd Stosunków Międzynarodowych" Nr 2/50, Opole 1974, s. 85-100.

11 Obecnie polskie przedstawicielstwa żeglugi śródlądowej działają w Duisburgu, Antwerpii /na Benelux/ i w Berlinie Zachodnim.

12 "Słowo Polskie" z 10 XII 1972 r.

13 Chodzi tu przede wszystkim o zdobywanie patentów sterników reńskich przez polskich nawigatorów, co potem zwalnia nasze statki od brania pilota.

14 Stosownie do art. 10.2 tego porozumienia "ulega ono każdorazowo przedłużeniu na dalsze jednoroczne okresy, jeżeli żadna z Umawiających się Stron nie wypowie go pismnie na sześć miesięcy przed upływem danego okresu". W dniach 14-16 X 1975 r. były prowadzone w RFN dalsze rozmowy nt. współpracy w żegludze śródlądowej. Nie wniesiono jednak żadnych zmian do Porozumienia.

15 To w ramach tego porozumienia /oraz dzięki zawarciu podobnych umów między RFN a NRD/ dotarły w dniu 10 V 1973 r. pierwsze barki RFN-owskie i zachodniobierlińskie do Szczecina, a w dniu 8 VI 1974 r. - do Wrocławia /barka "Eyre"/. Do końca 1973 r. były w Polsce już 222 barki z RFN i Berlina Zach. z ładunkiem 119 tys. t w 1974 r. - 379 barek z 166 tys. t i w 1975 r. - 447 statków z 231 tys. t. Polskie barki, w ramach wcześniejszych porozumień dotarły w dniu 2 IX 1969 r. nawet do Bazylei pływając już uprzednio do Holandii, Belgii, RFN i północnej Francji. Obecność polskiej floty nawet w Bazylei jest podtrzymywana: w 1975 r. polskie barki przywoziły tam 7730 t ładunków /0,1 % całości przeładunków portu Bazylei/.

16 W moim opracowaniu wykazanym w odsylaczu 10.

17 Nr 4/1974, s. 122/123, informacja: "La liberté de navigation sur le Rhin".

18 Jest to nie dosłownie zacytowany art. 1 Konwencji Dunajskiej zawartej w Belgradzie w dniu 18 VIII 1948 r. mówiący: "Żegluga na Dunaju będzie wolna i otwarta dla obywateli, statków handlowych i towarów wszystkich państw na zasadzie równości, o ile chodzi o opłaty portowe i żeglugowe oraz o warunki, którym podlega żegluga handlowa...". Konwencja Belgradzka obowiązująca od 11 V 1949 r. nie przewiduje wolności żeglugi kabotażowej.

19 Art. 45 b Aktów Mannheimskich uprawnia Centralną Komisję Reńską do wprowadzenia uzupełnień i modyfikacji do konwencji na wniosek rządu państwa nadbrzeżnego "dotyczący właściwego rozwoju żeglugi na Renie" /"à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation sur le Rhin"/.

20 "Navigation, ports et industries" Nr 7/1974, s. 225/226.

21 UINF /Union Internationale de la Navigation Fluviale/ jest międzynarodową federacją stowarzyszeń krajowych grupujących w każdym z krajów członkowskich przedsiębiorstwa żeglugi rzecznej. Główna rola UINF polega na właściwym reprezentowaniu interesów żeglugi śródlądowej w organizacjach międzynarodowych: EKG-ONZ, Radzie EWG, MOP itd.

- 22 "Navigation, ports et industries" Nr 17/1974, s. 574.
- 23 Nr 44, November 1974, s. 5: "Rhein-Main-Donau-Kanal keine Gefahr".
- 24 "Navigation, ports et industries" Nr 6/1975: Dans la navigation fluviale européenne. Questions internationales. "Vers une limitation de la liberté de navigation sur le Rhin? s. 199.
- 25 Wg austriackiego "Schiffahrt und Strom" Nr 41, April 1974, s. 17.
- 26 Wg strasburskiego "Navigation..." Nr 6/1975, s. 161 i 187-188.
- 27 Cytowany już /vide odsyłacz "9"/ prof. L. Gelberg, z PAN w Warszawie, w swojej rozprawie przywołuje P. Krzizanowskiego niesłusznie jako autora zachodnioniemieckiego /s. 24, odsyłacze 38 i 39/. Błąd ten bierze się stąd, iż obecnie P. Krzizanowski mieszka w RFN i jest profesorem uniwersytetu w Hannoverze.
- 28 P. Krzizanowski: "Die Rechtslage des Rhein-Main-Donau-Verbindungsweges", "Archiv des Völkerrechts", Band 14, Heft 3/4 1970. Jest ona przetłumaczona na jęz. polski i znajduje się w "Navicentrum" we Wrocławiu.
- 29 "Schoffahrt und Strom", Nr 19/1971 i Nr 41/1974, s. 15.
- 30 H.V. Pabst: "Sguardo generale a problemi particolari", s. 39-52 w: "La navigazione interna o fluvio - marittima nella Repubblica Federale Tedesca. Atti della Tavola Rotonda tenuta il 22 gennaio 1972", Centro Studi di Diritto Fluviale e della Navigazione Interna, Venezia, 1973.
- 31 Nie mylić z Rhein-Main-Donau A.G. w Monachium.
- 32 Günther Jaenicke: "Die neue Grossschiffahrtsstrasse Rhein-Main-Donau. Eine völkerrechtliche Untersuchung über den rechtlichen Status der künftigen Rhein-Main-Donau-Grossschiffahrtsstrasse", Athenäum - Verlag Frankfurt am Main - 1973; t. 21 w serii "Völkerrecht und Aussenpolitik", 120 stron A5 - w tym streszczenia /w jęz. niemieckim, angielskim i francuskim po 5 stron/. W 132 przypisach przywołano wiele źródeł.
- 33 Jeden egzemplarz jest w moim posiadaniu, drugi przekazałem bibliotece Instytutu Śląskiego w Opolu, a trzeci prof. dr hab. J. Gilasowi z Wydziału Prawa UMK w Toruniu.
- 34 M. Miłkowski: "Studium dokumentacyjne Nr 1: Współpraca z Komisją Dunajską na tle problematyki prawno-międzynarodowej dróg wodnych żeglownych o znaczeniu międzynarodowym", maszynopis 116 stron A4, Biuro Bad. Projektowe Żegluga Śródlądowej - Wrocław, lipiec 1975 r. /gdzie cz. III traktuje wyłącznie o problematyce prawno-międzynarodowej/.
- 35 St. Wajda: "Kanał Ren-Men-Dunaj a obowiązywanie postanowień traktatu wersalskiego", "Przegląd Stosunków Międzynarodowych" Nr 6/60, Instytut Śląski - Opole 1975, ss. 109-132.

- 36 Ibidem, ss. 129-132.
- 37 Vide: a/ "RMD-Regime - ein lösbares Problem", "Schiffahrt und Strom" Nr 44, November 1974, s. 5 oraz b/ "Rechtstatus beschäftigt Rhein-Main-Donau-Kanalverein", "Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstrassen" Nr 12, s. 505-508, Duisburg - 1974.
- 38 Tytuł artykułu w "Schiffahrt und Strom" Nr 44/1974, s. 2.
- 39 Mitgliederbrief Nr 3/74, Deutscher Kanal-Schiffahrtsverein Rhein-Main-Donau, e. V; 85 Nürnberg-Marienplatz 4/II, Oktober 1974.
- 40 W dniu 26 VI 1954 r. RFN zawarła umowę z Jugosławią, w której zgodzono się wzajemnie, by odpowiednio ich statki mogły dokonywać przewozów na odcinkach Dunaju znajdujących się pod ich suwerennością terytorialną. Są również umowy bilateralne o współpracy między przedsiębiorstwami żegludowymi państw naddunajskich a Bayerische Lloyd /przedsiębiorstwo bawarskie/. W 1973 r. uzgodniono umowę bilateralną z Jugosławią, ale jej nie podpisano. /Ostatnie rozmowy przeprowadziła delegacja jugosłowiańska żeglud dunajskich w marcu 1976 r. w Ratyzbonie i kontynuowane były one w maju - vide "Zeitschrift für Binnenschiffahrt und Wasserstrassen" Nr 4/1976, s. 158/. Natomiast ZSRR - mimo że zdaniem RFN /vide "ZFBW" Nr 8/1975, s. 320/ jest bardzo zainteresowany połączeniem Ren-Men-Dunaj, przerwał w 1973 r. rozmowy w Ratyzbonie na te tematy.
- 41 "Die Probleme des Rhein-Main-Donau-Kanals multilateralregeln", "Deutsche Verkehrszeitung" Nr 139, 20 XI 1964 r.
- 42 Wypowiedzi wcześniejsze, innego dyrektora tego biura, de Meester'a - vide przypis 10 i 17.
- 43 W oryginale, "Binnenschiffahrts - Nachrichten" Nr 1 z 10 I 1976 r., napisano: "... Zur Gesundheit der Binnenschiffahrt sei ein gewisser Schutz gegen die osteuropäischen Staatsreedereien notwendig. Dazu müsste die Mannheim - Akte geändert werden... Deshalb seien schnelle Massnahmen erforderlich" /s. 12/.
- 44 "Ostkonkurrenz bleibt aktuell, H a n s a Nr 4, Hamburg - 1976, s. 259.
- 45 "Vervoerders lijden onder oneerlijke concurrentie: Maatregelen verlangd tegen "Ostbloklanden", de T e l e g r a a f, Rotterdam - 15 IV 1976 r.
- 46 Odpowiedni raport dla NVO o "Penetracji krajów Bloku Wschodniego na zachodnio-europejskim rynku transportowym" opracowało m.in. przedsiębiorstwo B.V. - I.N.O.G.: Internationale Maatschappij tot Overneming van Goederen z Rotterdamu /wg stanu na 21 IV 1976 r./.
- 47 "Holland: Protektion gegen Ostkonkurrenz", "Deutsche Verkehrszeitung" Nr 48, s. 2, 20 IV 1976 r.
- 48 Referat ten rozprawiany wcześniej przez Contactorgaan NVO nosił w oryginale tytuł: Forumdiscussie "Het Vervoersbeleid ten aanzien van

"Ost-Europa" /maszynopis GA4/ i był powielony dodatkowo przez IMOG - Rotterdam na jęz. niemiecki.

49 Chodzi tu przede wszystkim o barki będące własnością jednej rodziny, która na niej zamieszkuje itd.

50 "Die deutsche Verkehrswirtschaft im Wettbewerb mit den COMECON - Staaten", seria "Ost /West Gegenverkehr" Nr 155, DIHT - Bonn 1976, broszura 27A5.

51 "Der Spiegel" Nr 25 z 14 VI 1976 r., s. 76, rubryka "Trendy" zakończenie informacji "Russen am Rhein" ze stwierdzeniem: "Dieses Jahr untersagte Bonn den Polen ihren Ausflug, um die unausgelastete deutsche Flotte zu schützen".

52 T. Scharnhorst, H. Mulhaupt: "Kneipen - Landgang an der "Friedengrenze" ist den Schiffen verboten. Mit MS "Dettmer - Tank 42" von Berlin nach Stettin", "NRZ" Nr 297, Weihnachten 1975 /Reportagen/.

53 "Ost-West-Verkehr", Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" Nr 8/1975, s. 137-138.

54 J. Hübner: "Entwicklungsaussichten für den Verkehr mit Binnenschiffen Zwischen West - und Osteuropa"; Ibidem, ss. 287-293.

55 O.M. Teuscher: "1975 - ein schlechtes Jahr für die Binnenschifffahrt", Ibidem - Nr 5/1976, s. 161-162.

56 Porównaj "4^e partie: L'avenir de la navigation artisanale" ss. 18 173-200 w "Transports" Nr 179, Paris - 1973, numer specjalny z colloquium "Les transports fluviaux dans la C.E.E."

57 Rok 1975 był wybitnie kryzysowy dla żeglugi zachodnio-europejskiej: we Francji spadek przewozów wyniósł ok. 13,5 % w stosunku do 1974 r., na Renie - ok. 6,5 %. Poszczególne porty reńskie odnotowały regres w przeładunkach np. Kolonia - 37,6 %, Wasseling - 33,1 %, Wessel - 26,6 %, Mannheim - 15,2 %, Bazylea - 12,2 %, Duisburg-Ruhrort - 9,0 %, Strasburg - 6,3 %. /Szczegóły vide: "Umschlagsverkehr 1974-1975 in den wichtigsten Häfen am Rhein in t", s. 39 w "Strom und See" Nr 2, Basel - 1976/. Hydrologicznie, czyli pod względem głębokości, na Renie rok 1975 był lepszy niż 1974 - "Strom und See" Nr 3/1976, s. 77: "Der Kauber Pegel".

58 Strassburska "Navigation" Nr 5 z 10 III 1976 r. donosi jednak, że na forum Parlamentu Europejskiego i EWG podjęto działanie, by uniemożliwić zawieranie takich umów handlowych /s. 158: "A propos des accords de navigation avec les pays de l'Europe de l'Est"/.

59 K. Hillermeiner: "Probleme der internationalen Schifffahrt auf den Rhein-Main-Donau-Kanal", ss. 7-12, "Mittelungsblätter. Deutscher Kanal - und Schifffahrts - verein Rhein-Main-Donau e.V.", Nr 16, Nürnberg - 1974 r.

60 Patrz wystąpienie przedstawiciela Francji C. Bonnet-Maury na Colloquium, s. 115 w materiałach wykazanych w przypisie 55.

- 61 J.P. Cabouat: "L'internalisation de la voie navigable Rhin - Méditerranée", ibidem, ss. 109-116.
- 62 W grudniu 1975 r. opracowano na ten temat 2 niezależne opinie: 1/ J. Gilas z UMK - Toruń, 2/ G. Rysiak i St. Wajda z Inst. Śląskiego w Opolu - vide M. Miłkowski: Studium dokumentacyjne Nr 2: "Kwestie prawno-międzynarodowe dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym ze szczególnym uwzględnieniem kanału Odra-Dunaj i reperkusji dla Polski z budowy połączenia Ren-Men-Dunaj", /maszynopis 316 A4/, Wrocław 1976 r.
- 63 M. Miłkowski: "Odrzańska droga wodna", Wydawnictwo Morskie - Gdańsk 1976 /nakładem "Navicentrum" - Wrocław/.
- 64 Tym zagadnieniom m.in. było poświęcone spotkanie radziecko-polskie w dniach 16-17 VI 1975 r. w Min. Komunikacji w Warszawie.
- 65 M. Miłkowski: "Komisja Dunajska", "Przegląd Stosunków Międzynarodowych" Nr 2/62, /Inst. Śląski/ Opole 1976, ss. 67-78.
- 66 "Rôle des voies d'eau dans l'aménagement du territoire" /Le rapport adapté par la Conférence européenne des Ministres des Transports, le 26 mai 1966 à Lucerne/, "Navigation" Nr 15, Strasbourg - 1966, ss. 536-541. /Raport ten jest przetłumaczony na j. polski jako Informacja Techniczno-Ekonomiczna Nr 2/48 - 1972 "Navicentrum", Wrocław/.
- 67 "Wyprzedzać współczesność". Rozmowa z profesorem Piotrem Zarembką, "Odra" Nr 12/1975, Wrocław, ss. 9-13.
- 68 Wg Services Hydrauliques Suisses podanych na s. 4 artykułu B. Bo-rard, E. Ternen: "La situation économique et juridique du transport fluvial", kwartalnik "Cahiers de droit de l'entreprise" /supplément à "La semaine juridique"/, Nr 1/1976, Montpellier.
- 69 Zobacz w szczególności ss. 27 i 29 w zbiorze "Referaty i dyskusje sympozjum naukowego, Szczecin - 14 IV 1975 r.: "Prognoza rozwoju tranzytu przez polskie porty morskie", Wydawnictwo Instytutu Morskiego, Gdańsk - 1975 r.
- 70 Kilka informacji szczegółowych na ten temat patrz: a/ M. Miłkowski: "Nowe argumenty za szybką budową zbiornika wodnego R a c i b ó r z na Odrze", "Przegląd Komunikacyjny" Nr 9/1976, ss. 14-18, b/ A. Arkuszewski: "Modernizacja Odry. Zbiornik pod Raciborzem", "Trybuna Ludu" Nr 292/10066-AAA, 07 XII 1976 r., s. 5.
- 71 Wg Z. Mikulskiego: "Zarys hydrografii Polski, PWN-1965, s. 125-127. zlewnia NRD-owska Odry po Schwedt koło Szczecina wynosi $692+247+867+12=1.818 \text{ km}^2$, do której doliczyć trzeba część zlewni zagranicznej Nysy Łużyckiej od źródeł po ujście rz. Witki liczącej 697 km^2 . Na okrągło można przyjąć zatem całą zlewnię NRD-owską Odry na 2500 km^2 wobec $114\ 890 \text{ km}^2$ całej zlewni Odry po Szczecin. Zlewnia NRD-owska stanowi zatem 2,18 %.
- 72 Vide "Trybuna Ludu" nr 276/10050-AAA z 18 XI 1976 r., s. 9.

73 Patrz artykuł "Wasserstrassen sind vollwertige Verkehrswege", "Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" Nr 10/1976, ss. 380-381.

74 Zobacz czasopismo wiedeńskie "Schiffahrt und Strom": Nr 54-Juli /August 1976 a w nim 2 artykuły: 1/ "Deutscher Staatsbesuch und Rhein-Main-Donau", s. 4, 2/ Fr. Pisecky: "Osterreich, Rhein-Main-Donau und die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte", s. 14, numer specjalny oznaczony Nr 55/56-Oktober 1976, 64 strony, poświęcony 25-leciu Związku Austriackiego Kanalowego i Żeglugowego pod wspólnym tytułem: "Osterreich, die Donau und Europa 1951-1976". A także publikację R. Pertusini: "Der Wasserweg Donau-Oder-Elbe", Wien - luty 1976, ss. 187-190.

75 Zaproszenie na ten jubileusz skierowane do Wrocławia nie mogło być z naszej strony wykorzystane, gdyż akurat w dniu 14 X 1976 r. rozpoczęła się 2-dniowa konferencja NOT-owska: "Rozwój żeglugi śródlądowej w świetle uchwał Prezydium Rządu". W materiałach na tę konferencję, w referacie Nr 4: Trendy rozwojowe żeglugi śródlądowej w Europie, znaleźć można wiele argumentów podbudowujących niniejsze rozważania.

^x użyto tu niewłaściwej nazwy, co chyba jest winą tłumacza "Wielkiej Karty Pokoju" z francuskiego, czyli z oryginału, na język polski. W Aneksie 16B z 24 marca 1815 r. Aktu Końcowego Kongresu Wiedeńskiego, w art. 10 części Nr 2, mówi się o utworzeniu Centralnej Komisji /"il sera crée une Commission Centrale"/, w art. 27 z kolei użyto dwóch określeń: "La Commission actuelle /Commission de la libre navigation des rivières/" = Aktualna Komisja /Komisja wolnej żeglugi po rzekach/. W podstawowej konwencji o żegludze na Renie zawartej 17 X 1868 r. w Mannheimie - zwanej często Aktami Mannheimskimi - mówi się również o "Centralnej Komisji" /art. 31 i przede wszystkim art. 43/. Natomiast w Protokole Dodatkowym do Konwencji Mannheimskiej podpisanym 18 IX 1895 r. w Mannheimie pojawia się nazwa "Commission Centrale du Rhin" - Centralna Komisja Renu /Reńska/. W traktacie Wersalskim z 1919 r. operuje się nazwą "Komisja Centralna" /art. 355 i nast./, ale w Protokole o przystąpieniu Holandii do modyfikacji wniesionych Traktatem Wersalskim do Konwencji Mannheimskiej z 1868 r. podpisanym 21 I 1921 r. w Paryżu operuje się tylko nazwą "Centralnej Komisji Reńskiej". W drugim Protokole dodatkowym podpisanym 29 III 1923 r. w Paryżu pojawia się pierwszy raz nazwa "Commission Centrale pour la Navigation du Rhin" - Centralna Komisja dla Żeglugi Reńskiej. Tej też nazwy używano w protokołach Centralnej Komisji. /Źródło: "Les Actes du Rhin et de la Moselle", Strasbourg 1966/. Papier firmowy Centralnej Komisji jest dwójaki: "Commission Centrale du Rhin" lub "pour la Navigation du Rhin".

T L U M A C Z E N I E

autorskiego tekstu francuskiego streszczenia /tez/ książki prof. dra G. J a e n i c k o: "Die neue Grossschiffahrtsstrasse Rhein-Main-Donau. Eine völkerrechtliche Untersuchung über den rechtlichen Status der /.../"

1. Wielkogabarytowa droga wodna Ren-Men-Dunaj rozciągająca się od Moguncji aż do granicy niemiecko-austriackiej w pobliżu Passawy, będzie - po jej ukończeniu - składać się z trzech odcinków, każdy o innym reżimie prawnym:

- a/ Men skanalizowany od Moguncji do Bambergu;
- b/ kanał Men-Dunaj od Bambergu /Men/ do Kelheim /Dunaj/;
- c/ skanalizowany Dunaj biegnący od Kelheim aż do granicy niemiecko-austriackiej pod Passawą /Passau/.

2. Men skanalizowany od Moguncji do Bambergu jest zarządzany stosownie do postanowień Konwencji Żeglugi po Renie, podpisanej w Mannheimie 17 października 1868 r. /uzupełnionej Konwencją Strasburską z 20 listopada 1963 r./, które stosują się - wg ich tekstu, także do dopływów Renu^a. Wynika z tego w szczególności:

- a/ Republika Federalna Niemiec nie jest zobowiązana do autoryzacji pływania po Menie statków zagranicznych, a zwłaszcza do uprawiania przez nie kabotażu /tj. przewozić osoby lub towary z jednego portu do drugiego w tym samym Państwie/;
- b/ Jeżeli jednak Republika Federalna Niemiec wyraża zgodę na żeglugę lub kabotaż statków pod zagraniczną banderą po Menie, musi ona przestrzegać postanowień Konwencji dotyczących traktowania statków pod banderą zagraniczną na Renie i jego dopływach: przekazanie praw do żeglugi /art. 3 Konwencji/ i zgodność przepisów państwowych /art. 4/; przekazanie praw do żeglugi zawarte w art. 3 Konwencji nie może być interpretowane jako zwolnienie statków od opłat wypływających nie z samego faktu pływania, lecz które są przeznaczone na pokrycie kosztów budowy i utrzymania kanałów lub śluz lub innych robót inżynierskich wykonywanych dla poprawy żeglowności rzeki.
- c/ Republika Federalna Niemiec jest zobowiązana wobec innych państw

członków Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej /EWG, CEE/, stosownie do postanowień Traktatu tworzącego Wspólnotę^b, do podtrzymania poziomu swobody wg stanu obecnego /"à maintenir le niveau de liberté achové jusqu'à présent"/ w zakresie autoryzacji przyznawanej zwyczajowo statkom Państw członków EWG na pływanie po Renie i do uprawiania tam kabotażu.

3. Reżim prawny odnośnie do Dunaju skanalizowanego, od Kelheim do granicy niemiecko-austriackiej, pozostaje jeszcze do zdefiniowania:

a/ Konwencja dotycząca reżimu żeglugi po Dunaju, podpisana w Paryżu 23 VII 1921 r., która miała zastosowanie do tej części Dunaju wygasła de facto.

Ponadto, Republika Federalna Niemiec nie przystąpiła dotychczas do nowej dunajskiej konwencji żeglugowej, podpisanej w Belgradzie 18 VIII 1948 r.^c, która chce rozciągnąć swoje pole działania także na niemiecki odcinek Dunaju po Ulm^d.

b/ Jeżeli RFN przystąpi do Konwencji Belgradzkiej - reżim określony tą konwencją miałby zastosowanie do Dunaju niemieckiego. Ta konwencja pozwala na żeglugę po Dunaju statkom towarowym ze wszystkich państw, zastrzega jednakże każdemu państwu nadbrzeżnemu dokonywanie kabotażu pod własną banderę. Konwencja upoważnia poza tym państwa nadbrzeżne - po uzgodnieniu z Komisją Dunajską - do zmiany opłat żeglugowych przeznaczonych na pokrycie kosztów zabezpieczających nawigację, szczególnie koszty kanalizacji, a także utrzymania lub poprawienia rzeki. Stawki tych opłat muszą być jednak określone w funkcji tych kosztów i nie mogą stanowić źródła korzyści.

c/ W obecnych okolicznościach RFN nie jest zobowiązana do uznania charakteru "międzynarodowego" Dunaju i wchodzi w negocjacje z innymi państwami naddunajskimi dla zawarcia kontraktów, w których partnerzy zgadzają się wzajemnie, by odpowiednie ich statki mogły dokonywać przewozów na odcinkach Dunaju znajdujących się pod ich suwerennością terytorialną^e.

4. Do kanału Ren-Men-Dunaj nie mają zastosowania ani Konwencja Mannheimska dotycząca żeglugi po Renie, ani Konwencja Belgradzka dotycząca reżimu żeglugowego na Dunaju; pierwsza rozciąga się tylko na Ren i jego dopływy, a druga tylko na Dunaj /bez dopływów/. Sztuczne drogi wodne są objęte tymi dwoma konwencjami tylko w zakresie, gdzie chodzi o "kanały

lateralno" lub kanalizację rzeki mającą poprawić jej żeglowność i to rzeki poddanej już reżimowi tych konwencji.

5. Postanowienie Traktatu Pokojowego podpisanego w Wersalu 28 VI 1919 r., a zwłaszcza artykuły 331 i 353 nie nakładają już na RFN obowiązku podporządkowania kanału Ren-Men-Dunaj, po ukończeniu, reżimowi przewidzianemu w tym traktacie dla niektórych rzek Europy środkowej nazywanych "międzynarodowymi" /artykuły 332 do 338/ ^f, gdyż te dyspozycje Traktatu Wersalskiego po wojnie światowej 1939-1945, nie zostały ogłoszone jako mające ponownie zastosowanie między stronami traktatowymi /"n'avaient pas été déclarées comme réapplicables entre les parties contractantes"/ i ich przyjęcie na nowo nie mogłoby więcej być wymagane od RFN /"leur réapplication ne pourrait non plus être exigée par la République fédérale d'Allemagne"/ w świetle zmienionych okoliczności ^g.

6. Konwencja Barcelońska nt. reżimu dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym z 20 IV 1921 r. nie znalazła ogólnie uznania i została do dziś ratyfikowana przez względnie niewiele państw; Republika Federalna Niemiec zalicza się także do liczby państw, które nie ratyfikowały Konwencji. Jeżeli nawet jej zasady mogłyby stać się wyrażającymi ogólną opinię prawniczą - nie wynikałaby z tego konieczność "internacjonalizacji" kanału Men-Dunaj przez RFN, ponieważ konwencja dotyczy tylko rzek, które z natury są żeglowne i dzielą lub przecinają różne państwa. Sztuczne drogi wodne obejmuje konwencja, jeżeli są one "kanałami lateralnymi" pozwalającymi uzupełnić niedoskonałości rzeki poddanej już zasadom konwencji /"en vue de suppléer aux imperfections d'un fleuve"/.

7. Z obecnej praktyki państw w zakresie prawa międzynarodowego wynika, że drogi żeglowne o znaczeniu międzynarodowym są poddawane reżimowi międzynarodowemu tylko wtedy, jeśli państwo lub państwa, na terytorium których znajdują się te drogi żeglowne, podjęły specyficzne zobowiązania wobec innych państw, czy to traktatowo, czy to poprzez deklarację jednostronną w przedmiocie traktowania statków pod obcą banderą na tych drogach żeglownych. Skoro brak takich aktów Republika Federalna Niemiec może więc sama osądzać /"peut donc juger par elle - même"/ czy chce ona otworzyć, i na jakich warunkach ona chce tworzyć kanał Men-Dunaj dla żeglugi międzynarodowej. Jeżeli RFN decyduje się do otwarcia kanału de jure lub de facto dla żeglugi międzynarodowej, ona skłania się do przyjęcia zobowiązań w zakresie traktowania statków pod obcą banderą

na niemieckich drogach wodnych /"elle est tenue d'observer les obligations relatives au traitement des bateaux à pavillon étranger sur les voies d'eau allemandes"/, które wypływają z traktatów bilateralnych lub multilateralnych zawartych przez nią, a także z respektowania zasady niedyskryminowania w znaczeniu ogólnie uznanym w praktyce międzynarodowej /tj. nie powodować dyskryminacji protekcyjnych ze szkodą jednego państwa /"de ne pas faire des discriminations arbitraires au détriment d'un Etat"/ zwłaszcza wobec ogólnego traktowania przyznanego państwom trzecim/.

8. Zważając na praktykę państw - taką jak rozwija się ona do dziś w dziedzinie żeglugi rzecznej - może się wnioskować, że istnieje obecnie ogólnie uznawana zasada, iż państwo nadbrzeżne rzeki międzynarodowej, tj. rzeki żeglownej dzielącej lub przecinającej różne państwa, nie może odmówić zawarcia porozumień kontraktowych /"ne peut refuser de conclure des arrangements contractuelles"/ z innymi państwami nadbrzeżnymi tej rzeki na mocy których państwa kontraktujące zgadzają się wzajemnie na swobodną żeglugę ich statków na odcinkach wspólnej rzeki znajdujących się pod ich suwerennością, nie istnieje jednakże obowiązek państw nadbrzeżnych przyznawania tej wolności żeglugi także statkom państw nienadbrzeżnych. Stosując tę koncepcję wolności żeglugi, dopływy żeglowne rzeki "międzynarodowej" powinny być traktowane jako oddzielne drogi wodne /"doivent être traitées comme des voies d'eau séparées"/, tj. dopływy te podchodzą pod ten reżim tylko wtedy, gdy one same podpadają pod definicję rzeki "międzynarodowej"^h, a ich bieg oddziela lub przecina różne państwa, lub rozciąga się na nie wyraźnie reżim międzynarodowy z traktatu lub deklaracji jednostronnej państwa - którego to dotyczy. RFN nie uważa więc, stosownie do ogólnych zasad prawa w dziedzinie żeglugi rzecznej, "umiędzynarodawiać" kanału Men-Dunaj, nie mającego z definicją, charakteru międzynarodowego, lub przyznawać innym krajom prawa żeglugi na tym kanale.

9. Nie ma żadnej reguły prawa międzynarodowego, która zobowiązuje państwo do podporządkowania reżimowi międzynarodowemu drogi wodnej żeglownej tworzącej połączenie między dwoma sieciami rzeczными międzynarodowymi. Jeżeli w praktyce państw kanały łączące dwie sieci rzeczne lub dwie części morza są otwarte dla tranzytu międzynarodowego, są one wszelako podporządkowane reżimowi międzynarodowemu tylko na miarę jaką państwo - którego suwerenność rozciąga się nad kanałem - przyjęło zob-

wiązania wyraźne wobec państw trzecich odnośnie do internacjonalizacji kanału lub przyznania innym państwom praw żeglugi po kanale.

10. System integracyjny komunikacji spełniany projektem jednego połączenia między dwoma sieciami rzecznyymi Renu i Dunaju z góry zakłada porozumienie /"Le système intégral de communication envisagé par le plan d'une liaison entre les deux réseaux fluviaux du Rhin et du Danube présuppose un accord"/ między państwami nadreńskimi i naddunajskimi zawierające warunki na jakich statki pochodzące z jednej sieci rzecznej mogłyby być dopuszczone do pływania po drugiej sieci rzecznej, aby żegluga i handel między dwoma sieciami, reńską i dunajską, mogły się rozwijać w obu kierunkach, na bazie zasad równości i wzajemności. Byłoby więc pożądane dojść, przed otwarciem połączenia między Renem i Dunajem, do porozumień kontraktowych między państwami reńskimi i dunajskimi każde z osobna na okoliczność uprawiania przewozów /"à des arrangements cintractuels entre les Etats riverains du Rhin et du Danube respectivement¹ sur les modalités d'exécution de transports"/ dokonywanych przez statki jednej strony kontraktowej na terytorium innej strony umawiającej się.

Przypisy do załącznika

^a Porównaj s. 34-35, hasło "Centralna Komisja Żeglugi na Renie" w "Encyklopedii organizacji międzynarodowych" pod red. Zb. M. Klepackiego, KiW - Warszawa 1975, gdzie pominięto w ogóle tę kwestię.

^b Traktat Rzymski z 25 III 1957 r. W szczególności mają tu zastosowanie art. 3-e, 74 do 84 oraz aneks III.

^c RFN mimo podjęcia uchwały w dniu 12 V 1965 r. o przystąpieniu do Konwencji Belgradzkiej dotychczas formalnie do niej nie przystąpiła i np. G. Jaenicke nie wspomina o tej Uchwale ani słowem w całej swojej książce. Natomiast w specjalnej broszurze "Komisja Dunajska" wydanej na jej 25-lecie przeczytać można /s. 6 i 34/, że /od 1957 r./ "ustalone zostały robocze kontakty z Ministerstwa Transportu RFN, którego eksperci, na zaproszenie Sekretariatu Komisji, uczestniczą w sesjach i zebraniach ekspertów Komisji Dunajskiej" /Porównaj: M. Kita i M. Miłkowski: "25-lecie działalności Komisji Dunajskiej", "Technika i Gospodarka Morska" Nr 8/1973 z erratą w Nr 10/1973, s. 585/.

^d Zwracam uwagę na to ostatnie zdanie, na jego sformułowanie brzmią-

ce: w jęz. francuskim /s. 117/: "wui entend étendre son champ d'application aussi à la section allemande du Danube jusqu'à Ulm"; w jęz. angielskim /s. 112/: "which, according to its terms, was intended to apply also to the German section of the Danube", w jęz. niemieckim: "... die ihren Anwendungsbereich auch auf die deutsche Donau bis Ulm erstrecken will /.../" - s. 106.

⁶ W dniu 26 czerwca 1954 r. umowę taką RFN zawarła u Jugosławii. Ma również umowy bilateralne między przedsiębiorstwami żegludowymi z RFN /Bawarii/ i z państw naddunajskich. Informację o podjęciu przez RFN uchwały 12 V 1965 r. o przystąpieniu do Komisji Dunajskiej podał tylko P. Krzizanowski /patrz odsyłacz "33"/, s. 370-371. Brak jest jej potwierdzenia np. w publikacjach, gdzie ku temu było najwłaściwsze miejsce, takich jak: a/ R. Pschorr - dyrektor Wasser - und Schifffahrtsdirektion Regensburg: "25 Jahre Donaukommission", "Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" Nr 7/1974, s. 259-264; b/ 2-jezyczne czasopismo szwajcarskie "Wasser-und Energiewirtschaft. Cours d'eau et énergie", numer specjalny "Donau-Danube" Nr 3/4-1973 - vide s. 164-165" 3. Rechtliche Zusammenarbeit an der Donau" oraz s. 128 i 130 w artykule G. Fekete - dyrektora sekretariatu Komisji Dunajskiej; c/ również G. Fekete: "Stellung und Aufgaben der Donaukommission von heute", "Schifffahrt und Strom" Nr 42, Juli 1974, s. 11.

f/ Zobacz hasło Nr 3170 "Rzeki międzynarodowe" s. 805 w "Encyklopedii spraw międzynarodowych i ONZ" - E.J. Osmańczyka, PWN - Warszawa 1974.

⁷ Jest to stwierdzenie RFN o nieważności Wersalskiego Traktatu Pokojowego wobec skutków II wojny światowej. Czy dyspozycje odnośnych artykułów 331 do 338 i 353 są "réplicables" - to, wydaje się, orzec mogą państwa koalicji antyhitlerowskiej w traktacie pokojowym z Niemcami po II wojnie światowej, a traktatu takiego dotychczas nie zawarto /porównaj E.J. Osmańczyk: "Encyklopedia spraw międzynarodowych i ONZ", s. 996-998, hasło Nr 3942: "Wojna światowa 1939-45"/. Ponadto np. sama RFN w dniu 17 V 1972 r. ratyfikując Układ z PRL z 07 XII 1970 r. uchwaliła w Bundestagu rezolucję - w której podkreśla, że szereg problemów zastrzega dla traktatu pokojowego /zob. w "Encyklopedii" E.J. Osmańczyka, s. 928/.

^h G. Jaenicke używa wszędzie terminu "un fleuve", co oznacza rzekę główną uchodzącą do morza. Również w tym ustępie traktując o dopływach - a więc wyraźnie o rzece nie głównej - miast użyć określenia rzeka = "une rivière" posługuje się zwrotem "les affluents navigables d'un fleuve international" /.../ lorsqu'ils eux mêmes tombent sous la définition d'un fleuve international".

ⁱ Zwracam uwagę na to słowo "respectivement = każde z osobna" ujęte w streszczeniu angielskim jako "respectively" oraz w jęz. niemieckim jako "des einen vertragsteils im Hoheitsbereich des anderen Vertragsteils".

SELEKTYWNA KANALIZACJA ODRY

Statystycznie mamy w Polsce 6855 km¹ dróg wodnych żeglownych i spławnych, w tym 4615 km dróg żeglownych, z czego 3712 km teoretycznie - eksploatowanych. Drogi wodne "eksploatowane" dzielą się na klasy wyszczególnione w tab. 1 /wg stanu prawnego z 1957 r. - zarządzenie nr 173 ministra żeglugi i gospodarki wodnej z dnia 6 XI 1957 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych żeglownych wraz z załącznikami nr 1 i 2 oraz zarządzeniem nr 27 dyrektora Centralnego Zarządu Dróg Wodnych Śródlądowych/.

Tabela 1

Długość dróg wodnych śródlądowych

Lokalizacja	Jednostki	Ogółem	w tym klasy				
			I	II	III	IV	V
w Polsce	km	3 712 ⁺	200	170	1 345 ⁺	671	1 326
	%	100	5,4	4,6	36,2	18,1	35,7
Wisła	km	941	82	-	354	-	505
	%	100	8,7	-	37,6	-	53,7
w tym: Odra	km	684 ⁺⁺	75	89	520	-	-
	%	100	11,0	13,0	76,0	-	-

⁺ bez 6 km odcinka Kanału Kędzierzyńskiego

⁺⁺ odcinek Gliwice-Jezioro Dąbie.

Klasyfikacja ta odpowiada poziomowi europejskiej techniki transportowej sprzed I wojny światowej, szczególnie w zakresie tzw. klas IV i V. Jak z powyższej tabeli widać, "drog wodnych" zaliczanych do tych ostatnich klas mamy w Polsce aż blisko 2000 km, co stanowi 53,8 % ogółu. "Drogi wodne" tych ostatnich pseudoklas, dobre w czasie żeglugi indywidualnej - jednostkowej, nie mają żadnego znaczenia transportowo-gospodarczego dla żeglugi masowej, zorganizowanej. Ponadto ze względu na istniejące parametry nie są one dostępne dla współczesnego taboru.

Zbudowany po 1957 r. tabor żeglugowy, to w zasadzie samobieżne barki motorowe o ładowności 500 t lub 600 t i zestawy pchane dwóch podstawowych typów, a mianowicie "Tur" o ładowności 2x335 = 670 ton /starsze/ oraz "Bizon" o ładowności 2x500 = 1000 ton. Główne wymiary tych jednostek podano w tabeli 2. Wymieniony powyżej tabor odpowiada w zasadzie współczesnym wymogom i jako taki uważany jest za nowoczesny /trzeba na marginesie zaznaczyć, że zestawy pchane zostały przez Polskę jako pierwsze państwo europejskie szeroko wprowadzone do eksploatacji/. Zachodzi jednak pytanie, na jakich drogach wodnych oraz w jakich warunkach tabor ten może być wykorzystany?

Tabela 2

Główne wymiary współczesnych jednostek transportowych

Parametry ^x	Typ jednostki			
	BM 500	BM 600	TUR	BIZON III
Długość m	57,00	70,00	91,00	111,00
Szerokość m	7,59	9,00	8,70	9,00
Zanurzenie m	1,70	1,60	1,60	1,60
Wysokość nierozbieralna m	3,90	3,80	3,80	3,90
Ładowność ton	500	605	670	1000

^x W tabeli podano wymiary maksymalne, gdyż różne źródła /EPiSTR/ podają różne wymiary.

Wykorzystanie danej drogi wodnej przez współczesny tabor limitowane jest przez dwa podstawowe parametry, a mianowicie wymiary w planie śluz oraz głębokość eksploatacyjną. Pierwszy parametr decyduje o możliwości przejścia przez daną drogę wodną, drugi o sensowności z jej korzystania. W przypadku dróg wodnych "klas" IV i V zaopatrzonych w śluzy o niedostępności dla współczesnego taboru decyduje parametr pierwszy, tj. zbyt małe wymiary w planie, zaś o sensowności wykorzystania dróg wodnych nie zaopatrzonych w śluzy - możliwość przeciętnego wykorzystania ładowności wynoszącej około 30 %. Drogi wodne klasy III zaopatrzone w śluzy dostępne są dla BM 500 oraz rozczłonkowanych zestawów pchanych. Przeciętne wykorzystanie ładowności wynosi na rzekach swobodnie płynących niecałe 60 % tj. poniżej granicy opłacalności. Tylko drogi wodne klasy I i II zaopatrzone w śluzy dostępne są dla wszystkich typów współczesnego taboru z częściowym rozczłonkowaniem zestawów pchanych, zaś rzeki swobodnie płynące I klasy zapewniają pełne wykorzystanie ładowności. Parametry dróg wodnych I klasy krajowej odpowiadają w zasadzie parametrom dróg wodnych klasy IV międzynarodowej.

W świetle powyższych rozważań, spośród statystycznych "dróg wodnych" teoretycznie eksploatowanych, tylko drogi wodne klas I do III o łącznej długości 1715 km, co stanowi 46,2 %, można uznać współcześnie za drogi wodne. Reszta to ciekły przystosowane do uprawiania żeglugi. Z kolei tylko drogi wodne I klasy, których mamy dotąd zaledwie 200 km, ze względu na ich parametry można uznać za magistrale. Magistrale z punktu widzenia transportowo-gospodarczego spełniają warunki arterii transportowych tylko wtedy, gdy odznaczają się niezawodnością oraz dużą przepustowością, umożliwiając pełne wykorzystanie ładowności i łączą co najmniej 2 ośrodki załadunkowe i wyładunkowe.

Na tle dotychczasowych rozważań najkorzystniejsze warunki ma odrzańska droga wodna. Łączy ona makroregion południowy z aglomeracją szczecińsko-świnoujską, a więc centrum surowcowo-przemysłowe z dotychczas największym polskim "oknem na świat" - Szczecińskim Zespołem Portowym. Łączna długość drogi wodnej od Gliwio do Świnoujścia wynosi 750 km. Droga wodna Szczecin-Świnoujście, statystycznie nie zaliczana do dróg wodnych śródlądowych,

ze względu na parametry może być zaliczana do I klasy. Wprowadzając tę korektę do tabeli 1 otrzymano wyniki podane w tabeli 3. Dla porządku podaję, że w wykazie dróg wodnych wg klas - stan na 1 I 1959 r. ² wyszczególniono Odrę w zasięgu odfki jazu w Koźlu /km. 86,0 - 98,1/ o długości 12 km jako "drogę wodną" V klasy. Ponieważ "droga" ta prowadzi do nikąd, pominięto ją w tabeli 1 i 3. W powyższym wykazie ujęto również dodatkowo 24 km dróg wodnych I klasy w obrębie węzła szczecińskiego, które pominięto w tabeli 1 i 3 jako nie mające wpływu na długość drogi wodnej Gliwice-Świnoujście. Faktycznie w obrębie aglomeracji szczecińskiej w administracji Szczecińskiego Urzędu Morskiego znajduje się dalszych ponad 100 km śródlądowych dróg wodnych I klasy nie ujętych w zestawieniach statystycznych.

Cała odrzańska droga wodna dostępna jest dla współczesnego taboru. Z uwagi na wymiary służy w planie ograniczenia występują na zaliczanym do II klasy 41 km odcinku Kanału Gliwińskiego, którego służy mają wymiar 72x12 m. Przy pokonywaniu tych słuź niezbędne jest częściowe rozczłonkowanie zestawów pchanych.

Tabela 3

Długość odrzańskiej drogi wodnej

Wyszczególnienie	Jednostki	Długość łączna	w tym klasy		
			I	II	III
Odrzańska droga wodna	km	750	141	89	520
ogółem	%	100	18,8	11,9	69,3
rzeka swobodnie płynąca	km	520	141	48	331
	%	69,3	100	53,9	63,7
w tym:					
rzeka skanalizowana	km	230	-	41	189
lub kanał	%	30,7	0,0	46,1	36,3

Odra, zaliczana do III klasy, ma na 189 km odcinku skanalizowanym, tj. od Koźła do Brzegu Dolnego, służy pociągowe o wymiarach minimum 186 x 9,6 m. Nie stanowią one żadnego ograniczenia dla współczesnego taboru. Z kolei na odcinku Szczecin-Świnoujście ze względu na warunki meteorologiczne wprowadzono ograniczenia określone przepisami. Najdłużej, bo przez 227 dni

w roku dostępny jest on dla BM 600 posiadających klasę zalewową oraz zestawów pchanych typu "Nosorożec" /305 dni/. Pełna ładowność współczesnego taboru może być wykorzystana /jeśli nie brać pod uwagę zaniedbań lokalnych, tylko na Kanale Gliwickim i Odrze skanalizowanej oraz na Odrze swobodnie płynącej poniżej Zatoni-Górnej, a więc na długości 371 km /w dwóch odcinkach/, co stanowi 49,5 % całości drogi wodnej. Limitujący jest odcinek Odry swobodnie płynącej od Brzegu Dolnego do Zatoni Górnej z powodu zmiennych w czasie ograniczeń geometrycznych rzeki wywołanych warunkami hydro- i meteorologicznymi. Tylko odcinek Bielinek-Świnoujście o długości 135 km można na razie zaliczyć do arterii transportowych, gdyż odznacza się on niezawodnością /przerwa w nawigacji występuje tylko w okresie zlodzenia - do 60 dni/, dużą przepustowością /ponad 200 mln ton rocznie/, umożliwia pełne wykorzystanie ładowności - nawet zestawu pchanego typu "Nosorożec" /zanurzenie 2,5 m/ oraz łączy dwa ośrodki ładunkowe i wyładunkowe /Bielonek-Szczeciński Zespół Portowy/ przy przewozach docelowych rzędu 3,0 mln ton rocznie /kruszywa/.

Biorąc za podstawę systematyczne badania nad użeglowieniem Odry /w tym ponad 40 prac dyplomowych magisterskich/, prowadzone przez wiele lat przez Instytut Inżynierii Wodnej Politechniki Szczecińskiej, jak również zgodnie z "Prognozą zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych w świetle potrzeb obsługi transportowej portów morskich" ³, opracowaną na zlecenie Komisji Planu Makroregionu Nadmorskiego przez IIW PS, można stwierdzić, że teoretyczna przepustowość długotrasowa substytucyjna Odry /Ślask-Szczecin/ wynosi aktualnie w roku ekstremalnie niekorzystnym zaledwie 2,1 mln ton. Wielkość ta wynika ze złego stanu Odry swobodnie płynącej.

W ostatnim trzyletniu warunki ekstremalnie niekorzystne wystąpiły w 1957 r. Sezon nawigacyjny wynosił wtedy 49 dni. Faktyczna wielkość przewozów ładunków na rzece swobodnie płynącej może być większa od przepustowości teoretycznej. Nie można jej jednak z góry dla danego roku określić, gdyż uzależniona jest ona od złagodzenia ograniczeń geometrycznych rzeki, a te z kolei od warunków hydrometeorologicznych, szczególnie

w okresie posuchy oraz powodzi. Ograniczenia geometryczne rzeki mają bezpośredni wpływ na okres nawigacji oraz ładowności statku. W przypadku Odry dochodzą jeszcze ograniczenia wynikające z przepustowości odcinka skanalizowanego. W roku średnio-suchym można na Odrze przewieźć 5,2 mln ton. Głębokość tranzytowa 1,30 m z gwarancją 95 % osiągana jest w roku średnio suchym przez 122 dni. W roku przeciętnym, przy aktualnie posiadanym taborze /z uwagi na jego wymiary/ oraz przy głębokości tranzytowej, wynoszącej przez 260 dni - 1,30 m z gwarancją 99 %, można Odrą transportować 10,7 mln ton. /W latach 1961-1975 okres żeglugowy przy głębokościach powyżej 130 cm wynosił tylko 245 dni/. Jednakże nadwyżki ponad 2,1 mln ton mają w stosunku do innych środków transportu charakter komplementarny. Zatem rok przeciętny należy traktować tylko jako wielkość statystyczną a nie miarodajną w planowaniu przewozów.

Na Odrze skanalizowanej głębokość tranzytowa wynosi 1,80 m a sezon nawigacyjny nie jest w zasadzie zależny od warunków hydrologicznych /z wyjątkiem wielkich wód/ i wynosi min. - 290 dni. Przepustowość teoretyczna przy współczesnym taborze wynosi 12 mln ton rocznie i przy dbałości o istniejące urządzenia może być utrzymana w przyszłości. Prowadzone roboty modernizacyjne przyczynią się do stałego wzrostu przepustowości. W przypadku żeglugi długotrasowej /Śląsk-Szczecin/ faktyczne przewozy nie przekroczą 8,4 mln ton rocznie bez odlichtunku lub doładunku na ostatnim stopniu, co przy kanalizacji realizowanej w sposób systematyczny wymagałoby budowy baz przeładunkowych na każdym kolejnym stopniu.

Przepustowość Kanału Gliwickiego, pomimo krótszych śluz /za to 2 nitki/, wynosi przy współczesnym taborze 12,24 mln ton a przy przewozach długotrasowych wykorzystanie wynieść może maksymalnie - 8,6 mln ton.

Według danych statystycznych przewozy maksymalne na Odrze wynosiły w 1942 r. 15,2 mln ton, jednakże nie w relacji Śląsk-Szczecin. Przepustowość teoretyczną aktualną poszczególnych odcinków Odry zestawiono w tabeli 4.

Osiągnięcie zwiększonej przepustowości na Odrze swobodnie płynącej, a tym samym na drodze wodnej Śląsk-Szczecin, bez inwe-

Tabela 4

Aktualna przepustowość odrzańskiej drogi wodnej

Odcinek	Przepustowość substytucyjna w mln ton	
	odcinkowa	długotrasowa
Kanał Gliwicki	12,2	8,6 ⁺
Odra skanalizowana	12,0	8,4 ⁺
Odra swobodnie płynąca	2,1 /5,2/	2,1 /5,2/
a/ Brzeg Dolny-Bielinek		
b/ Bielinek-Szczecin	200,0	2,1 /5,2/

⁺ w roku przeciętnym

Uwaga: w nawiasach podano wielkość w roku średnio suchym.

styoji nie jest możliwe. Przy zabiegach wskazanych w "Prognozie" ⁴, można osiągnąć zwiększenie przepustowości o 50 % w roku 1980 i o 100 % w 1990 r. w stosunku do aktualnych i podanych w tabeli 4. Dalsze zwiększenie przepustowości na tej drodze jest niemożliwe. Należy także zaznaczyć, że zabiegi te nie mają żadnego wpływu na wydłużenie okresu nawigacyjnego.

Aktualne przepustowości nie odpowiadają ani potrzebom bieżącym wyrażonym w nałożonych zadaniach transportowych w pięcioletce 1976-1980 i do 1982 r., ani przyszłościowym wyrażonym w planach perspektywicznych do 1990 r. Istnieje zatem niekwestionowana potrzeba modernizacji odrzańskiej drogi wodnej.

Również faktem jest, że docelowo Odra powinna uzyskać parametry IV klasy międzynarodowej. Natomiast nie ma dotąd jednolitych poglądów co do czasu, w którym modernizacja winna być zakończona oraz co do sposobów osiągnięcia zamierzonego celu. Istnieją w zasadzie trzy techniczne metody zwiększenia głębokości tranzytowych, a tym samym i przepustowości rzeki Odry, a mianowicie: poprzez tzw. "regulację uzupełniającą", poprzez tzw. "regulację uzupełniającą", poprzez alimentację ze zbiorników oraz poprzez kanalizację rzeki. Oczywiście mogą być stosowane i metody mieszane. Ewentualne rozwiązania techniczne muszą być dostosowane do możliwości i potrzeb gospodarczych kraju. Wybrane rozwiązania muszą być ekonomiczne i uwzględnia-

jące takie elementy jak: pracochłonność, materiałochłonność, energochłonność itd. Zanalizujemy krótko wyżej wymienione rozwiązania.

Nierealne jest uzyskanie niezbędnych przepustowości w wyniku "regulacji uzupełniającej". W celu uzyskania głębokości 140 cm /w przekroju Słubice/ przez 150 dni z gwarancją 95 % należałoby wykonać roboty na Odrze swobodnie płynącej kosztem 5,3 mld zł. W kwocie tej uwzględniono także zwiększone w wyniku intensywnej eksploatacji nakłady na remonty budowli regulacyjnej w wysokości 2 % rocznie. Należy zaznaczyć, że roboty regulacyjne należą do robót bardzo ciężkich i pracochłonnych. Wydatność aktualnie nie przekracza 0,2 mln zł na 1 robotnika i na rok. Przewidziane przez Hydroprojekt nakłady na roboty regulacyjne /konserwacyjne/ w wysokości 1 mld zł w okresie lat 1975-1990 wymagałyby zatrudnienia przeszło 330 robotników tylko przy tych robotach, tj. trzykrotnie więcej niż obecnie. Wykonanie robót dających okresowe poprawienie głębokości do 140 cm, także w okresie do 1990 r. wymagałoby zatrudnienia prawie 1800 robotników, co jest zupełnie nierealne. Nawet w przypadku stosowania nowych technologii i daleko idącej mechanizacji, wobec braku dostatecznej siły roboczej, efekty byłyby widoczne dopiero po 2020 r. W wyniku "regulacji uzupełniającej" i zabiegów nieinwestycyjnych o których wspomniano wyżej, uzyskano by wtedy przepustowość substytucyjną rzędu 7,3 mln ton. Oczywiście przewozy wtedy miałyby w dalszym ciągu charakter komplementarny, tj. uzupełniałyby przewozy kolejowe o wielkości zależne od warunków hydrologicznych i meteorologicznych. Zawężenie koryta w celu uzyskania głębokości większych od 1,4 m z uwagi na wzmożoną erozję nie jest niemożliwe. Dlatego też ze względu na głębokości nie ma możliwości uzyskania parametrów IV klasy międzynarodowej. Trzeba także podkreślić, że wobec stosunkowo dużych wahań zwierciadła wody nie ma realnych szans dobrego oznakowania budowli regulacyjnych. Przy stosowaniu zestawów pchanych o długości 111 m, a w przyszłości 184 m - żegluga w tych warunkach jest bardzo niebezpieczna z powodu braku możliwości wzrokowego wyszukiwania przeszkód podwodnych, jakimi stają się budowle regulacyjne przy wyższych stanach wody.

Nie bez znaczenia jest też fakt, że szybkości poruszania się jednostek w dół i w górę rzeki bardzo się będą różniły, co z kolei niekorzystnie wpłynie na przepustowość odcinka skanalizowanego.

Opracowany w 1972 r. program inwestycji ⁵, modernizacji i rozbudowy rzeki Odry przewiduje trzy warianty, przy czym wariant I i II różnią się tylko tym, że w wariancie II realizacja przyspieszona jest o 10 lat. Wariant II polega na stworzeniu do 1980 r. drogi wodnej klasy IIb /międzynarodowej/, przy czym odcinek dotąd skanalizowany miałby klasę IV. Praktycznie wariant ten pomimo nakładów 17,3 mld zł pozostawia Odrę swobodnie płynącą w stanie dotychczasowym. Stwarza to odcinek limitujący, nakazujący zaliczyć Odrę jako całość w dalszym ciągu do III klasy krajowej. W wariancie tym przewiduje się budowę zbiorników retencyjnych i zasilanie przepływów dla uzyskania odpowiednich głębokości eksploatacyjnych w roku średniosuchym większych od dotychczasowych o 20 cm. Realność uzyskania tego ostatniego efektu jest dość wątpliwa. W czasie zasilania Odry falami ze zbiorników w ubiegłych latach nawet największa alimentacja nie dawała wyczuwalnych efektów /rzędu 1 cm/ już w Krośnie Odrzańskim. Dla wyrównania przepływu do średniego w przekroju Słubice, dyspozycyjna pojemność retencyjna zbiorników musiałaby wynosić 8,7 km³. Aby ten warunek spełnić retencja musiałaby być znacznie większa, co w dorzeczu Odry jest nierealne. W celu uzyskania głębokości tranzytowej w przekroju, jak wyżej 2,0 m, dyspozycyjna objętość zbiorników tylko dla żeglugi musiałaby wynosić 1,0 km³, zaś całkowita około 3,5 km³. Retencję tę można by uzyskać kosztem 60 mld zł. Trzeba jednak podkreślić, że przeznaczenie jakiegokolwiek retencji na cele żeglugowe jest współcześnie niedopuszczalną rozrzutnością. Reasumując można stwierdzić, że nie ma fizycznych możliwości uzyskania parametrów IV klasy w drodze alimentacji ze zbiorników. Wybudowanie nowych zbiorników, w tym w Raciborzu i na Bobrze, ze względu na istniejące przepływy i ukształtowanie terenów, umożliwi stałe osiągnięcie głębokości mniejszych od 2,0 m. Oznacza to, że w dalszym ciągu będzie istniała sezonowość na Odrze przy nie znanych i nie dających się z góry określić przewozach. Będą także

nadal występować inne niedogodności, podobnie jak przy "regulacji uzupełniającej".

Wariant III Programu ⁶ przewiduje rekanalizację Kanału Gliwickiego i Odry skanalizowanej oraz zestopniowanie odcinka Odry swobodnie płynącej do 680 km. Inwestycje zbiornikowe w tym wariantcie stają się zbędne, a poniesione nakłady obciążąby w pierwszym rzucie w zasadzie tylko żeglugę. Wg aktualnej opinii jedynym możliwym rozwiązaniem dającym jednolite parametry drogi wodnej niezależnie od warunków hydrologicznych - jest całkowite skanalizowanie Odry. Całość drogi wodnej uzyskałaby wtedy stałą głębokość 2,5 m i przepustowość rzędu 120 mln ton rocznie /na całej trasie/, przy czym przepustowość ta ma charakter substytucyjny, tzn. że o tyle w każdym przypadku odciążone zostaną inne środki transportu. Okres eksploatacji wyniesie min. 330 dni. Całkowite nakłady na modernizację drogi wodnej Gliwice-Swinoujście wyniosą 30,064 mld zł.

Według opracowania Hydroprojektu - Oddział we Wrocławiu pt. "Założenia generalne modernizacji odrzańskiej drogi wodnej od Gliwic do Szczecina" oraz opinii Rady Techniczno-Ekonomicznej Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 czerwca 1975 r., kanalizacja taka winna nastąpić do 1990 r., najpóźniej do 1995 r. Należy zaznaczyć, że w wyżej wymienionej Radzie reprezentowane były wszystkie ośrodki zajmujące się faktycznie i teoretycznie żeglugą śródlądową oraz drogami wodnymi. W "Założeniach..." wykazano przy okazji całkowitą nieefektywność $E = 0,721$ wariantu częściowej kanalizacji i częściowego pozostawienia Odry jako swobodnie płynącej. Zwrot nakładów nastąpiłby po fizycznym zużyciu, tj. po 150 latach. Natomiast wariant pełnej kanalizacji jest całkowicie efektywny $E = 1312$ i zwrot nakładów nastąpi już w pierwszych 10 latach eksploatacji. W okresie tym uzyskuje się już nawet kilkumiliardową nadwyżkę.

Trzeba także podkreślić, że potrzeba uzyskania stałej głębokości rzędu 2,5 m, a więc i parametrów drogi wodnej IV klasy wynika z przesłanek ekonomicznych i gospodarczych. Tylko wprowadzenie zestawów pohanych typu "Bawół-II" o wymiarach 184x11,4x2,4 m i o nośności 3510 ton pozwoli po pełnej modernizacji i

elektryfikacji kolei, na uzyskanie przez żeglugę efektów lepszych od niej. Chodzi tu zarówno o koszty eksploatacji, jak i mniejszą pracomateriało- i energochłonność. Posiadanie tej głębokości pozwoli na lepsze wykorzystanie nowoczesnych technologii przewozów morskich, a mianowicie barkowców poprzez umożliwienie dotarcia barek aż do Gliwio. Z badań wynika, że tylko dla potrzeb przewozu na trasie Śląsk - Szczeciński Zespół Portowy przepustowość winna wynosić 48 mln ton w roku 2000 a 22,5 mln ton w 1990 r. Na lepsze wykorzystanie taboru wpłynie także fakt, że przy pełnej kanalizacji szybkość poruszania się obiektów pływających będzie prawie taka sama w obu kierunkach. Ulegnie także poprawie bezpieczeństwo żeglugi, gdyż z powodu prawie stałego poziomu zwierciadła wody możliwe będzie stałe oznakowanie szlaku wodnego, o ile obecnie na Odrze skanalizowanej mamy żeglugę utrudnioną, o tyle na swobodnie płynącej - niebezpieczną. Podstawowe wskaźniki techniczno-ekonomiczne różnych rozwiązań technicznych modernizacji Odry przedstawiono w tabeli 5.

Całkowita kanalizacja Odry oznacza także stworzenie retencji rozłożonej równomiernie w przestrzeni, tj. wzdłuż biegu rzeki, zamiast retencji skupionej tylko w kilku miejscach. Przy poszczególnych stopniach powstaną warunki dla lokalizacji przemysłu wodochłonnego, np. elektrowni cieplnych czy atomowych schładzanych w otwartym obiegu wodnym oraz możliwość budowy ujęć wodnych, tak istotnych dla potrzeb rolnictwa. W sumie oznacza to aktywizację zaniedbanego dotąd środkowego Nadodrza.

Według najnowszych badań IIW PS efektywność lepszą od kolei można uzyskać jeszcze przed okresem docelowym poprzez realizację selektywną inwestycji, tj. poprzez częściową rekanalizację odcinka skanalizowanego i Kanału Gliwickiego oraz budowę nowych stopni piętrzących na Odrze środkowej w miejscach najgorszych, tj. najpłytszych. Szczegółowa analiza profilu podłużnego oraz licznych profili synoptycznych /sondowań/, wykazała, że głębokości na Odrze swobodnie płynącej są, z przyczyn bliżej nie dających się bez szczegółowych i długotrwałych badań określić - niejednolite i wahają się

w dość dużych granicach. Byłaby to kanalizacja niesystematyczna lecz selektywna, która umożliwiłaby stopniową poprawę parametrów /głębokości/ przez okres 330 dni w roku. Rozwiązanie takie nie jest ewenementem w światowym budownictwie wodnym. Klasyczny przykład mogą tu stanowić "Żelazne wrota" na Dunaju. /Przy porównaniu efektywności stosowano zasadę aktualnego stanu i rozwoju kolei i żeglugi/.

Selektywną kanalizację realizowano by etapami. W pierwszym etapie poprzez wybudowanie 4 dalszych stopni /3 na odcinku Brzeg Dolny - ujście Nysy Łużyckiej /w tym stopień Malczyce, Głogów - Grodziec i Nietków - Będów/, 1 stopień - poniżej, tj. w Owozarach /i wykorzystanie dotychczasowych zbiorników, kosztem 3-5 mld zł zależnie od wariantu /stopni, wysokich lub niskich/ uzyskano by głębokość min. 140 cm przez cały rok i przepustowość substytucyjną min. 30 mln ton rocznie. Dla porównania podano w tabeli 6 faktyczną długość sezonu nawigacyjnego oraz ilość dni i głębokości poniżej 140 cm w ostatnim 25-leciu. Wykorzystanie ładowności aktualnego taboru wynosiłoby min. 70 % dla BM 500 oraz min. 80 % dla zestawów pchanych. To pozwoliłoby już na uzyskanie efektywności lepszej od kolei i na częściową samospłatę dalszych inwestycji. Przy jednoczesnej budowie realizacja całości trwałaby 3 lata, a łącznie z projektowaniem - 4 lata od chwili podjęcia decyzji. W przypadku podjęcia decyzji w bieżącym roku pełne efekty uzyskano by w roku 1980. Realizacja inwestycji nastąpiłaby przy użyciu materiałów i środków prawie wyłącznie krajowych, analogicznie do realizowanych przez PRL obiektów na Łabie w CSRS.

W drugim etapie wybudowano by także 4 stopnie kosztem dalszych 3 mld zł i uzyskano by głębokość 1,90 m. Pozwoliłoby to na wykorzystanie pełnej ładowności aktualnego taboru oraz min. 70 % wykorzystania taboru przyszłościowego, który zamierza się wprowadzić około 1985 r. - typu "Bawół II" o nośności 3510 t. Przepustowość substytucyjna, tj. zastępująca inne środki transportu, niezależnie od warunków atmosferycznych i hydrologicznych, wyniosłaby wtedy 60 mln ton rocznie. Etap ten winien być zakończony przed 1990 r.

Tabela 5

Syntetyczne porównanie wariantów modernizacji Odry

Wskaźniki	Rodzaj rozwiązania		
	regulacja uzupełnia- jąca	zasilanie ze zbior- ników	pełna ka- nalizacja
Osiągnięcie celu, tj. IV klasy międzynarodowej	niemożliwe	niemożliwe	w pełni realne
Głębokość tranzy- towa - cm	140	20	250
Ilość dni trwania z gwarancją 95 %	150	330	330
Przepustowość długo- trasowa mln ton	7,3	25,9	120
Bezpieczeństwo żeglugi	zagrożone	zagrożone	pełne
Koszt budowy mld zł	5,3	60	30
Efektywność E	nie okreš- lono	0,237	1,312
Zwrot nakładów po latach	po okresie fizycznego zużycia	176	w pierw- szych 10 latach ekspl.
Koszty eksploatacji w stosunku do kolei	znacznie wyższe	znacznie wyższe	niższe
Nakłady na wzrost o 1,0 mln ton przepu- stowości w mln zł	1019	2521	255
Okres realizacji	do 2020	do 2050	1995/2010
Jakość przewozów	komple- ment.	komple- ment	substy- tucyj.
Szybkość poruszania się jednostek w górę i w dół rzeki	różniące się znacznie	różniące się znacznie	prawie jedna- kowe
Retencja	brak	skupiona	rozłożona

Tabela 6

Faktyczna długość sezonu nawigacyjnego oraz ilość dni
o głębokości poniżej 140 cm w ostatnim 25-leciu

Rok	Długość sezonu /dni/	Ilość dni o głębokości poniżej 140 cm
1951	101	61 ⁺
1952	177	52
1953	49	93
1954	59	25
1955	188	-
1956	276	-
1957	259	-
1958	273	-
1959	212	81
1960	225	-
1961	230	128 ⁺⁺
1962	180	119
1963	227	59
1964	234	89
1965	182	47
1966	266	-
1967	291	12
1968	289	-
1969	173	91
1970	266	3
1971	208	62
1972	287	7
1973	284	123
1974	242	40
1975	284	-

⁺ dla lat 1951/1960 podano głębokości poniżej ujścia Warty

⁺⁺ dla lat 1961/1975 podano głębokości powyżej ujścia Nysy
Łużyckiej

Budowa dalszych stopni mogłaby postępować dalej sukcesywnie, ale również selektywnie, co umożliwiłoby uzyskanie coraz lepszych parametrów na całej trasie, a nie na jej części. Tym samym Odra uzyskiwałaby coraz większą przepustowość i mogłaby przejmować coraz bardziej zwiększone zadania przewozowe. O wyborze do budowy kolejnych stopni w tym etapie mogłoby decydować także kryteria inne niż głębociowe. Uzyskanie ostatecznych parametrów IV klasy międzynarodowej i przepustowości 120 mln ton mogłoby nastąpić wtedy w okresie docelowym w zależności od potrzeb i posiadanych środków.

Konieczność budowy dalszych stopni może być także uzasadniona ewentualną postępującą erozją poniżej wybudowanych stopni piętrzących. W przypadku Brzegu Dolnego okres, jaki upłynął od jego wybudowania wynosi już około 20 lat i erozja jest widoczna.

Bardziej szczegółowa analiza wskazuje, że istnieje potrzeba wyboru tańszych stopni niskich, korzystniejszych ze względów rolniczych, chociażby ilość ich miała wynosić 28, jak to podaje Hydroprojekt. Gęstość stopni byłaby i tak o ponad 2 km mniejsza niż na odcinku poddanym rekanalizacji i nie odbiegałaby od analogicznych rozwiązań w Europie.

Oczywiście przewóz zwiększonych mas ładunkowych będzie możliwy przy posiadaniu odpowiedniej ilości taboru, przeładowni i stoczní remontowych.

W n i o s k i

- Najbardziej optymalną modernizację Odry można uzyskać poprzez rekanalizację Kanału Gliwickiego i Odry skanalizowanej oraz pełną kanalizację Odry swobodnie płynącej.
- Tylko realizacja kanalizacji Odry swobodnie płynącej w sposób selektywny umożliwi przejęcie nałożonych zadań transportowych na rok 1982 i na lata następne przy minimalnych nakładach inwestycyjnych i pełnej efektywności ekonomicznej.

P r z y p i s y

- ¹ "Rocznik Statystyczny Transportu 1971", Warszawa 1971, Roczniki Branżowe nr 56.
- ² Informator dróg wodnych śródlądowych żeglugowych, Warszawa 1961.
- ³ Orlewicz S. i in. Prognoza zagospodarowania dróg wodnych śródlądowych w świetle potrzeb obsługi transportowej portów morskich makroregionu nadmorskiego. Praca badawcza dla Komisji Planu Makroregionu Nadmorskiego, Politechnika Szczecińska, listopad 1973 r., Symbol pracy: 6371/GB - II - 278/73.
- ⁴ Ibidem
- ⁵ Program rozwoju żeglugi śródlądowej do roku 2000 ze szczególnym uwzględnieniem rozwoju w latach 1976-1980, Wrocław 1972.
- ⁶ Ibidem.

Władysław Jaoher

WZORY SPOŁECZNO-KULTUROWE LUDNOŚCI
ODRY I NADODRZA CZYLI BADANIA NAD ŻYCIEM I KULTURĄ
LUDNOŚCI WOJEWÓDZTW NADODRZAŃSKICH

Dla uniknięcia możliwych nieporozumień winienem czytelnikowi kilka wyjaśnień. Prezentowane w tym artykule informacje są fragmentem z obszernych badań nad życiem i kulturą ludzi mieszkających nad Odrą i w województwach nadodrzańskich. Badania te zostały zrealizowane w Zakładzie Naukowo-Badawczym Komisji Odry Instytutu Śląskiego w Opolu w latach 1975-1976. Badania miały charakter socjologiczny. Całość udokumentowanych informacji na ten temat zawiera obszerny liczący 200 stron raport, który wraz z wszystkimi materiałami z badań znajduje się w Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu¹. Zaprojektowane i przeprowadzone przeze mnie i zespół badania są pierwsze tego typu.

Z uwagi na krótki czas i środki chciałem uzyskać głównie pogłębione informacje. Lecz już z tych informacji można wyodrębnić szereg interesujących danych do przemyśleń i aplikacji. Przede wszystkim dzięki badaniom dowiadujemy się:

1. co za ludzie zamieszkują makroregion Odry, jaka jest ich struktura, upodobania, jaki preferują styl życia, wartości itp.; 2. co w ich życiu rzeka Odra znaczy?

Z rzeką Odrą - która dzisiaj jest tematem wielu prac i badań - wiąże się wiele zamierzeń i planów. Te plany i zamierzenia można zrealizować wtedy, gdy zostanie spełniony postulat kompleksowego zagospodarowania i modernizacji Odry. Kompleksowe a więc jak samo słowo mówi o a ł o ś c i o w e, czyli ogarniające kilka rozmaitych dziedzin, zagospodarowanie Odry

jest możliwe tylko wówczas, gdy kompetentne władze zajmujące się tymi zagadnieniami będą z jednej strony w miarę jasno widzieć tę całość zagadnień składających się na kompleksowe zagospodarowanie Odry, a z drugiej strony, będą w miarę równomiernie traktować wszystkie dziedziny mające wpływ na to kompleksowe zagospodarowanie Odry.

Biorąc bardzo syntetycznie całość zagadnień związanych z Odrą można podzielić na trzy wielkie działy tematyczne. Dwa pierwsze obejmują zagadnienia techniczne i ekonomiczne związane z modernizacją Odry. Trzeci dział tematyczny może najmniej uchwytny - bo zakres problemów trudno tu precyzyjnie i jednoznacznie określić - powinien się zająć badaniem ludzi i społeczności, które żyją zarówno bezpośrednio nad tą rzeką jak i w województwach nadodrzańskich. Ludzie ci reprezentują określone postawy, zachowania, uosabiają określone wartości - czyli to wszystko co umownie nazywamy aspektem społeczno-kulturowym ich życia. Intuicyjnie jesteśmy przekonani, że Odra w pewien sposób działa na tych ludzi. Prawda, że trudno tu mówić o działaniu czysto przestrzennym, instrumentalnym rzeki. Jednakże dla celów badawczych trzeba dotrzeć do tej problematyki za pomocą narzędzi, jakie daje socjologia.

Nie deprecjonując bynajmniej czynników technicznych i ekonomicznych winniśmy mieć świadomość, że ludzie żyjący nad Odrą, ich życie i kultura są i będą najważniejszym czynnikiem wszelkich zmian dokonujących się i dokonywanych nad Odrą. Z tych przesłanek zrodził się też projekt i wykonanie wstępnych badań na temat wzorów społeczno-kulturowych ludności Nadodrza. A uwagi sformułowane w tym artykule zawierają syntezę ich wyników. Wolno żywić nadzieję, że już te wstępne rozeznania osiągnięte w badaniach empirycznych powinny służyć efektywnemu planowaniu ekonomicznemu, technicznemu i społecznemu na obszarach Odry i Nadodrza.

Wyjaśnienie pojęć

Poznanie wzorów społeczno-kulturowych funkcjonujących w różnych typach struktur pozwala określić stosunek jednostki i zbiorowości /społeczności lokalnej/ do podstawowych elementów życia społecznego takich jak: rodzina, praca, sprawy osobiste, problemy innowacji, planowania w skali regionalnej i ogólnospołecznej.

Rozeznanie tych spraw można by uznać za wskaźnik stopnia rozwoju świadomości społecznej wśród jednostek i grup, co pozwala na racjonalne planowanie wszelkiej działalności gospodarczej i kulturalnej w makroregionie Odry. Mieszkańcy województw nadodrzańskich reprezentują określony sposób życia, postępowania, wartościowania. Mechanizm ten wywołujący zmiany w stosunkach społecznych i postępowaniu ma charakter kulturowy. Oznacza to, że w konkretnych środowiskach istnieją określone wzory społeczno-kulturowe, które wpływają na zachowanie się jednostek i kształtują swoisty ład społeczny. Mówiąc o wzorach społeczno-kulturowych mamy na myśli to wszystko co dotyczy zakresu zachowań uznawanych za dopuszczalne i normalne w określonym środowisku i w danej sytuacji. A więc przystępując do badań wzorów społeczno-kulturowych ludności Odry i Nadodrza badałem takie sprawy jak: wartości, normy, zwyczaje, aspiracje, potrzeby, przekonania, preferencje funkcjonujące wśród ludności województw nadodrzańskich. Badałem jak ludzie żyją, czym żyją, co cenią a co odrzucają, jakie reprezentują orientacje społeczne, polityczne, gospodarcze. Z jakich źródeł czerpią wskazówki dla życia, pracy itp. Badałem celowo nie tylko wzory kulturowe ale wzory społeczno-kulturowe, gdyż chciałem przez to podkreślić, że życie i kultura ludzi mieszkających nad Odrą są uwarunkowane nie tylko dziedzictwem kulturowym i tradycją, ale również - dotyczy to zwłaszcza sytuacji po drugiej wojnie światowej - rezultatami współdziałania i współżycia ludzi, zbiorową działalnością ludzką wywierającą wpływ na ludzkie postawy, zachowania, wybory. Wzory społeczno-kulturowe wkraczają zarówno w warunki życia jak i stosunki między ludźmi. Pojęciem "warunki życia ludności" ² obejmujemy zarówno warunki bytu, jak i warunki pracy, a pojęciem "stosunki międzyludzkie" ³ - układ stosunków między ludźmi tak w środowisku pracy, jak i w środowisku zamieszkania.

Teren i organizacja badań

Badania wzorów społeczno-kulturowych, których syntezę wyników przedstawiam w tym szkicu objęły swym zasięgiem 8 województw nadodrzańskich: Szczecińskie, Gorzowskie, Zielonogórskie, Leszczyńskie, Legnickie, Wrocławskie, Opolskie, Katowickie. Zastosowano w nich technikę zbierania materiałów przez wywiad, ankietę oraz informacje ze źródeł ogólnie dostępnych. Wywiady przeprowadzono z autorytetami życia gospodarczego i kulturalnego na szczeblu urzędów wojewódzkich 8 województw nadodrzańskich, zaś ankietę przeprowadzono w 10 wybranych punktach na osi Odry plus grupa kontrolna z Głucholaz. Oprócz tego uzyskałem informacje kwestionariusze od naczelników 50 gmin leżących na osi Odry. Wykorzystałem również materiały konkursowe na wspomnienie o Odrze zebrane przez Komisję Odry i miesięcznik "Opole".

Ogólna charakterystyka województw nadodrzańskich

Obszar ośmiu województw nadodrzańskich, przez które przepływa Odra wynosi $56\,920,9\text{ km}^2$ i jest zamieszkały przez $8\,170\,273$ osoby. W województwach tych wg stanu na dzień 30 VI 75 r. istniało 429 jednostek terytorialnych, w tym 119 miast i 310 gmin różnego typu. Bezpośrednio na osi Odry leżą 82 gminy różnego typu, w tym 53 gminy wiejskie. W miastach i gminach leżących bezpośrednio nad Odrą zamieszkiwało $1\,880\,086$ osób.

Województwa nadodrzańskie charakteryzują się znacznymi różnicami nie tylko pod względem obszaru, ilości mieszkańców, ale przede wszystkim od strony struktury zawodowej ludności, wyposażenia w sieć szkolną i rodzaje szkolnictwa, wyposażenia w urządzenia kulturalne i ich dostępność dla ogółu mieszkańców. I tak np. w województwie katowickim /stan na dzień 30 VI 75 r./ z rolnictwa utrzymywało się 5,2 % ludności, podczas gdy w woj. opolskim 25,3 %, we wrocławskim 18,7 %, w legnickim 26,8 %, w leszczyńskim 41,7 %, w gorzowskim 30,9 %, w zielonogórskim - 24,2 % zaś w szczecińskim 21,5 %.

Gminy leżące wprost na osi Odry zajmują obszar $5993,31\text{ km}^2$. Na obszarze tym mieszkają $341\,732$ osoby. Przeciętna gęstość zaludnienia wynosi 57 osób na 1 km^2 . Gminy nadodrzańskie składają

się z 777 jednostek osadniczych /wsi/. Na jedną gminę przypada przeciętnie 15,5 jednostek osadniczych. Są to więc stosunkowo duże gminy. W wymienionych wyżej 777 jednostkach osadniczych, 191 miejscowości znajduje się bezpośrednio nad Odrą. Zamieszkiwało w nich /dane z listopada 1975 r./ 111 745 osób, tj. 32,7 % ogółu mieszkańców w gminach na osi Odry.

W gminach nadodrzańskich było 57,9 % osób zatrudnionych w rolnictwie /tj. 197 977 osób/. Świadczy to o charakterze rolniczym tych gmin. Obszar użytków rolnych w gospodarstwie indywidualnym był duży bo wynosił przeciętnie 7,93 ha. Fakt ten potwierdza rolniczy charakter tych gmin. Spośród 191 wsi leżących bezpośrednio nad Odrą notujemy stosunkowo wysoki procent chłopów-robotników, bowiem w 87 wsiach nadodrzańskich /czyli 45 % ogółu wsi nadodrzańskich/ żyło 45,5 % ludzi, którzy mieszkali na wsi, a pracowali poza terenem zamieszkania. Widać z tego, że wsie nadodrzańskie dysponują jeszcze dużym potencjałem siły roboczej. Nie powinno to być obojętne dla planujących i realizujących kompleksowe zagospodarowanie Odry.

Ludzie: ich postawy, zachowania, wybory i interakcje

Badania ankietowe wzorów społeczno-kulturowych w 10-ciu wybranych miejscowościach nadodrzańskich - plus grupa kontrolna - dotyczyły pięciu aspektów tego zagadnienia, a więc badano wzory społeczno-kulturowe w aspekcie środowiska respondentów; w aspekcie charakterystyki aktywności człowieka w środowisku ujawniającej się przez postawy, zachowania, wybory; w aspekcie uczestnictwa ludzi w kulturze, pod kątem aspiracji, planów, dążeń, oczekiwań tych ludzi, oraz wpływu Odry na ich życie i kulturę. Obezwerny materiał statystyczny⁴ /przeszło 170 tablic wyników/ ilustruje te wszystkie aspekty.

Ograniczając się tutaj z konieczności do wyrywkowych uwag syntetycznych można stwierdzić co następuje:

Analizy materiałów empirycznych pokazują, że ludzie nad Odrą reprezentują określony sposób życia, postępowania, wartościowania. Jaki to jest sposób i w czym się ujawnia? Z ba-

dań wynika, że jest to sposób życia nacechowany r e a l i z m e m i r a c j o n a l i z m e m. Świadczą o tym styl życia, aspiracje, dążenia, oczekiwania, preferencje wyrażane przez osoby ankietowane. Stosunek ludzi do dóbr materialnych jest raczej umiarkowany, badani nie wykazywali wygórowanych wymagań pod tym względem. W stosunku do możliwości lepszego urządzenia się w życiu respondenci wyrażali i to najczęściej bezpośrednio postawy p r a g m a t y c z n e i r a c j o n a l n e. Liczą w tym przypadku na własną pracę, na swoje zdolności, osobisty wysiłek a bardzo mało na określone układy, zbieg okoliczności, czyjeś poparcie, los szczęścia.

Analiza statystyczna uzyskanych odpowiedzi wskazuje, że do najważniejszych czynników ułatwiających im życie zaliczają mieszkańcy makroregionu Odry takie wartości jak: umiejętność i wiedza zawodowa /na pierwszym miejscu 52,3 %/, osobiste cechy charakteru /drugie miejsce 34,5 %/ rozumiane jako zbiór cech psychicznych powiązanych ze sobą w jednolity system, związanych z motywacją człowieka, z przyjmowaniem przez niego systemu wartości; uczestnictwo we władzy pomoc organizacji społecznych i politycznych oraz pomoc kolegów /trzecie miejsce/. Z tych samych analiz wynika, że mieszkańcy województw nadodrzańskich pośród najważniejszych wartości indywidualnych i społecznych na pierwszym miejscu stawiają: szczęśliwe życie rodzinne /ok. 70 %/ na następnych miejscach takie wartości jak osiągnięcia w pracy zawodowej /ok. 35,5-40 %/, dobra sytuacja materialna /29,3 %/, realizacja własnych zainteresowań i zamierzeń /25,3 %/, osiągnięcia dla dobra ogółu w pracy społecznej /22,7 %/.

Również wymowne są odpowiedzi na temat w jakim stopniu określone wartości, wybory i oczekiwania spełniają się w konkretnym życiu ludzi. Okazało się bowiem, że 72,5 % respondentów uważa się za jednoznacznie zadowolonych ze swego życia rodzinnego. Pełne zadowolenie z obecnie wykonywanej pracy wyraziło 64,5 % pełną satysfakcję z wykonywanego zawodu wyraziło 68,4 %, zdecydowane zadowolenie z własnej sytuacji materialnej wyraziło 44,6 % przy 8,5 % niezadowolonych.

Mieszkańcy badanych miejscowości nadodrzańskich postulują

określony model człowieka. Można go sprowadzić do następujących cech głównych:

- a/ większość uważa /73,7 %/, że powinien to być człowiek uczciwy tzn. taki, który reprezentuje zgodność działania i postępowania z deklarowanymi przez siebie postawami i wartościami,
- b/ powinien to być człowiek pracowity i obowiązkowy,
- o/ zaradny życiowo,
- d/ wykazujący zaangażowanie ideowe i społeczne, a niektórzy wymienili również lecz na dalekich miejscach /ranga od 4 do 6 miejsca/ takie cechy jak spryt życiowy i umiejętność dopasowania się do sytuacji.

Z całościowej analizy zebranego materiału wynika, że mieszkańcy makroregionu Odry nie mają wygórowanych wymagań w stosunku do ludzi z którymi wypadło im żyć i pracować. Ich model człowieka nie odbiega od tego, co potocznie rozumiemy przez wyrażenie "porządny człowiek". Można zatem sądzić, że autorzy wypowiedzi nie stanowią jakiegoś wyjątku i postulowany przez nich model człowieka znajduje odzwierciedlenie również w ich cechach osobowych.

Badani mieszkańcy województw nadodrzańskich wskazywali równocześnie, że istnieją w ich środowiskach negatywne zjawiska, z którymi należałoby energicznie walczyć. Należą do nich: na pierwszym miejscu alkoholizm i związane z nim inne objawy patologii społecznej, na drugim miejscu jest plotkarstwo i zbyt nie zainteresowanie osób postronnych życiem drugich ludzi, na trzecim miejscu są lenistwo i lekceważenie pracy. Do katalogu negatywnych zjawisk zaliczają również takie wady jak: fanatyzm i brak tolerancji, kłótnie i waśnie, brak aktywności społecznej i kulturalnej.

Mieszkańcy województw nadodrzańskich ozerpią inspiracje do określonych postaw i zachowań indywidualnych i społecznych z różnych źródeł. Ich wzory społeczno-kulturowe są więc różnorodnie uwarunkowane. Analiza statystyczna odpowiedzi wykazuje, że dominującym źródłem z którego respondenci ozerpią wskazówki do życia osobistego i społecznego i które stanowią szeroką podstawę dla kształtowania wzorów społeczno-kulturowych w ich środowiskach - jest źródło tradycji i kultury. Biorąc

ogólnie 52,0 % wskazywało na ten rodzaj źródeł. Natomiast drugie miejsce zajmują w opinii respondentów, źródło polityczne i ideologiczne. Wskazuje na to źródło przeciętnie ponad 20 % osób. Natomiast ok. 15 % osób podkreśliło kulturowe znaczenie religii jako źródła inspiracji.

Trzeba podkreślić, że duża część osób wymieniła łącznie wszystkie źródła, jako ważne do czerpania wskazówek dotyczących życia osobistego i społecznego w ich środowiskach. Na wybór danego rodzaju źródła miało także wpływ wykształcenie.

Mieszkańcy makroregionu Odry podlegają silnie procesom racjonalizacji postaw, myślenia i działania. Ujawniają się te procesy głównie w rodzinie, w planowaniu przyszłych ról dzieci, w podejściu do pracy zawodowej itp.

Z badań wynika, że wśród ludności nadodrzańskiej dokonała się już integracja w skali globalnej. Więc różnice pochodzenia, wyznania, różnice kulturowe nie stanowią już obecnie problemu. Dziś można powiedzieć, że nad Odrą żyją ludzie, którzy różnią się między sobą głównie stosunkiem do procesów industrializacji, a więc zróżnicowanie wśród nich ma charakter przede wszystkim warstwowo-zawodowy a nie kulturowy.

Uczestnictwo w kulturze - integracja kulturowa

Mieszkańcy województw nadodrzańskich korzystają z dóbr kultury, reprezentują określony sposób uczestnictwa w kulturze. W jaki sposób korzystają z kultury? Jakie reprezentują postawy w zakresie uczestnictwa w kulturze? Odpowiadając bardzo krótko i syntetycznie na te pytania możemy stwierdzić, że z badań ankietowych oraz z ogólnie dostępnych źródeł informacji wynika, iż miejscowości nadodrzańskie są w przeważającej liczbie wyposażone w podstawowe urządzenia kulturalne, jest więc możliwość korzystania z nich na miejscu. I tak respondenci stwierdzili, że w ich miejscu zamieszkania mają możliwość korzystania z kina w 93,8 %, z imprez sportowych w 74,4 %, z zabaw, festynów itp. w 59,9 %, z różnych imprez kulturalnych organizowanych przez miejscowe władze zajmujące się kulturą w 57,1 %, z zespołów amatorskich w 37,2 %, z teatru amatorskiego lub objazdowego w 34,4 %. Takie są obiektywne fakty. Jednakże pow-

staje pytanie: w jakim stopniu ludzie stwierdzający możliwość korzystania z kultury, faktycznie z tych istniejących urządzeń korzystają? I tutaj odpowiedź jest dość niepokojąca. Oto okazuje się z obliczeń statystycznych, że mając na miejscu urządzenia kulturalne, mieszkańcy makroregionu Odry mało z nich korzystają. I tak np. z teatru korzysta 15,9 % respondentów, z kina 15,6 %, z zespołów amatorskich 17,9 %, z różnych imprez kulturalnych organizowanych przez miejscowe władze 15,3 %, z imprez sportowych najwięcej, bo 19,9 %. Nie najlepiej jest też jeśli chodzi o częstotliwość korzystania z urządzeń kulturalnych. Okazało się, że najczęściej mamy do czynienia z określeniem "kilka razy do roku".

Jedną z przyczyn słabego korzystania z istniejących stałych urządzeń kulturalnych w miejscu zamieszkania jest fakt, iż funkcje wiodące w zakresie kultury pełnią w środowiskach badanych osób środki masowego przekazu jak: radio a przede wszystkim telewizja. Ankietowani uważali, że większość ich oczekiwań w zakresie kultury spełnia telewizja. Do stałych pozycji oglądanych w telewizji zaliczyli respondenci: 1/ Dziennik telewizyjny /88,9 % stale oglądających/, 2/ audycje publicystyczne /67,3 %/, 3/ przedstawienia teatralne /65,9 %/, 4/ filmy telewizyjne /63,4 %/, 5/ programy sportowe /59,4 %/, 6/ programy rozrywkowe i sensacyjne /58,5 %/, 7/ teleturnieje /51,2%/. Jest oczywiste, że zachodzą pewne związki między wykształceniem, zawodem, wiekiem a rodzajem wyboru audycji radiowych i telewizyjnych oraz częstotliwością ich słuchania lub oglądania. Lecz generalnie biorąc nie ma pod tym względem w naszych badaniach jakichś nieprawidłowości. W zakresie bowiem wyboru rodzaju programów radiowych i telewizyjnych mieszkańcy miejscowości województw nadodrzańskich reprezentują przeciętny typ obywatela, który w miarę wykształcenia i rozszerzania poznania świata, poszerza swoje gusta i wybory w zakresie treści przedstawianych przez środki masowego przekazu:

Mieszkańcy makroregionu Odry poszerzają swoje horyzonty myślowe i kulturalne poprzez książki i czasopisma.

Z badań wynika, że 93,2 % ankietowanych oświadczyło, że czyta książki, zaopatrując się w nie przede wszystkim w książ-

garniach a mniej w bibliotekach /52,0 %/, natomiast dzienniki i czasopisma czyta 97,4 %, przy czym na pierwszym miejscu są czytane dzienniki /76,6/, a drugim miejscu magazyny ilustrowane /66,2 %/, na trzecim miejscu czasopisma literackie i społeczne /40,6 %/, na czwartym miejscu czasopisma i dzienniki lokalne /30,7 %/, na piątym miejscu czasopisma fachowe popularnonaukowe /24,4 %/ a na końcu na szóstym miejscu czasopisma i periodyki rolnicze /2,8 %/.

Wobec kultury i jej treści respondenci w większości reprezentują postawy czynne ujawniające się w tym, że ich kontakt z kulturą nie ogranicza się tylko do biernego kontaktu, ale dotyczy osobistego wyboru i przeżywania treści kulturowych. Z badań wynika, że dla większości osób kultura masowa staje się coraz bardziej nową, swoistą formą kultury egzystencji. Oznacza to, że ludzie ci chcą czerpać ze środków masowego przekazu coś więcej niż określone informacje, pragną bowiem znajdować tam również modele i wzory zachowań, postaw, a więc mówiąc skrótowo - wzory życia.

Odra w świadomości i życiu osób województw nadodrzańskich

Z analizy wszystkich rodzajów materiałów zebranych w badaniach nad wzorami społeczno-kulturowymi mieszkańców makroregionu Odry wynika, że: Odra wywołuje w świadomości jej mieszkańców głównie skojarzenia historyczne. "Historia Polski i pokój" zajmują pierwsze miejsce wśród innych wartości jakie nasuwają się respondentom przy hasle wywoławczym "Odra" /57,4 %/, na drugim miejscu jest "poczucie bezpieczeństwa" jako konsekwencja zmian historycznych i politycznych, na dalszych miejscach Odra kojarzy się respondentom z miejscem pracy i zamieszkania, z zabytkami kultury i sztuki, z oiekawymi ludźmi poznanymi nad Odrą. W wypowiedziach dotyczących roli Odry w świadomości i życiu osób nad nią mieszkających nasuwają się dwa spostrzeżenia. Związki Odry z mieszkańcami województw nadodrzańskich są p r a w i e ż a d n e, skoro 53,4 % osób stwierdziło, że żaden czynnik nie wiąże ich z Odrą. Po drugie, ci sami ludzie, którzy powiadają, że ich związki z Odrą są bardzo słabe, równocześnie podkreślają swoje nadzieje i oczekiwania związane z kompleksowym zagospodarowaniem Odry. Mie-

szkańcy nad Odrą spodziewają się, że po jej uregulowaniu zniknie groźba powodzi i zniszczeń /40,1 %/, że zagospodarowanie Odry stworzy nowe warunki rekreacji, wypoczynku i turystyki, że modernizacja Odry przyczyni się do szybkiego rozwoju gospodarczego społecznego i kulturalnego ich miejscowości /oczekuje tego aż 69,9 % mieszkańców/, że modernizacja Odry stworzy warunki nowej ciekawej pracy /17,0 %/.

Reasumując można powiedzieć, że w strukturze przestrzennej i gospodarczej województw nadodrzańskich Odra nie wiele dotąd zdziałała, gdyż prawie wcale nie ujawniło się jej znaczenie w planowaniu gospodarczym województwa. Odra kojarzy się przede wszystkim z historią Polski, z pokojem i bezpieczeństwem granic. Jest wymownym symbolem uświadamiającym rezultaty II-giej wojny światowej. Dla młodego pokolenia urodzonego nad Odrą, rzeka ta kojarzy się coraz bardziej z gospodarczą rolą Polski. Najwięcej Odra znaczy tam, gdzie ujawniają się jej walory gospodarcze i rekreacyjne. Najmniej znaczy tam, gdzie się nie nad tą rzeką nie dzieje.

Wnioski

Analiza materiałów z badań nad wzorami społeczno-kulturowymi mieszkańców województw nadodrzańskich skłania do twierdzenia, że choć w miejscowościach nadodrzańskich nadal działają mechanizmy ciągłości i kontynuacji wielu elementów tradycji, to jednak daje się coraz bardziej zauważyć proces racjonalizacji postaw, myślenia i działania. Ujawniają się te procesy w podejściu do pracy zawodowej, do rodziny i planowania przyszłych ról swoich dzieci.

Istotą tych procesów jest wyraźnie występująca tendencja do przechodzenia od wzorów społeczno-kulturowych determinujących jednostkę i zbiorowość, do takich wzorów, które stwarzają alternatywę, pozwalającą na wybór.

W środowiskach życia i pracy badanych miejscowości województw nadodrzańskich istnieją dychotomiczne postawy i zachowania, to znaczy - jak stwierdzali respondenci - z jednej

strony daje się zauważyć postęp, nowooczesność, jako pochodne przemian socjalistycznych, a z drugiej strony istnieją jeszcze wzory i zachowania pozwalające na zbyt dużą tolerancję zjawisk negatywnych i nie zachęcające do aktywnego działania, zwłaszcza społecznego.

Z badań wynika, że w miejscowościach nadodrzańskich koegzystują przynajmniej trzy rodzaje wzorów społeczno-kulturowych. Do pierwszego rodzaju należą te, które czerpią nadal treści z chłopskiej kultury tradycyjnej. Drugi rodzaj reprezentuje pewne wzory nacechowane kulturą mieszczańską /meblowanie, ubiór, aspiracje i mniemanie o sobie, pojęcia właściwego towarzystwa dla dzieci/, trzeci rodzaj da się określić jako wzory społeczno-kulturowe ogólnonarodowe i socjalistyczne.

Wyniki badań wskazują, że wśród ludności makroregionu Odry mamy jeszcze do czynienia z wszystkimi rodzajami tych wzorów, chociaż z wyraźną tendencją do rozwoju trzeciego rodzaju wzorów.

Wprowadzona do badań grupa kontrolna z Głuchoczek pozwala sądzić, że procesy zachodzące wśród mieszkańców osi Odry nie różnią się zasadniczo od tego, czym żyją, co sądzą o swym środowisku, jaki mają stosunek do Odry osoby w głębi województw nadodrzańskich. Snując zaś analogie oparte o różne częściowe badania tych procesów w Polsce, można zakładać hipotetycznie, że wzory społeczno-kulturowe reprezentowane przez ludność osi Odry nie różnią się istotnie od wzorów istniejących wśród ludności ogólnopolskiej.

Żeby jednak te przypuszczenia potwierdzić, należałoby przeprowadzić dalsze badania empiryczne w różnych punktach województw nadodrzańskich, na znacznie większej próbie i przy zastosowaniu bogatszych kryteriów jej doboru. Tymczasem snując analogie należy pamiętać, że zamieszczone w artykule charakterystyki mówią bezpośrednio tylko o życiu i kulturze wytypowanej do badań ankietowych próbie spośród mieszkańców województw nadodrzańskich.

P r z y p i s y

¹ W. J a c h e r, Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nad-
odrza, w: Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego w Opolu, Zn. Zł.
646-3/2/E, nr inw. 2240/76, ss. 206.

² A. R a j k i o w i c z, Aktualne zadania polityki społecznej w Pol-
sce, w: Polityka gospodarcza a polityka społeczna, Warszawa 1971, s.51.

³ Ibidem.

⁴ W. J a c h e r, Wzory społeczno-kulturowe... j.w.

Część II

Przebieg narady

Wystąpienia główne i dyskusja

Ludwik DROŻDŻ - I sekretarz KW PZPR we Wrocławiu

Proszę Towarzyszy! Transport w naszym kraju, o czym nie trzeba nikogo przekonywać, przeżywa poważne trudności. Robimy więc wszystko, żeby te trudności jak najszybciej pokonać. Podjęte przez centralne władze partyjne i administracyjne decyzje w sprawie rozwoju transportu towarowego przewidują także intensywny wzrost przewozów śródlądowym transportem wodnym.

Główny potok ładunków będzie kierowany na odrzańską drogę wodną. Odra wiąże gospodarczo prawie 35 % obszaru Polski zamieszkałego przez ponad 40 % ludności i dostarczającego ponad 80 % produkcji przemysłowej kraju. Łączy ona południowe uprzemysłowione i bogate w surowce regiony naszego państwa z zespołem portowym Szczecin-Swinoujście oraz z siecią zachodnioeuropejskich dróg wodnych.

Aby zaspokoić rosnące potrzeby transportowe, przewozy towarowe na Odrze powinny w roku 1980 osiągnąć poziom około 25 milionów ton ładunków. Realizacja tego zadania nie będzie oczywiście łatwa. Wymagać będzie modernizacji drogi wodnej, portów i przeładowni, taboru pływającego oraz zaplecza produkcyjno-remontowego.

Wiele odrzańskich portów i przeładowni nie jest obecnie w pełni wykorzystywanych lub też użytkowanych jest niezgodnie ze swoim przeznaczeniem. Jednocześnie około 20 położonych nad Odrą dużych zakładów przemysłowych zaopatruje się

w materiały lub wysyła swoje wyroby transportem lądowym. Wymienię chociażby Elektrownię w Czechnicy, Nadodrzańskie Zakłady Przemysłu Organicznego "Rokita" w Brzegu Dolnym czy też Wrocławskie Zakłady Włókien Sztucznych. Ładunki tych zakładów można by z powodzeniem przewozić barkami.

Z inicjatywy wojewódzkiej instancji partyjnej we Wrocławiu rozpoczęliśmy prace przygotowawcze mające umożliwić przejmowanie przez transport wodny obsługi szeregu zakładów naszego województwa.

Rozważając przyszłość transportu towarowego na Odrze, trzeba jednocześnie pamiętać o maksymalnym wykorzystaniu obecnie posiadanego potencjału przewozowego. Potrzeba taka wynika zarówno z przeciążenia biegnącej równoległe do Odry linii kolejowej, jak i z nakazu racjonalnego gospodarowania tym sprzętem, którym już dysponujemy. O istnieniu rezerw w tej dziedzinie niech świadczy fakt, że największy udział w ogólnym czasie eksploatacji odrzańskiej floty mają nadal przestoje portowe. Obecna organizacja przewozów i przeładunków powoduje, że ponad 40 % czasu pracy pochodzi z barek motorowych oraz ponad 70 % czasu pracy barek pchanych, przeznaczonych jest na pobyt w portach. Zbyt niska jest również gotowość techniczna floty odrzańskiej. Niewątpliwym wpływ na to mają między innymi przeciągające się remonty w stocznjach i bazach remontowych oraz zbyt długi czas wyczekiwania taboru na rozpoczęcie napraw. Skrócenie tych okresów pozwoli stosunkowo niewielkim kosztem zwiększyć przewozy jeszcze w roku bieżącym.

Z Odrą wiążemy w naszym regionie nie tylko możliwość rozwiązania problemów transportowych. W zagospodarowaniu rzeki, w budowie zbiorników retencyjnych widzimy, poza usprawnieniem żeglugi czy wydłużeniem okresu nawigacyjnego, również szansę poprawienia stosunków wodnych, które stają się problemem dla rolnictwa, przemysłu i gospodarki komunalnej Ziemi Nadodrzańskich.

Dzisiejsze spotkanie z pewnością wpłynie na dalszą intensyfikację prac w wymienionych dziedzinach, na lepsze wykorzystanie rzeki Odry.

Serdecznie witam przybyłych na dzisiejsze spotkanie:

tow. Ryszarda Frelka - sekretarza Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, tow. Viceministra Komunikacji - Andrzeja Markowskiego. Witam sekretarzy Komitetów Wojewódzkich Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i województw nadodrzańskich. Witam wszystkich uczestników spotkania.

Korzystając z okazji, chciałbym wyrazić uznanie dla pracy członków Komisji Odry za ich zaangażowanie w sprawy rozwoju Odry i Ziemi Nadodrzańskich. Komisja Odry jest również organizatorem dzisiejszego, jakże potrzebnego spotkania.

Chciałbym wszystkim uczestnikom naszego spotkania życzyć miłego pobytu we Wrocławiu. Oddaję teraz głos tow. Józefowi Kachlowi - przewodniczącemu Komisji Odry, który przewodniczyć będzie dzisiejszym obradom.

Inż. Józef KACHEL - Przewodniczący Komisji Odry

Proszę pozwolić Towarzysze, że przejmując przewodnictwo dzisiejszej narady, wyrażę zadowolenie w imieniu całej Komisji Odry z racji dojazdu do skutku dzisiejszego spotkania. W imieniu zaś Prezydium Komisji Odry chciałbym serdecznie podziękować gospodarzom województwa wrocławskiego, a szczególnie tow. Ludwikowi Drożdżowi za to, że byli uprzejmi przyjąć nas na dzisiejsze obrady do siebie. Wyrażam nadzieję, że nasza dzisiejsza narada spowoduje, iż Odra będzie mogła w przyszłości lepiej i więcej służyć gospodarce narodowej.

Towarzysze, wszystkim zaproszonym przesłałami proponowany ramowy porządek obrad. Czy są wnioski o zmianę względnie uzupełnienie proponowanego porządku obrad?

Nie widzę.

Uważam, że porządek obrad został przyjęty. Przechodzimy wobec tego zgodnie z porządkiem obrad do realizacji programu. O godzinie 10,45 przewidziane są referaty wprowadzające tow. Stanisława Orlewicza z Politechniki Szczecińskiej pt. "Podstawowe problemy osi Odry" oraz tow. Mirosława Musiała z Wrocławia pt. "Zaawansowanie prac nad planem przestrzennego zagospodarowania osi Odry". Udzielam głosu tow. Orlewiczowi ze Szczecina.

Doc. dr inż. Stanisław ORLEWICZ - dyrektor Instytutu Inżynierii w Politechnice Szczecińskiej, czł. Prez. Komisji Odry

Szanowni Towarzysze! Mam zaszczyt w imieniu Komisji Odry przedstawić podstawowe problemy osi Odry, które Komisja Odry uważa w tej chwili za najistotniejsze dla rozwoju naszego kraju. Moje wystąpienie zostało ograniczone do 10 minut, a więc będę starał się nie przekroczyć tego czasu.

/Wystąpienie doc. dr inż. Stanisława Orlewicza było streszczeniem referatu zamieszczonego na str. 124 niniejszej publikacji, z tego też powodu zrezygnowano z powtórzenia go w tym miejscu/.

Przewodniczący narady:

Dziękuję tow. Orlewiczowi za zwięzłe wprowadzenie do referatu pt. "Podstawowe problemy Osi Odry". Całość referatu przesłaliśmy towarzyszom w materiałach na dzisiejszą naradę. Obecnie proszę tow. Mirosława Musiała o referat pt. "Zaawansowanie prac nad planem przestrzennego zagospodarowania Osi Odry". Referat ten niestety, dla różnych powodów, nie został wcześniej rozesłany.

Dr Mirosław MUSIAŁ - Dyrektor Zespołu Planowania Regionalnego dla Makroregionu Południowo-Zachodniego, Wrocław

W swoim wystąpieniu chciałem poinformować zebranych tutaj towarzyszy o przebiegu prac nad zagospodarowaniem przestrzennym Makroregionu Południowo-Zachodniego, a także całej Osi Odry - jak już tu wspomniano - znajdującej się w zasięgu makroregionów: południowego, południowo-zachodniego i północnego, przy czym podstawowa część tej osi, a więc część środkowa, znajduje się w zasięgu regionu południowo-zachodniego. Stąd też sugestie, aby region południowo-zachodni był jednostką wiodącą w opracowaniu całego programu zagospodarowania przestrzennego Odry.

Komisja Planowania przy Radzie Ministrów przywiązuje dużą

wagę do prawidłowego zagospodarowania Osi Odry. W planie przestrzennego zagospodarowania kraju Oś Odry, a przede wszystkim jej odcinek środkowy i dolny wyznaczone zostały jako obszary przyspieszonego rozwoju, gdzie między innymi koncentrowane będą inwestycje z zakresu przemysłu wodochłonnego i wymagającego dużej obsługi transportowej. Pierwsze studia wykonane przy planie przestrzennego zagospodarowania kraju były prowadzone na obzarach województw przez ich byłe Pracownie Planów Regionalnych. Doprowadziło to wtedy do wykonania studium zagospodarowania Osi Odry. Materiały z tego studium zostały wykorzystane przy konstrukcji planu przestrzennego zagospodarowania kraju. W 1975 roku w wyniku zmian w podziale administracyjnym kraju zaistniały nowe warunki i potrzeby odnośnie prac nad przestrzennym zagospodarowaniem Osi Odry.

Nowy podział administracyjny stwarza szereg problemów, które wymagają koordynacji na wyższym szczeblu niż województwo. W związku z pracami nad koncepcją planów makroregionów i nad całym planem przestrzennego zagospodarowania kraju powzięto decyzje zmierzające do wypracowania wnikliwej analizy i kierunków zagospodarowania Osi Odry.

Tematem mojego wystąpienia jest w zasadzie przedstawienie stanu zaawansowania prac. Choć podkreślić, że w 1976 roku prace koncentrowały się w zasadzie na dwóch odcinkach. Pierwszy odcinek, to opracowanie planów przestrzennego zagospodarowania województw. Plany te były wykonywane przez wojewódzkie biura planowania przestrzennego, które są organami województw. Plany te doprowadziły do rozpoznania warunków terenowych, do wyznaczenia odpowiednich obszarów, które nadają się do lokalizacji obiektów przemysłowych, opracowania koncepcji rozwoju sieci osadniczej, przeanalizowania możliwości rozbudowy poszczególnych miast. Wytypowano miasta, które nadają się do koncentracji działalności gospodarczej. W planach przestrzennego zagospodarowania województw wyznaczono również strefy przebiegów infrastruktury technicznej o znaczeniu ponadwojewódzkim i wojewódzkim. Wyznaczono i opracowano również zasady racjonalnego podejścia do ochrony zasobów naturalnych.

Równolegle z pracami nad planami przestrzennego zagospoda-

rowania województw /w marcu 1977 r. plany te będą przedmiotem obrad Komisji Rozwoju Makroregionalnego, na której zostaną zaopiniowane, a następnie przedstawione sesjom wojewódzkich rad narodowych do uchwalenia/ prowadzone były prace nad planami zagospodarowania poszczególnych makroregionów. W ramach prac nad makroregionami opracowano szereg problemów, które można traktować jako materiały wyjściowe do konstrukcji szerszego opracowania, którym będzie opracowanie przestrzenne zagospodarowania Osi Odry.

Podkreślam, że opracowano wiele problemów, które w istotny sposób rzutują na przyszłą koncepcję zagospodarowania Nadodrza. Między innymi przeanalizowano warunki i procesy demograficzne. Stworzono koncepcję zasadniczej rozbudowy sieci osadniczej. Wybrano i przedyskutowano koncepcję rozmieszczenia ośrodków intensywniejszego rozwoju w tym również położonych nad Odrą i granicą państwową Polski z NRD. Plan przestrzennego zagospodarowania makroregionu jest obecnie powtórnie analizowany i uzupełniany o aktualnie podjęte decyzje rządowe szczególnie dotyczące planu 5-letniego. Po zakończeniu drugiej fazy prac przedstawiony będzie do zaakceptowania kierownictwu Komisji Planowania przy Radzie Ministrów. Tak zaawansowane prace dostarczyły nam bardzo wiele cennych materiałów i studiów, które na obecnym etapie będą służyły do konstrukcji planu przestrzennego zagospodarowania Osi Odry.

Aktualnie wchodzimy w drugi etap prac nad planem przestrzennego zagospodarowania Osi Odry. Jako pierwsze zadanie podjęte zostało opracowanie warunków lokalizacji, w nadchodzących latach, wielkich zakładów przemysłowych przede wszystkim zakładów wodochłonnych i wymagających dużej obsługi transportowej. Zastępca Przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów tow. A. Karpiński powołał zespół do opracowania rozmieszczenia przemysłu nad dolną i środkową Odrą, nad Notecią i Wartą, jako dopływach Odry, a także na dolnej Wiśle. Zespół ten ma przedłożyć wnioski odnośnie rozmieszczenia wielkich zakładów przemysłowych, co stanowić będzie podstawową konstrukcję nośną dla planów Osi Odry.

Równocześnie w bieżącym roku przystąpiliśmy do prac wspól-

nie z Makroregionem Północnym i Południowym nad opracowaniem koncepcji zagospodarowania Osi Odry. Obecnie jesteśmy na etapie przygotowania założeń w tym zakresie. Liczymy, że w bieżącym roku prace te zostaną poważnie zaawansowane. Rozwiązanie wszystkich problemów w dorzeczu Odry wymaga naturalnie bardzo wnikliwych studiów i pomocy całego zespołu specjalistów i zainteresowanych biur projektowych oraz nauki. Już obecnie wysuwa się szereg bardzo trudnych problemów, których rozwiązanie wymagać będzie daleko idących decyzji. Najtrudniejsze problemy wystąpią prawdopodobnie w Legnicko-Głogowskim Okręgu Miedziowym, gdzie obok miedzi konieczne będzie prawdopodobnie podjęcie wielkich inwestycji w węglu brunatnym i olbrzymiego programu energetyki znacznie przekraczającego program turoszowski. Rzutować to będzie w bardzo istotny sposób na rozdysponowanie wód rzeki Odry, gdyż elektrownie posiadają duże zapotrzebowanie na wodę. Zaistnieje prawdopodobnie konieczność zlokalizowania przemysłowych zakładów wodochłonnych w dolnym i środkowym dorzeczu Odry.

Bardzo trudną sprawą jest sprawa demograficzna. Niestety, poza województwem legnickim wszystkie województwa Makroregionu Południowo-Zachodniego charakteryzują się ujemną migracją ludności z tych terenów. Jeżeli migracja ta nie zostanie zahamowana, możemy stanąć przed sytuacją, że za lat kilkanaście nie będziemy mieli zasobów ludzkich do realizacji programu Osi Odry. Odpływ ludności znad granicy państwa jest zjawiskiem niekorzystnym.

Na zakończenie chciałem jeszcze raz podkreślić, że zgodnie z ustaleniami Komisji Planowania przy Radzie Ministrów Zespół Planowania Regionalnego z siedzibą we Wrocławiu będzie zespołem koordynującym działalność pozostałych zespołów makroregionalnych i będzie wiodącym w opracowaniu koncepcji zagospodarowania Odry.

Przewodniczący narady - inż. J. KACHEL

Dziękuję bardzo. Pod koniec narady będziemy chcieli podjąć wnioski z dzisiejszych obrad. Dla śledzenia dyskusji i ostatecznego opracowania propozycji wniosków z narady pozwolę sobie w imieniu Prezydium Komisji Odry zgłosić następujące propozycje składu Komisji Wniosków.

Proponujemy do Komisji Wniosków: sekretarza ekonomicznego Komitetu Wojewódzkiego naszej partii we Wrocławiu - tow. Jana Kochanowicza, doc. dra Stanisława Orlewicza z Politechniki Szczecińskiej, doc. dra Franciszka Hawranka z Instytutu Śląskiego w Opolu, przy którym to Instytucie działa Komisja Odry.

Czy są inne propozycje odnośnie składu Komisji Wniosków? Nie widzę.

Komisja Odry opracowała już pierwszą wersję propozycji tych wniosków. Pozwoliły sobie je rozdać tuż po przerwie z tym, że oczywiście dyskusja jest władna wnieść odpowiednie zmiany i korekty. Ponieważ nie słyszę innych propozycji składu Komisji Wniosków, uważam, że 3-osobowy skład Komisji został przyjęty.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego, tj. do dyskusji nad materiałami, które przekazaliśmy z zaproszeniami oraz referatami ogłoszonymi na naradzie.

Jako pierwszy w dyskusji zabierze głos wiceprzewodniczący Komisji Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu, dyrektor naczelny Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, tow. inż. Ryszard Białas, który wypowie się nt. Stan realizacji decyzji rządowych Nr 7 i 8/76 z 23 I 1976 r. w sprawie zwiększenia wykorzystania transportu wodnego śródlądowego i zamierzenia branżowe na najbliższą przyszłość. Udzielam głosu tow. Białasowi.

Inż. Ryszard BIAŁAS - Dyrektor Naczelny Zjednoczenia Żeglugi
Śródlądowej we Wrocławiu

Szanowni Towarzysze!

Wśród wielu problemów Osi Odry problem jej transportowego wykorzystania stanowi niewątpliwie jeden z ważniejszych. Z tytułu swojej pracy zawodowej, z tytułu zainteresowań profesjonalnych, chciałbym właśnie to zagadnienie omówić.

Wszyscy znamy złożoną problematykę transportową naszego kraju, konieczność zabezpieczenia stale rosnących potrzeb i bieżące trudności w zakresie realizacji zadań transportowych. VII Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w swojej Uchwale zagadnieniom tym poświęca wiele uwagi. Mówi wyraźnie o potrzebie dalszej racjonalizacji przewozów i doskonalenia rozwiązań techniczno-organizacyjnych. Wśród wielu spraw Uchwała zaleca przyspieszony rozwój żeglugi śródlądowej przede wszystkim na Odrze i na Wiśle. Mówi o konieczności uzupełniania transportu kolejowego w przewozach ładunków masowych, a zwłaszcza węgla i materiałów budowlanych. W styczniu 1976 roku sprawom transportu poświęcone było posiedzenie Biura Politycznego Komitetu Centralnego naszej partii. I wreszcie w dniu 23 stycznia 1976 roku Prezydium Rządu podejmuje cztery decyzje Nr 5, 6, 7 i 8, a prezes Rady Ministrów wydaje Zarządzenie Nr 7 - wszystko o sprawach rozwoju transportu. We wszystkich tych dokumentach po raz pierwszy mówi się o potrzebie rozwoju zintegrowanego systemu transportowego kraju, gdzie sprawa przewozów żeglugą śródlądową ujęta jest jednoznacznie obok transportu kolejowego i samochodowego. Po raz pierwszy decyzjami najwyższych władz partyjnych i rządowych przewozy żeglugą śródlądową uzyskały tak wysoką rangę. W kontekście decyzji, o których mówiłem, decyzja Nr 8 Prezydium Rządu z 23 stycznia ujmuje wyłącznie sprawę rozwoju śródlądowego transportu wodnego w latach 1976-1980. Mija rok od momentu podjęcia tej decyzji. Warto chyba, a nawet należy zastanowić się nad tym, jak ona jest realizowana.

Otóż przewozy ładunków żeglugą śródlądową według tej decy-

ni powinni w roku 1980 osiągnąć wysokość 35-40 milionów ton. Jest to wielkość ujmująca również przewozy żeglugi gdańskiej i szczytńskiej, które to przedsiębiorstwa pozostają w dalszym ciągu w resorcie handlu zagranicznego i gospodarki morskiej. Przewozy żegluga śródlądową resortu komunikacji na rok 1980, w porozumieniu z Komisją Planowania przy Radzie Ministrów, określono w wysokości 27 milionów ton. W stosunku do wykonania roku 1975 jest to wielkość blisko 2,5-krotnie wyższa. Niewątpliwie dynamika wzrostu jest duża, ale udział żeglugi śródlądowej w przewozach ogółem w dalszym ciągu jest nieznamy i wymaga dalszego intensywnego rozwoju. Można chyba dzisiaj powiedzieć, że pełna realizacja zadań tej pięcioletki stworzy bazę dla dalszego, liczącego się już znacznie udziału żeglugi śródlądowej w przewozach ładunków w latach następnych.

W roku 1976 żegluga śródlądowa nie wykonała co prawda w pełni zadań przewozowych, był to zły rok nawigacyjny, a rozpoczęte i realizowane inwestycje nie mogły jeszcze dać efektów - to jednak wzrost przewozów w tonach wynosił 18 procent, a w pracy przewozowej liczonej w tonokilometrach 23 % przy czym na rzece Odrze procenty te są odpowiednio większe - 23,5 procent w tonach i 31,5 procent w tonokilometrach. Dynamika taka nie była notowana w latach ubiegłych. Rozwój przewozów żegluga śródlądową zależny jest jednak od wielu czynników takich, jak - mówię oczywiście tylko o podstawowych - warunki nawigacyjne ściśle związane ze stanem dróg wodnych i retencją żeglugową, sprawna praca portów żeglugi śródlądowej, przeładowni zakładowych i portów morskich, nowoczesna flota przewozowa pracująca w systemie całodobowym według ustalonych reżimów technologicznych, wysoka gotowość techniczna tej floty i przede wszystkim kadry o wysokich kwalifikacjach. Decyzja Prezydium Rządu wszystkie te elementy ujmuje kompleksowo, stwarzając podstawy do harmonijnego rozwoju żeglugi śródlądowej.

Chciałbym w tym miejscu scharakteryzować pokrótce stan zaawansowania tych prac, podkreślając jednocześnie trudności w ich realizacji. A więc o ile chodzi o drogę wodną, to na rzece Odrze, na jej odcinku skanalizowanym od Koźła do Brzegu Dolnego, który należy zmodernizować, konieczne jest zbu-

dowanie 17 nowoczesnych jazów typu sektorowego. Pierwszy jaz oddaliśmy 11 listopada ubiegłego roku w Zwanowicach. Drugi - w Januszkowicach jest do ukończenia w I kwartale roku bieżącego. Załogi naszych przedsiębiorstw wykonawczych, zgrupowanych zresztą w naszym Zjednoczeniu - Przedsiębiorstwa Budownictwa Hydrotechnicznego "Odra 1" i "Odra 2" rozpoczęły w roku 1976 budowę dalszych jazów: "Wróblin" i "Różanka". W roku 1977 wchodzi do realizacji jazy: Krępa, Opatowice i Janowice oraz budowa śluzy w Zwanowicach. A więc modernizacja Odry skanalizowanej na drogę wodną IV klasy jest już w realizacji. Pozwoli to w przyszłości obecne zestawy pchane rzędu 1000 ton zastąpić zestawami pchanymi o nośności do 3,5 tysiąca ton, a barki motorowe o nośności 500 ton zastąpić barkami o nośności 1350 ton. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że ten nowoczesny tonaż będzie wymagał takiej samej obsługi ilościowej ludzi, chyba bezsporne będą efekty ekonomiczne z tytułu unowocześnienia drogi wodnej i wprowadzenia nowoczesnych zestawów pchanych i barek motorowych.

Nasze przedsiębiorstwa wykonawcze w roku 1976 osiągnęły zwiększenie potencjału o ponad 30 % i co najmniej taką dynamikę zakładamy na lata następne dla modernizacji rzeki Odry, przy czym cykl inwestycyjny przewidziany dla pierwszych jazów na 36 miesięcy przy nowych obiektach został już skrócony do 24 miesięcy i uważamy, że nie jest to ostatnie słowo budowlanych, że istnieją możliwości dalszego skracania cyklu modernizacyjnego budowy nowych jazów.

Niezależnie od powyższego na drodze wodnej rzeki Odry trwa budowa zbiornika retencyjnego wielozadaniowego w Mietkowie na Bystrzycy, którego ukończenie, realizowane przez resort rolnictwa przy udziale finansowym resortu komunikacji, przewidziane jest na rok 1979. Pozwoli on w okresie letnim całkowicie zlikwidować przerwę nawigacyjną, jednak pod pewnym warunkiem: Warunkiem tym jest budowa następnego stopnia /przedłużenie kanalizacji Odry/ w Malczycach, który to stopień niestety w chwili obecnej na skutek braku limitów nie znajduje się w planie. Jak duże znaczenie ma budowa tego następnego stopnia na odcinku, na którym od 18-tu lat nic się nie dzieje, dla istniejącej już nawigacji ilustrują liczby. Nowoczesne zestawy pchane o nośności rzędu 1000 ton przy zanurzeniu 1,60

metra, przy zanurzeniu 1,20 metra biorą tylko 660 ton. Barka motorowa 500-tonowa przy zanurzeniu 1,70 metra, przy zanurzeniu 1,20 metra bierze 273 tony, a progiem dla rzeki Odry jest w chwili obecnej odcinek Brzeg Dolny - Malozyce.

W roku 1976 przystąpiliśmy do realizacji zadania inwestycyjnego: droga wodna górnej Wisły. Jakkolwiek jesteśmy na naradzie odrzańskiej, powiem jednak, że górna Wisła to ten odcinek, który w pierwszym okresie po wybudowaniu będzie przecież przedłużeniem Odry poprzez budowę w przyszłości Kanału Śląskiego. Modernizację górnej Wisły rozpoczęliśmy poprzez budowę dwóch pierwszych stopni: Dwory i Smolice, gdzie nakłady inwestycyjne i zakres rzeczowy zostały przekroczone w roku ubiegłym o 60 % i stworzyły właściwy front robót do realizacji zadań 1977 roku. Rozpoczęliśmy również roboty przygotowawcze na trzecim stopniu, Kościuszkę, na górnej Wiśle, który to stopień zamyka kaskadę drogi wodnej aż do Krakowa-Nowej Huty. W roku 1976 działając doraźnie w okresie kilku miesięcy wybudowano na górnej Wiśle przeładownię do przewozu węgla pomiędzy miejscowością Gromiec niedaleko Oświęcimia, a Zabłociem w Krakowie. Na tym odcinku zostały interwencyjnie rozpoczęte przewozy węgla do Krakowa.

Jednocześnie resort rolnictwa przy finansowaniu przez resort komunikacji prowadził regulację rzeki Narwi dla dowozu kruszywa dla Warszawy z koryta rzeki Narwi. W zakresie inwestycji portowych w końcowej fazie jest realizacja placu składowego w porcie Gliwice na 250 000 t. Realizacja tej ważnej inwestycji dla górnictwa węglowego będzie zakończona w II kwartale roku bieżącego. W roku bieżącym rozpoczniemy budowę podobnego placu interwencyjnego na węgiel w porcie Koźle. Niestety znów szczupłość limitów inwestycyjnych nie pozwala nam wstawić do planu budowy następnych dużych placów składowych rzędu miliona ton w portach Gliwice i Koźle. Brak jest również w chwili obecnej nakładów na rozbudowę portów w Ścinawie i Cigacicach, które to porty mają odbierać cement luzem z Cementowni Góraźdże. Jak wiadomo, cementownia ta jest w końcowej fazie realizacji. Port, przy tej cementowni w miejscowości Chorula jest również realizowany.

Z uwagi na brak środków inwestycyjnych nie realizują inwestycji w przeładowniach zakładowych również niektórzy potencjalni odbiorcy ładunków przewidzianych do dowozu żeglugą śródlądową. Dotyczy to takich odbiorców, jak Huta Łabędy, Zakłady Handlu Opałem WZGS we Wrocławiu, Huta Lenina na górnej Wiśle, Elektrownia Skawina, Elektrownia Kraków-Łęg. Również w portach morskich brak jest środków inwestycyjnych na większe przystosowanie, szczególnie portu szczecińskiego, do odbioru ładunków z żeglugi śródlądowej. Nie realizuje się w portach morskich inwestycji, które pozwoliłyby - o czym mówił tow. Drożdż - I sekretarz Komitetu Wojewódzkiego we Wrocławiu - skrócić czas postoju naszych barek w portach morskich. Nasze wspólne życzenia, aby w roku 1977 postój barki motorowej skrócić w pełnym cyklu do 24 godzin na dobę, nie zostały osiągnięte. Zeszliśmy co prawda z blisko 90 godzin, ale tylko na 72 godziny. Jest to na pewno duże źródło rezerw w wykorzystaniu istniejącego potencjału.

Do przejścia na transport wodny zgodnie z decyzją przygotowują się natomiast Nadodrzańskie Zakłady Przemysłu Organicznego "Rokita" w Brzegu Dolnym, Elektrownia EC-2 we Wrocławiu, która zwiększa swoje zapotrzebowanie na węgiel z 450 000 ton obecnie do miliona ton w roku 1980. Trzeba podkreślić, że np. w województwie opolskim nie ujęte punkty odbioru węgla w decyzji rządowej Nr 8/1976 takie, jak Krapkowice, Górażdże, Opole, przygotowują się w roku 1977 do wykorzystania odrzańskiej drogi wodnej do dowozu węgla. Dokumentacyjnie w chwili obecnej przygotowuje się również do przejścia na transport wodny Kombinat Miedziowy w Głogowie. Dokumentacja wstępna została opracowana i mamy nadzieję, że realizacja rozpocznie się w roku przyszłym. Generalnie jednak można stwierdzić, że w dalszym ciągu pomimo rządowej decyzji Nr 8/1976 istnieje szereg zakładów, szereg potencjalnych odbiorców żeglugi śródlądowej zlokalizowanych nad Odrą, którzy ustawieni są do Odry tyłem.

O ile idzie o zabezpieczenie floty przewozowej i wysokiej gotowości technicznej, to decyzja Nr 8/1976 postanowiła przekazać w nadzór ministra komunikacji stocznie rzeczne we Wroc-

ławiu, Szczecinie, Płocku i Torwie wraz z zapleczem projektowo-badawczym "Navioentrum". Potencjał produkcyjny i remontowy żeglugi śródlądowej wzrósł w ten sposób o 300 %. Przekazanie tych jednostek odbyło się sprawnie.

Nie rozwijając szerzej tematu, można stwierdzić, że żegluga śródlądowa dysponuje dobrym zapleczem projektowo-produkcyjnym dla zabezpieczenia potrzeb przewozowych, odpowiednich statków i gotowością techniczną, poczynając od roku 1977. W roku 1976 natomiast opracowaliśmy plan dalszego rozwoju tego potencjału. Program został zatwierdzony przez kierownictwo resortu komunikacji i jest w trakcie realizacji. Zadania planowe stoczni rzecznych na rok 1977 w pełni pokrywają potrzeby remontowe żeglugi śródlądowej. Muszę zaznaczyć, że od wielu lat po raz pierwszy udało nam się zbilansować potrzeby z możliwościami produkcyjnymi stoczni po przejęciu tych stoczni z resortu przemysłu ciężkiego. Zwiększają się również już w roku bieżącym w sposób znaczący ilościowe dostawy statków produkowanych seryjnie, takich jak pohacze o mocy od 200-800 KM i barki pohane różnych typów. W roku 1977 uruchamiamy produkcję nowych, potrzebnych statków dla żeglugi śródlądowej. W danym układzie organizacyjnym stoczni było to niemożliwe. Są to nowe pohacze typu Bawół na rzekę Odrę i na górną Wisłę, barki zalewowe o nośności 2000 t dla zespołu Szczecin-Świnoujście, barki do przewozu samochodów osobowych fiat 125, 126 oraz "Syrena", szereg nowych wariantów barek pohanych. Przygotowujemy się również do uruchomienia od przyszłego roku produkcji barek motorowych o nośności: w pierwszym etapie przy mniejszym zanurzeniu 700 ton, a w drugim - 1200 ton. Dokumentacja jest właściwie daleko zaawansowana.

Natomiast punkt 11 decyzji Nr 8, który mówi o przejęciu przez ministra komunikacji zadania w zakresie przewozu towarów na śródlądowych drogach wodnych wraz z częścią przedsiębiorstw żeglugi szczecińskiej i gdańskiej nie został do dnia dzisiejszego zrealizowany. Nie wchodząc w szczegóły tej sprawy, należy stwierdzić, że pozostawienie jej jako otwartej powoduje określone trudności w realizacji bieżących planów przewozowych żeglugi śródlądowej. Dotyczy to w szczególności rejonu Szczecina i Świnoujścia. Kilkanaście /1/ spotkań nie przy-

niosło do tej pory w tej sprawie spodziewanego rezultatu. Obecnie sprawa wymaga zdecydowanego i ostatecznego rozwiązania, gdyż ujemne skutki złych rozwiązań organizacyjnych będą również rzutowały na realizację zadań planowych roku 1977. Rozpatrzenie tej sprawy nastąpi na szczeblu wicepremiera, do którego zakresu działania należą sprawy transportu. Mamy nadzieję, że nastąpi to w najbliższym czasie. Takie są zresztą prognozy.

Poruszyłem wszystkie ważniejsze sprawy związane z realizacją decyzji nr 8/76 Prezydium Rządu, która to decyzja daje po raz pierwszy w Polsce pełne, zielone światło dla rozwoju żeglugi śródlądowej. W decyzji nie ma sprawy zabezpieczenia kadr dla potrzeb rozwijającej się żeglugi śródlądowej, bo nie było takiej potrzeby. Jest to jednak ważne i istotne zagadnienie. Mogę generalnie stwierdzić, że istniejąca baza szkoleniowa w zasadniczych szkołach zawodowych, technikach żeglugi śródlądowej oraz szkolenie kursowe w odpowiednio zakładanym rozwoju zabezpieczają podstawową kadre załóg pływających i stoczniowców. Natomiast kadra z wyższym wykształceniem wymaga rozwoju specjalizacji na uczelniach, gdzie taka specjalizacja już istnieje. W tym zakresie podjęte zostały odpowiednie działania. W swoim wystąpieniu nie poruszam spraw ujętych zresztą w referatach o charakterze międzynarodowym, a więc zagadnienia budowy kanału Odra-Dunaj ze zbiornikiem w Raciborzu, Kanału Śląskiego, zagadnienia Odry granicznej i połączenia w kierunku zachodnim. Sprawy te ujęte są w referatach i są w trakcie przygotowywania, jednak - moim zdaniem sprawą dnia dzisiejszego jest modernizacja istniejących dróg wodnych, wewnętrznych - Odry górnej i Wisły, a następnie łączenie dróg wodnych o wysokich parametrach, bo przecież połączenia międzynarodowe będą drogami o wysokich parametrach IV klasy według przepisów międzynarodowych.

Reasumując, należy stwierdzić, że realizacja decyzji Nr 8 w podstawowych ogniwach przebiega prawidłowo. Nie wszyscy jeszcze jednak wierzą w zwiększające się możliwości przewozowe żeglugi śródlądowej i nie realizują zadań ciążących na nich w zakresie przygotowania się zakładów do przejścia na

transport wodny. Taka sytuacja może spowodować, że żegluga będzie miała możliwości przewozowe - porty, tabor, a odbiorcy ładunków nie będą w stanie ich odebrać. Przy znanych nam trudnościach transportowych innych przewoźników może taka sytuacja postawić te zakłady przed trudnościami w zakresie zabezpieczenia transportu. Uważam, że powołanie Rady Społeczno-Politycznej Odry z punktu widzenia interesów żeglugi śródlądowej jest słuszne i potrzebne. Doroczne spotkania gospodarzy 8-miu województw nadodrzańskich pozwolą na śledzenie i ocenę między innymi rozwoju przewozów żegluga śródlądową. Dziękuję za uwagę.

Prof. dr hab. Franciszek GRONOWSKI - Politechnika Szczecińska

W swoim krótkim wystąpieniu ohoiałbym zgodnie z podanym tytułem zwrócić uwagę na jeden aspekt szerokiego problemu dyskutowanego dzisiaj, mianowicie na aspekt funkcji transportowej Odry jako drogi wodnej. Wiele z tego zagadnienia zostało już zasygnalizowane w referatach, zwłaszcza w wystąpieniu mojego poprzednika, dyrektora naczelnego Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej. Szczególny akcent pragnę położyć z jednej strony na reperkusje dotychczasowego słabego zagospodarowania transportowego Odry rzutujące na działalność portów morsko-rzecznych leżących u jej ujścia, a z drugiej - na duże rezerwy i potencjalne możliwości, jakie tkwią w transportowej magistrali odrzańskiej oraz korzyści stąd płynące. Wszyscy wiemy, że działalność transportowa nie jest celem samym w sobie. Transport jest natomiast jednym z ważnych czynników realizacji polityki gospodarczej państwa i w zależności od jego stanu oraz sprawności działania stymuluje on lub hamuje ten rozwój. Prognozy transportowe, których skutki odczuwamy, nie stanowią jednak tylko naszej bolączki. Jest to już zjawisko współcześnie dosyć powszechne.

W dalszych uwagach świadomie ograniczam swoje wystąpienie i pomijam takie zagadnienia, jak znaczenie żeglugi odrzańskiej dla samych przedsiębiorstw żeglugowych, pomijam interesy lokalno-terenowe, pomijam również przewozy wewnętrzne nie

dlatego, aby były one nieważne, ale celowo chcę skoncentrować się na dwóch tylko aspektach tego zagadnienia, a mianowicie: o b r o t a c h m i ę d z y n a r o d o w y c h i p r z e m y ś l e p r z y p o r t o w y m.

Jak wiadomo, zespół portowy Szczecin-Świnoujście realizuje ważne zadania w naszej wymianie międzynarodowej drogą morską. Jest naszym największym oknem na świat. Rocznie przeładowuje ponad 22,5 miliona ton różnego rodzaju towarów. Ładunki te - rzecz jasna - muszą być dowiezione i odwiezione na zaplecze i tu przede wszystkim wychodzi rola żeglugi śródlądowej - bardzo słaba jak dotąd, gdyż od wielu lat udział żeglugi odrzańskiej w całokształcie obsługi portów morsko-rzecznych leżących u jej ujścia wynosi średnio 12 %, co daje zaledwie około 2,5 miliona ton towarów. Nie stoi to w żadnej proporcji do potencjalnych możliwości. Wystarczy powiedzieć, że w podobnych typem portach Europy Zachodniej żegluga śródlądowa jest przewoźnikiem zaplecza o wiele wyższym rangą, na przykład w takich portach, jak Rotterdam, Amsterdam czy Antwerpia, gdzie udział żeglugi śródlądowej stanowi około 60 % obrotów portowych, a w Bremie, Hamburgu czy Dunkierce - około 25 %. Szczególnie dla mnie niepokojącym zjawiskiem ostatnich lat w żegludze odrzańskiej jest przede wszystkim spadek przewozów węgla eksportowego, który odgrywa tak ważną rolę w naszym bilansie handlowym i płatniczym. Żegluga śródlądowa szczególnie predestynowana jest do tego zadania z tytułu swoich połączeń, właściwości technicznych i eksploatacyjnych, a przewozi tego węgla coraz mniej /w roku 1970 około miliona ton, w roku 1975 około 300 000 ton/. W tej sytuacji nie tylko cały ciężar przyrostu eksportu polskiego węgla spada na kolej, ale - co więcej - kolej musi dodatkowo przejąć te ilości, które dotychczas przewoziła żegluga śródlądowa. Nie muszę tłumaczyć, jak to rzutuje na sytuację transportową. Jeszcze gorzej wygląda sprawa przewozów tranzytowych, głównie dla Czechosłowacji. O ile w latach 70-tych Odrą przewoziło się jeszcze ponad 300 000 ton ładunków tranzytowych rocznie, to obecnie przewozi się około 200 000 ton z dalszą tendencją spadkową. A przecież przez porty ujścia Odry przechodzi około 70 % tranzytu wszystkich naszych portów mor-

skich. Są tu olbrzymie możliwości rozwinięcia bardzo opłacalnych usług tranzytowych, jednakże ze względu na słaby stan, między innymi, naszej żeglugi odrzańskiej nie mogą być one efektywnie wykorzystane.

Te niełatwe, pokazane tylko na wybranych przykładach, warunki pracy portów morsko-rzecznych u ujścia Odry są jeszcze dodatkowo pogłębiane przez transport zaplecza. Odbija się to nie tylko na wynikach pracy samego zespołu portowego, ale również - i to chciałbym szczególnie podkreślić - bardzo dotkliwie na pracy naszej floty morskiej, zwłaszcza statków Polskiej Żeglugi Morskiej. Długie przestoje portowo-redowe przynoszą olbrzymie straty nie tylko w wykorzystaniu potencjału przewozowego, ale również w dewizowych wpływach frachtowych. Wśród uczestników naszej narady znajdują się również dyrektorzy naczelni szczecińskiego kombinatu portowo-żeglugowego, dyrektor dr Jerzy Korzonek oraz dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej - mgr Ryszard Karger, którzy mogliby służyć dalszymi konkretnymi przykładami na ten temat.

Koszty aktywizacji żeglugi odrzańskiej - jak słyszeliśmy bardzo wysokie, mogą się jednak wielokrotnie zwrócić w poprawie wyników działalności portów, floty morskiej itp. elementów składowych naszej gospodarki narodowej. Rachunek oiągniony /kompleksowy/, jaki powinien być tutaj zastosowany, niestety nie jest jeszcze u nas stosowany. Rachunek ten mógłby wykazać wysoką opłacalność ekonomiczną tego przedsięwzięcia. A przecież wiemy, że decydują o tym nie tylko wyłącznie przesłanki ekonomiczne i to odniesione jedynie do transportu.

Podobnie wygląda sprawa z p r z e m y s ł e m p r z y p o r t o w y m. Wiemy, iż w ujściu Odry zlokalizowanych jest wiele zakładów przemysłowych oiążących do portów handlowych. Przemysł ten opiera swoją produkcję na dużej masie surowca oraz wytwarzanie towarów jednorodnych, występujących w znacznych ilościach, a więc ładunek szczególnie predystynowany do przewozów żeglugą śródlądową. W portach ujścia Odry zlokalizowanych jest szereg tego typu zakładów. Ich stopień obsługi transportowej przez żeglugę śródlądową jest dotychczas również wysoce niedostateczny. Dla przykładu wspomnę jedynie

o Zakładach Chemicznych "Police", który to olbrzymi kombinat znajduje się już w drugim etapie rozbudowy. Zakłady leżące tuż nad dużą wodą, powinny być w pierwszym rzędzie przystosowane do odbioru surowców jak i wysyłki wyrobów gotowych drogą wodną zarówno morską jak i śródlądową. Pomimo tego, że są to zakłady, które jeszcze najszerszej korzystają z żeglugi śródlądowej, to jednak na tle ich planów rozwojowych, posiadanych przez te zakłady urządzeń i wyposażenia, nie mają one zabezpieczonych potrzeb odniesionych do transportu wodnego. W innych zakładach przemysłowych naszego rejonu sytuacja jest o wiele gorsza.

Poczynione tu - z konieczności w dużym skrócie - uwagi jednoznacznie kreślą wpływ żeglugi odrzańskiej na rozwój tych dziedzin, a na tle obecnego jej stanu dają również jednoznaczną odpowiedź o konieczności jej szybkiej aktywizacji. Dziękuję.

Prof. dr inż. Piotr ZAREMBA - Członek rzeczywisty PAN.

Instytut Architektury i Planowania Przestrzennego
Politechniki Szczecińskiej

Jako planista przestrzenny w pełni popieram i zgadzam się z wywodami, które tow. Musiał zechciał tu przedstawić. Rozwój Polski został oparty na zasadzie układu pasmowo-węzłowego. Wielkie aglomeracje kraju stanowią węzły połączone ze sobą pasmami rozwojowymi. W obrębie tej sieci jej oczka, raczej wyłączone z intensywnej urbanizacji, są terenami rolniczymi i płucami kraju. Teoria jednak twierdzi - i słusznie - że pasma rozwojowe są wtedy pełne, jeżeli opierają się na dobrze zainwestowanej osi komunikacyjnej. Aby oś ta spełniała swoją rolę, musi być wieloraka. Musi być tam trasa kolejowa, trasa drogową, trasa wodna. Tylko te pasma są w pełni przystosowane do wprowadzenia do nich większych skupisk urbanizacji i uprzemysłowienia, które mają te trzy trasy równoległe do siebie. Pasma, które posiada również i drogę wodną, ma obecnie wobec renesansu transportu wodnego priorytet absolutny. Są to rzeczy znane, a plan krajowy bierze to pod uwagę.

Musimy jednak stwierdzić otwarcie, że fakt, iż dzisiaj Pol-

ska ma dwie wielkie osie rozwojowe: Oś Wisły i Oś Odry, nie trafił jeszcze w pełni do planistycznego przeświadczenia, do społecznej świadomości. Można powiedzieć, że istnieje wciąż jeszcze swoista bariera psychologiczna w tym zakresie. Dlatego jest rzeczą absolutnie potrzebną zwrócić uwagę na pewne problemy, które powinny uzupełnić problematykę wodną. Jeżeli Oś Odry jest jedną z osi rozwoju kraju, to jasną jest rzeczą, że oś ta musi być w pełni dublowana trasami infrastruktury technicznej i lądowej. Tymczasem okazuje się - sygnalizuję to tylko jako problem, to nie ma czasu mówić o tym szczegółowo - że w układzie autostrad europejskich, autostrada północ-południe wychodząca z Bliskiego Wschodu na północ, mająca rzekomo obsługiwać Skandynawię, kończy się w Gdańsku, gdyż stamtąd jest "podobno" największy ruch promowy. Fakty świadczą, że ruch promowy w ostatnich dwóch latach w 92 % prowadził przez ujście Odry, a w 8 % przez ujście Wisły. Mówię tu o połączeniach ze Szwecją, Danią i Norwegią. Jest wobec tego postulat, aby niezależnie od priorytetu, który dajemy Odrze, jako drodze wodnej, zaopatrzyć ją w równoległe biegnące trasy komunikacji lądowej, a w szczególności w autostrady /mówię wyraźnie autostrady, a nie trasy szosowe budowane w latach 1880, a teraz żmudnie modernizowane/. Autostradowa sieć kraju musi widzieć Odrę. Nadodrzańska autostrada musi wychodzić równoległe do Odry ze Śląska i prowadzić do Wrocławia, co ma w tej chwili miejsce, i stąd równoległe do brzegów Odry prowadzić do Szczecina i dalej przez Świnoujście do Skandynawii. Jest to rzecz absolutnie potrzebna. Mówię o tym dlatego, że ostatnie enuncjacje w prasie, w zeszłym roku, nie widzą tego problemu.

Dalszym problemem jest udział żeglugi odrzańskiej w obsłudze przemysłowo-rolniczego regionu Wielkopolski. Wprawdzie osobliwy niekiedy podział makroregionalny spowodował, że Leszno z Kościanem należą do makroregionu wrocławskiego, ale są to podziały często nicuuniknione. Niemniej jednak gospodarzo jest rzeczą jasną, że Oś Odry przejmie nie tylko przewozy węglowe ale i wywóz z Polio produktów chemicznych dla rolnictwa. Każda magistrala ma swą bocznico. Magistrala Odry musi mieć także swoją bocznico z Wartą na czele. Jedną z takich bocznic, może

też w formie kanału, od Cigacio można będzie dojść do południa Wielkopolski. Będą to kanały mniejsze, o wiele tańsze, nie wymagające wielkich inwestycji, jako że bocznkami nie prowadzi się przecież pociągów pospiesznych.

Jeszcze jeden ważny problem, a mianowicie struktura makroregionalna kraju. Makroregion nadmorski zwany Północnym łączy ze sobą dwa wielkie ośrodki portowe: Gdańsk-Gdynia i Szczecin-Świnoujście. Tymczasem powiązania gospodarcze między tymi dwoma obszarami są niewielkie. Są podobieństwa w zakresie załatwiania pewnych problemów tak samo, jak jest podobieństwo między Beskidami i Bieszczadami, bo są to pasma górskie ale nie przesądza to jeszcze o więzi gospodarczej. Więź gospodarcza, która określa kierunki gospodarczych przepływów energii i ładunków - to oś południkowa, równoległa do biegu naszych rzek. Nie postulując jeszcze obecnie zmiany układów makroregionalnych, można stwierdzić, że niedawno przeprowadzony nowy podział administracyjny kraju ogromnie przyczynił się do tego, że możemy mówić o rozwoju bardziej intensywnym, bardziej dostosowanym do potrzeb terenu. Ale wydaje się, że sugestie, ażeby w ten lub inny sposób koordynacją planistyczną objąć te miejsca, z których wychodzi masa towarowa, oraz miejsce, do którego ona przychodzi - Śląsk, Wrocław, Szczecin, są słuszne, a umieszczenie organów o charakterze koordynacyjnym właśnie we Wrocławiu, w połowie drogi Odry jest uzasadnione.

Na koniec swojej wypowiedzi przechodzę do dalszych ważnych uściśleń. Odra nie jest osią rozwoju tylko Polski. Odra jest osią rozwoju europejskich krajów obozu socjalistycznego i tak trzeba tę sprawę postawić. Kanał Odra-Dunaj staje się dalszym ciągiem Osi Odry. Oprócz osi Szczecin-Gliwice jest oś Szczecin-Bratysława. Moje uwagi o autostradzie jedynie podkreślają ten problem. Trzeba tu przypomnieć, że oprócz kanału Odra-Dunaj ma być projektowany również i kanał Dunaj-Łaba przez Pragę. Dla Czechosłowacji ten kanał jest bardzo ważny, bo łączy on Bratysławę ze stolicą, natomiast dla nas kanał ten oznacza połączenie Dunaju z Hamburgiem, co nie może być dla Polski z korzyścią. W związku z powyższym jasnym jest, że kanał Odra-Dunaj powinien stać się moącym akcentem dalszej polity-

oznej integracji obozu krajów socjalistycznych, a więc nie tylko drogą transportową. W jednej z wypowiedzi zawartej w materiałach, które otrzymaliśmy, jest wzmianka o tym, że senat miasta Hamburga ofiarowuje Czechosłowacji kredyty na budowę połączenia Dunaj-Łaba, byle nie forsowano nadmiernie połączenia w kierunku Polski.

Jest to informacja o dużym znaczeniu.

Przechoǳę do dalszych problemów, które były tu poruszone. Odra jest rzeką graniczną, podobnie jak Nysa Łużycka. Jest to jednak rzeka, która łączy, a nie dzieli. Chciałbym wyrazić pogląd, że jak dotąd w realnej współpracy Polski i NRD za mało jest wymiany poglądów i dyskusji między planistami i decydentami obu krajów. W Szczecinie jesteśmy bardzo blisko tych problemów, a jednak problem rozwoju kombinatu przemysłowego Schwedt, położonego nad Odrą, jest nam mało znany. Podobnie problem poruszany przez doc. Orlewicza jest jak najbardziej słuszny: jednym z progów rozwojowych obszaru ujścia Odry nie jest woda służąca do transportu, ale woda konsumpcyjna. Jedną z propozycji, którą wysunięto ostatnio, jest możliwość korzystania z ogromnych zasobów wody pitnej, która by powstała, gdyby zachodnia część Zalewu Szczecińskiego została oddzielona od wschodniej tamą, potrzebną zresztą dla celów komunikacyjnych. Wtedy zachodnia część Zalewu Szczecińskiego mogłaby stanowić wielki międzynarodowy rezerwuár wody pitnej. W tych sprawach rozmowy toczą się na szczeblu planistów lokalnych. Bardzo trudno jest jednak problem ten przenieść na szczebel centralny i międzynarodowy.

Mówiliśmy tu o pewnych trudnościach. Wydaje mi się, że prof. Gronowski słusznie stwierdził, że istnieje nadal bariera psychologiczna żeglugi śródlądowej. Trzy lata temu zwróciłem w sesji wyjazdowej Polskiej Akademii Nauk teren budowy Portu Północnego w Gdańsku. Na moje pytanie, dlaczego Port Północny nie posiada kanału łączącego ten port z ujściem Wisły /odległość 17 kilometrów/ i dlaczego nie jest przewidziany przeładunek węgla w relacji barki wiślanej-statek, usłyszałem w odpowiedzi: "Panie profesorze, to pan nie wie, że żegluga śródlądowa jest nieekonomiczna?". Odrzekłem wtedy: "Panie

inżynierze, pan jest nieekonomiczny dla polskiej gospodarki!". Życie potwierdza to, co wtedy mówiłem.

Port Szczeciński rozwija się tym silniej, że położony jest przy Odrze. Port Szczeciński też miał swoje wady rozwojowe, bo zapomniano, że jest to port morsko-rzeczny i traktowano go wyłącznie jako port morski. W tej chwili problem ten w planach przestrzennego rozwoju /w toku zatwierdzania/ został już uwzględniony. Problemu nie widzi jednak nadal wiele przedsiębiorstw. Takie same odpowiedzi, jakie słyszałem w Porcie Północnym, słyszeliśmy, kiedy budowano elektrownię "Dola Odra". Mówiono wtedy, że musi ona być oparta wyłącznie na transporcie kolejowym, mimo że znajduje się w odległości pół kilometra od Odry. Dzisiaj zmienić to jest rzeczą bardzo trudną inwestycyjnie. A tylko dlatego, że próg psychologiczny przekroczyliśmy za późno. Widzimy również możliwości idące nieco dalej. Zwracam uwagę, że niektóre nasze pomysły z roku 1946 i 1947 sprawdzają się po 30-tu latach. Istnieje mianowicie potrzeba powstania u ujścia Odry jeszcze jednego nowego portu morskiego opartego szczególnie na żegludze śródlądowej, położonego u wierzchołka trójkąta Szczecin-Świnoujście-Dziwnów. Możliwości budowy kolejnych "Świnoportów" są ograniczone i dalszy ich rozwój trzeba przerzucić w inne miejsce, które zresztą już zostało ustalone. Jest to bardzo dogodne miejsce przy Dziwnowie, gdzie nie ma potrzeby budowania kanałów, bo istnieje cieśnina Dziwna. Planiści centralni i lokalni wzięli również pod uwagę i to, że wielki przemysł położony będzie we wschodniej części Zalewu Szczecińskiego właśnie dlatego, że może on być w pełni obsługiwany żeglugą śródlądową. Lokalizacja ta, jak również inne propozycje musi być postanowiona w ramach Komisji Planowania poprzez nowelizację planu krajowego, który powstał kilka lat temu i jest słuszny w swojej koncepcji, ale wymaga dostosowania do powstałych obecnie ofert w zakresie żeglugi śródlądowej. Nie będziemy zmieniać planu krajowego, ale dezyderaty i postulaty regionalne, pozwolą przedstawić nową ofertę Odry do planu krajowego. Jest to rzecz, którą autorzy planu krajowego obecnie już dostrzegają, tylko musi być to zrobione w bardziej wyprzedzający współcze-

sność sposób, aby widzieć nie tylko pięciolatkę, ale dalszą przyszłość.

Na obszarach nadodrzańskich, o których mówi się, że skupiają ponad 50 % polskiej gospodarki, 30 % ludności, proces urbanizacji jest niezwykle silny. Musimy odpowiednio wcześniej wiedzieć, jak widzimy Odrę w przyszłości i to nie za lat X, ale docelowo, kierunkowo. O tym czy zostanie to osiągnięte wcześniej czy później, zdecyduje gospodarka narodowa i ci, którzy decydują o jej przyszłości. Musimy podać pełną ofertę. Musi się w niej znaleźć miejsce na nowe autostrady, na Odrę, którą przewozić się będzie więcej niż 30 milionów ton na boczne połączenia. Planowanie regionalne nie musi być od razu inwestycyjnym dokumentem. Chcemy zarezerwować zawczasu tereny na te inwestycje, które będą potrzebne dopiero w przyszłości. Ta rezerwa terenowa musi być podana przez plan krajowy i plan międzyregionalny dla Odry. Stawiam konkretny termin dla tego zadania - koniec 1978 roku. Do końca 1978 roku koncepcja Odry musi być ustalona. Będzie ona nie najdoskonalsza, ale niech będzie co zmieniać. Niezależnie od tego koncepcja ta da makroregionom i regionom, nowy kierunek myślenia. Niech kanał Odra-Dunaj stanie się już obecnie decyzją na najwyższym szczeblu Polski i NRD. Niech ta decyzja będzie podbudowana jedną optymalną koncepcją realizacyjną, którą będziemy zmieniać w ramach przechodzenia w dalsze pięciolatki. Koncepcja ta jest konieczna, bo inaczej nie zlikwidujemy bariery psychologicznej, która dotyczy nie tylko żeglugi śródlądowej; nie mówmy o wielkich rzeczach: "Kto to wie, kiedy to będziemy?" Nie wiemy, kiedy to będzie, ale wiemy, że tak musi być.

Dlatego jako planista przestrzenny, członek Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk, jako przewodniczący Komitetu Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk, jako planista, który od 32 lat pracuje właśnie w Szczecinie i mocno jest zaangażowany w problemie Odry, stwierdzam: - Trzeba spróbować w ciągu dwóch lat dać pełną koncepcję zagospodarowania tego, co określamy symbolem "Odra", łącząc ze sobą makroregionalne plany. Mamy czas do zmian, ale musimy wiedzieć, co będziemy zmieniać. Jest celem obecnej narady przełamanie

bariery psychologicznej poprzez instytucjonalne dyrektywy i, poprzez powiedzenie sobie głośno tego, o czym przedtem myśleliśmy.

Przewodniczący - inż. J. KACHEL

Dziękuję tow. Zarembie za niezwykle cenną i interesującą wypowiedź. W ten sposób zakończyliśmy pierwszą część narady. Jako pierwszy po przerwie zabierze głos wicewojewoda wrocławski tow. Mikołaj Hankiewicz. Towarzysze pozwolą, że drugą część narady po przerwie poprowadzi wiceprzewodniczący Komisji Odry przy Instytucie Śląskim, dyrektor naczelny Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej, tow. Ryszard Białas. Ogłaszam 30-minutową przerwę w obradach.

Tow. Ryszard BIAŁAS - przewodniczący /II część narady po 30-minutowej przerwie/

Towarzysze pozwolą, że zgodnie z programem będziemy kontynuowali nasze obrady. Program przewidywał, że po przerwie jako pierwszy zabierze głos w dyskusji tow. Marian Miłkowski nt. "Niektóre problemy prawno-międzynarodowe związane z rzeką Odrą jako drogą wodną obecnie i w przyszłości na tle ogólnej sytuacji w tej dziedzinie w Europie". Później wystąpi tow. Józef Kachel, a następnie wrócimy do dyskusji. Tak uzgodniłem z tow. wicewojewodą Hankiewiczem, który nie obraził się, że jego wypowiedź trochę przesunęliśmy. Proszę o zabranie głosu tow. Mariana Miłkowskiego.

Dr inż. Marian MIŁKOWSKI - Generalny Projektant ds. dróg wod-
nych i hydrotechniki "NAVICENTRUM", Wrocław

Szanowni Towarzysze

Mam, w uzupełnieniu referatów jakie otrzymali Towarzysze przed naradą, poruszyć dodatkowo "niektóre problemy prawno-międzynarodowe związane z rzeką Odrą jako drogą wodną obecnie i w przyszłości na tle ogólnej sytuacji w tej dziedzinie w Europie"; tak to ujmuję porządek obrad dzisiejszej narady.

Niewiele nowych faktów mogę dorzucić do tego co powiedziałem już w tych referatach, ale niektóre problemy - wydaje mi się - wymagają dodatkowego naświetlenia.

Jestem technikiem i zagadnieniami prawno-międzynarodowymi dróg wodnych śródlądowych i żeglugi zająłem się z konieczności w 1971 r., gdyż niepokojące wydały mi się poczynania i dyskusje Zachodu w tej mierze m.in. przy częstym posługiwaniu się imieniem Polski; poza Zjednoczeniem Żeglugi Śródlądowej nie znajdowały one w Polsce żadnego echa, mało tego - nikt nimi od 1948 r. w kręgach prawniczych nie zajmował się, nie było tu specjalistów. Nie podejmowaliśmy polemiki, a co gorsze nawet nie orientowaliśmy się, gdzie jest sedno problemu. Rozumowanie wszystkich zainteresowanych żeglugą rzeczną i gospodarką wodną obracało się zawsze w kategoriach wyłącznie techniczno-ekonomicznych. Nieodżałowany, nieżyjący już niestety prof. Józef Kokot - pierwszy, któremu nadano ten tytuł w zakresie nauk politycznych, nigdy nie mógł się z tym pogodzić i w licznych publikacjach i wystąpieniach podkreślał, że Odra - to wciąż par excellence problem polityczny i długo takim jeszcze pozostanie. Często mówił to ostrymi słowami, ot choćby tymi wydrukowanymi w 1971 r.:

"/.../ Szlak komunikacyjny Odry nie może być tylko szlakiem tranzytowym, jego równoległą funkcją musi być ożywianie gospodarstwa regionów, przez które przechodzi /.../ Odra ma dane po temu /.../, aby stać się stymulatorem dalszego pogłębionego rozwoju zwłaszcza środkowego Nadodrza /woj. zielonogórskiego i pld. zachodniej części woj. szczecińskiego/.
Rozwój sytuacji politycznej w Niemczech zmusił NRD do gwał-

townej aktywizacji zachodniego Nadnysia i Nadodrza, co wytworzyło na granicy PRL i NRD na tym odcinku dysproporcje zagrażające jej istotnemu charakterowi granicy pokoju. Konieczność wyrównania tych dysproporcji jest dzisiaj oczywista i sięga granicy odpowiedzialności politycznej za stabilność przyjaznych stosunków Polska-NRD. Nie można o taki rozwój wydarzeń mieć pretensji do NRD - tu chodzi o konsekwencje naszego własnego zachowania się /.../".

Proszę też sięgnąć do Jego sformułowań o kanale Odra-Dunaj zawartych w zakończeniu referatu na międzynarodowe sympozjum "Kanał Odra-Dunaj" w Raciborzu w 1972 r. Dla Niego ten kanał to była oś integracyjna RWPG i przedłużenie tej niedocenionej Odry.

Gdy wysunąłem koncepcję, by na tymże sympozjum dać choć jeden referat z zakresu prawno-międzynarodowego tej inwestycji - nie pozwolił już temu tematowi zejść z pola zainteresowania. Od tego czasu, od sympozjum raciborskiego, od referatu Iwony Rummel z Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych - zagadnienie to jest coraz szerzej dostrzegane i we właściwej formie. W moich opracowaniach starałem się pokazać fakty, bo jako technik nie czuję się tu kompetentny do komentarzy. Zestawienie faktów czasem jednak niepokoi.

Z nowych spraw niepokój mój budzi - jeśli idzie o połączenie Odra-Dunaj, nieważne kiedy będzie ono zbudowane - pomijając w rozważaniach interesów NRD, a z drugiej strony nie rozumiejąc celu, podejścia ludzi prowadzących polskie studia w ramach grupy polsko-czechosłowackiej studiów tego zamierzenia. Połączenie to po polskiej stronie może być jako kanał lateralny, czyli równoległy do Odry lub przy dostosowaniu do żeglugi nieżeglownej Odry od granicy przez Racibórz do Koźła.

W oficjalnych protokołach z wcześniejszych spotkań tej grupy studyjnej ujęto, że CSRS nie widzi budowy tego połączenia żeglugowego przed 2000 r. Potwierdzenie i rozwinięcie tego znaleźć można na ss. 52/53 jeszcze "cieplej" książki "Vodni cesty a plavba" - prof. J. Czabelki, uznanego autorytetu hydrotechnicznego w CSRS, który zaznacza też, iż książ-

kę tę pisał na zlecenie Federalnego Ministerstwa Komunikacji CRS.

Czesi nie chcą angażować się w budowę całego tego połączenia Odra-Dunaj, choć budują bardzo dużo innych obiektów żeglugowych. Są natomiast bardzo zainteresowani doprowadzeniem żeglugi do Ostrawy, skąd tylko barkami będą mogli wywieźć wielogabarytowe energetyczne kotły atomowe. Zawarli w tej mierze umowy z RWPG /podobnie zresztą jak nasze "Rafako"/. Czas ich nagli, rok 1979 jest blisko, przy naszej pomocy pokazali w 1975 r., że tą nieżeglowną Odrą, przy sprzyjającym stanie wody i przy niedużych zabiegach hydrotechnicznych - można będzie, przy sporym jednak ryzyku, wywozić te kotły.

Powstały nowe fakty. Na razie to polskie kropy i polskie pohacze dokonują tych próbnych rejsów Odrą aż na terytorium CSRS. Wkrótce będą to robić także statki noszące banderę CS Żeglugi Łabsko-Odrzańskiej. Podkreślam, że ta żegluga wciąż w nazwie jest odrzańska.

Trudno mi nadal uwierzyć, że w oficjalnym dokumencie CSRS z 21 I 1974 r. skierowanym do wszystkich członków RWPG - o czym wspominał w odsyłaczu na s. 35 "ozierwonej broszury" - nastąpiło tzw. przejęzyczenie, iż "Żegluga na Łabie i Odrze uregulowana została Traktatem Wersalskim, podpisanym 28 VI 1919 r. W paragrafie 12, rozdział 3, ustęp 331-345 podano, że rzeki Łaba i Odra są międzynarodowymi drogami wodnymi, na których winna być ustanowiona swobodna żegluga /.../" i dalej, że - w zgodności z Traktatem Wersalskim były podpisane w Dreźnie w 1932 r. Odrzańskie Akty Żeglugowe, a to zaś co zostało po II wojnie światowej uregulowane w ramach porozumień dwustronnych - zdaniem CSRS - to rozwiązania tymczasowe, do zmiany.

Jeśli zaś tak, to CSRS w każdej dogodnej chwili zacznie ponownie kwestionować nasze suwerenne prawa do Odry, starać się ją uczynić międzynarodową drogą wodną. I jeśli do niektórych to nie trafia, nie rozumieją tego - to czas, by zapoznali się, o co idzie dyskusja przy połączeniu Ren-Men-Dunaj? przed czym broni się RFN?

Za 5 dni polska grupa studyjna połączenia Odra-Dunaj bę-

dzie już w Pradze, by podpisać protokół zamykający jej prace. Niepokoi mnie przy tym, że sprzedamy tam kawałek Polski. Jeśli bowiem dyskutujemy z CSRS budowę kanału jako połączenia, to po obu stronach: w CSRS i w PRL jesteśmy na tych samych pozycjach wyjściowych. Kanału lateralnego w Polsce nie można bowiem podciągnąć w żadnym wypadku pod Traktat Wersalski i mówić o jego umiędzynarodowieniu. Jeśli zgodzimy się na alternatywę poprowadzenia tego połączenia rzeką Odrą-CSRS, obym się mylił, wyciągnie ponownie argument jej międzynarodowości i choć - zdaniem naszych prawników - nie ma racji, spróbuje zdyskontować tę rozbieżność poglądów. Mój zaś niepokój bierze się stąd, że nasi doradcy /?/ jadą do Prahy z ofertą /sic!/ budowy połączenia Odra-Dunaj akurat rzeką Odrą. Nie są dla nich też zastanawiające i inne argumenty - jak ohoćby te, że Niemcy rozpoczęli budowę tego połączenia w wariancie kanałowym, a teraz po wojnie, specjaliści tworzący Kolegium Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej w dniu 29 X 1963 r. wypowiedzieli się też jednoznacznie za tym wariantem.

Nie znaczy to, że jestem przeciw budowie tego połączenia. Odwrotnie, uważam, że tak wysoce uprzedyskutowany okręg jakim jest Ostrawa w CSRS winien być w interesie naszego Szczecina-Świnoujścia jak najszybciej powiązany żeglugowo, ale nie za cenę doraźnych korzyści! WZKG-Ostrava muszą przejść na żeglugę Odrzańską, nie mają w zasadzie innego rozsądnego wyjścia - miejmy to na uwadze!

Jeszcze kilka tylko sygnałów, odnotowań, uzupełniających mój referat:

1/ angielsko-językowy kwartalnik holenderski "Rotterdam-Europoort-Delta" Nr 4/1976, jako kolejne czasopismo, w artykule "Rhin-Main-Danube: boon or bane", sporo miejsca poświęca m.in. dumpingowi naszej floty rzecznej na Renie oraz konieczności połączonego przeciwdziałania Zachodu.

2/ wspominałem o specjalnej broszurze RFN-owskiej "DIHT-155" nt. jak handlować z państwami RWPGR. Broszura ta rozpowszechniona szeroko w RFN, mająca klauzulę, iż wolno ją przedrukować, staje się materiałem wyjściowym /źródłowym/

dla szerszych rozważań kształtujących opinię np. powołuje się na nią "Der Spiegel" nr 48/1976, s. 106. Dość wierne jej tłumaczenie dało centrum informacji Ministerstwa Komunikacji, ale czemu opatrzyło to stemplem: "Tylko do użytku służbowego?"

I na zakończenie parę słów o kierunkach dalszego działania naszej Komisji Odry.

Trudne jest działanie, jeśli nie zna się podejścia i zainteresowań innych, podobnych organizacji. O ile nas interesują tylko i wyłącznie polskie sprawy odrzańskie szeroko rozumiane, nie tylko żegluga - to np. Komisja Dunajska jest ciałem oficjalnym, międzyrządowym, o zainteresowaniu tylko żeglugą. Nie śliliśmy się na jej naśladowanie i nie przedstawialiśmy nigdy naszej komisji jako partnera dla ewentualnych kontaktów. Mimo to przyznano nam w niej statut obserwatora. Wymiana informacji toczy się, za zgodą Ministerstwa Komunikacji, poprzez Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej - wie o tym sekretariat Komisji Dunajskiej m.in. z ostatniej wizyty jego v-dyrektora /18-20 XI 1976 r./ w Polsce i to w pełni akceptuje. My zaś, przede wszystkim polska żegluga rzeczna, mamy przez to bezpośredni dostęp do tego co się dzieje na Dunaju. Korzyści wynosi ewidentne i wymierne dosłownie milionami zaoszczędzonych komunikacji /wycofaliśmy zlecenia na nowe polskie opracowanie !/; dyskutujemy o awanportach, kierownikach, oświetleniu śluz - nie mieliśmy wzorców postępowania - z grudniowego posiedzenia ekspertów Komisji Dunajskiej przywieźliśmy pełne dunajskie normy. Nasze koszty - to tylko w zasadzie delegacje wysyłanych zawsze 2 osób. Że nasza tam obecność jest korzystna i celowa, najlepiej świadczą chyba interwencje wprost państw trzech w Budapeszcie, by im na podobnej zasadzie Komisja Dunajska przyznała przywilej obserwatora. /By nie robić z tego sensacji - nie podaję kto i kiedy interweniował, choć to nie jest tajemnicą/.

W tej współpracy z Komisją Dunajską są jednak kłopoty i to natury trochę dziwnej. Po prostu często nie możemy udzielić informacji o Odrze, bo są one zastrzeżone mimo, iż socjalistyczne państwa dunajskie podobnymi danymi ze swoich terytoriów operują. Są tu wręcz paradoksy: dane, jakie oficjal-

nie - po uzgodnieniu z właściwymi czynnikami - przekazane zostały o Odrze do RfN, są drukowane co roku w kalendarzu technicznym "Weska", to u nas dane tajne! Dlatego też m.in. i moja książka "Odrzańska droga wodna" jest ściśle do użytku służbowego. Wydaje się, że dla dobra Odry trzeba tu coś zmienić i to szybko, oczywiście bez naruszania bezpieczeństwa naszego kraju.

Sprawy zasobów morza, morskich stref ekonomicznych od kilku lat i w naszym kraju angażują wielu specjalistów i dyplomatów. Wydaje się, iż - choć są znacznie niższej rangi i ważności - sprawy prawno-międzynarodowe dróg wodnych i żeglugi rzecznej winny zostać odpowiednio docenione. W tym roku, sądzić należy, odbędzie się m.in. europejski kongres transportowy jako rezultat helsińskiej KBWE. Komisja Odry, na wniosek Sekretarza KC PZPR - tow. R. Frelka, zgłosiła grupę specjalistów dla przygotowania polskiego udziału w tej dziedzinie w tym kongresie. Sądzę, że szanse tej nie można zaprzepaścić.

Rok 1977 jest pod znakiem Wodnika, co wróżyć ma wiele nieoczekiwanych, a nawet rewolucyjnych zmian. Oby to dotyczyło też Odry. "W sensie gospodarczym i społecznym sprawy Odry i Nysy nie powinniśmy tracić z oczu - jako - moim zdaniem - najważniejszej ze wszystkich problemów rozwoju naszego kraju na najbliższą przyszłość. Wystarczy tam pojechać, żeby to zrozumieć" - to nie moje słowa, wypowiedział je tow. R. Frelk w 1970 r. i powtórzył na VIII Plenum KC PZPR w 1971 r. Są one nadal aktualne. Komentują je przy tym zawsze w ten sposób, że są ludzie tacy jak np. pierwszy Prezydent Morskiego Miasta Szczecina - przedmówca mój, prof. Piotr Zaremba, który przewidział wiele spraw na ponad 20 lat naprzód, tak też tow. Ryszard Frelek - nie schlebiamy mu absolutnie, w 1970 r. przed grudniem, zobaczył to, co nas w tej chwili spotyka. Wielkie za to im podziękowanie, a do tow. Frelka duża prośba, żeby miał nas wciąż na uwadze, nas - Komisję Odry i gdzie się nie robi karier, a dba o Odrę.

W tym też kontekście, na zakończenie, używając sformułowania prof. Zaremby - proszę o wybaczenie za przejawskrawie-

nie może niektórych spraw, ale tylko wtedy docierają one do świadomości. Podobnie rzecz ujął doc. dr hab. Jacher w swoim referacie, na s. 17: "Najwięcej Odra znaczy tam, gdzie ujawniają się jej walory gospodarcze i rekreacyjne, najmniej - gdzie się nad tą rzeką nic nie dzieje".

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący - inż. R. BIAŁAS

Dziękuję uprzejmie. Proszę o zabranie głosu tzw. Józefa Kachla - przewodniczącego Komisji Odry i przedstawienie propozycji powołania Rady Społeczno-Politycznej Odry.

Inż. Józef KACHEL

Mój głos w dyskusji sprowadza się do zgłoszenia propozycji powołania do życia Rady Społeczno-Politycznej Odry. Myśl ta została już podana przez dwóch referentów. Mówił o tym wniośku doc. Orlewicz. Mówił także o tej sprawie dyrektor Białas. Sprawę tę pozwoliliśmy sobie ująć w propozycji wniosków z dzisiejszej narady, które rozdaliśmy w czasie przerwy. Chodzi o wniosek drugi, który mówi, że w konkretnej sytuacji administracyjnej oraz wobec wagi problemu konieczne jest powołanie Rady Społeczno-Politycznej Odry dla okresowej, corocznej oceny postępu w zagospodarowaniu Odry. Pozwoliliśmy sobie skonkretyzować podstawowy kierunek działania Rady Społeczno-Politycznej. Wnosimy o to, aby w skład Rady weszli niejako z urzędu sekretarze ekonomiczni Komitetów Wojewódzkich naszej partii i wicewojewodowie odpowiedzialni za planowanie z wszystkich województw nadodrzańskich. Poza tym w skład Rady Społeczno-Politycznej Odry weszliby: dyrektor Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej, dyrektor Instytutu Śląskiego w Opolu oraz przedstawiciele zainteresowanych resortów w randze dyrektorów właściwych departamentów - po jednym z każdego resortu, a także przedstawiciele Komisji Planowania przy Radzie Ministrów np. w osobach dyrektorów makroregionów nadmorskiego i południowo-zachodniego oraz wyższy przedstawiciel Zarządu Portu Szczecin.

Taki proponujemy skład personalny Rady Społeczno-Politycznej Odry.

Rada Społeczno-Polityczna Odry byłaby obsługiwana np. przez Komisję Odry przy Instytucie Śląskim w Opolu. Rada byłaby także bieżąco zaopatrywana w materiały dotyczące Odry i Nadodrza. W zasadzie wyczerpuje to mój głos w dyskusji, sprowadzający się do formalnego zgłoszenia wniosku. Chciałbym jeszcze prosić, abyśmy w zestawie wniosków ujęli to, że dzisiejsza nasza narada robocza zaleca odbycie kolejnej narady - już rady społeczno-politycznej Odry, w Szczecinie. Wydaje mi się, że towarzysze ze Szczecina, którzy dotychczas się wypowiadali, w pełni uzasadnili potrzebę odbycia kolejnej rady właśnie na terenie Szczecina. Proponuję, by narada ta odbyła się na przełomie roku 1977/1978 albo pod koniec grudnia bieżącym roku, albo w styczniu przyszłego roku. Na tym wyczerpałbym mój głos w dyskusji. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący - inż. R. BIAŁAS

Dziękuję. Proszę Towarzyszy o zgłaszanie możliwie na kartkach głosów do dyskusji. Chciałem poinformować, że w tej chwili mam zapisanych do dyskusji 7-miu towarzyszy. Głos ma tow. Mikołaj Hankiewicz, wicewojewoda wrocławski. Przygotowuje się tow. Tadeusz Janowy.

Mgr Mikołaj HANKIEWICZ - Wicewojewoda Wrocławski

Szanowni Towarzysze! Wrocław z racji swojego położenia jest szczególnie zainteresowany właściwym wykorzystaniem Odry. W związku z tym sprawa jej lepszego wykorzystania, uporządkowania przepływu przez miasto jest dla Wrocławia rzeczą niezwykle ważną. Mamy we Wrocławiu wiele problemów związanych z Odrą, wynikających stąd, że we Wrocławiu jest ponad 100 mostów, że długość nabrzeży rzek i kanałów wynosi ponad 80 kilometrów, jak również stąd, że miasto nie wykorzystuje w pełni tej szansy, jakie daje mu przepływająca rzeka.

Jednocześnie we Wrocławiu mamy trudny i niepełnosprawny węzeł kolejowy. Przez węzeł ten z południa na północ, ze Śląska do Szczecina, przewozi się rocznie ponad 8 milionów ton ładunków masowych, a jednocześnie ze Szczecina na Śląsk corocznie przejeżdża przez ten węzeł kolejowy 9000 pociągów, z tego około 80 % pociągów pustych. Dlatego jesteśmy bardzo zainteresowani tym, aby część przewozów towarowych zwłaszcza przewozów masowych przejęła żegluga. Chcemy bowiem - tego nie ukrywamy - wykorzystać wrocławski węzeł kolejowy dla celów komunikacji pasażerskiej w aglomeracji wrocławskiej. Dopóki jednak nie odciążymy kolei od przewozów towarowych, nie będziemy mogli tego uczynić. Czynimy również starania o to, ażeby usprawnić działalność wrocławskiego węzła kolejowego poprzez budowę zarówno obwodnicy północnej, jak i obwodnicy południowej. Nie mniej jednak już w tej chwili według naszej oceny istniałaby możliwość przejęcia przez żeglugę około 1,5 miliona ton ładunków. Na przykład rocznie ze Szczecina do Wrocławia wozimy fosforyty i apatyty w ilości 250 000 ton, ze Szczecina do Huty Siechnica wozimy 10 000 ton rudy, wozimy z Polio do Wrocławia 200 000 ton superfosfatów, z Opola do Wrocławia - 400 000 ton cementu, z Górnego Śląska do Wrocławia - 70 000 ton stali. Wozimy również duże ilości zboża, złomu i innych ładunków masowych.

Według oceny Wojewódzkiego Sztabu do Spraw Usprawnienia Transportu i Czynności Ładunkowych istniałaby możliwość zwiększenia przewozów żeglugą na rzecz następujących wrocławskich przedsiębiorstw: Wrocławskich Zakładów Przemysłu Kruszywa, Elektrociepłowni, Wrocławskich Zakładów Przemysłu Nieorganicznego, Przesypowni Cementu w Porcie Popowie, Przedsiębiorstwa Handlu Opakem i Materiałami Budowlanymi, Nadodrzańskich Zakładów Przemysłu Organicznego "Rokita", Wrocławskich Zakładów Włókien Chemicznych "Chemitex", Elektrowni Czechnica, Zakładów Prefabrykacji Wielkiej Płyty w Oławie, Jelczańskich Zakładów Samochodowych, Przedsiębiorstwa Przełomu Złomu w Oławie i innych przedsiębiorstw. Realizacja tych zamierzeń będzie jednak możliwa jedynie w przypadku zwiększenia się zdolności przewozowych na Odrze.

Cieszy nas, że w ostatnim czasie w wyniku realizacji decy-

zji rządowej Nr 8/1976 nastąpiło zarówno zwiększenie nakładów na rzecz utrzymania odrzańskiej drogi wodnej, jak i zwiększenie potencjału wykonawczego tak w specjalnie powołanych do wykonywania tych robót grupach remontowych i zarządach, jak też w powołanym Przedsiębiorstwie Robót Hydrotechnicznych "Odra-2" we Wrocławiu. Uważamy jednak, iż w tym zakresie nie uzyskaliśmy jeszcze w pełni zadowalającego postępu. Przed nami wiele do zrobienia w zakresie porządkowania, zwłaszcza ubezpieczenia brzegowego. Jeżeli w ostatnim okresie można już odnotować pewien postęp na szlakach żeglownych, to jednak sprawa porządkowania brzegów w dużych miastach pozostawia wiele do życzenia. Uważam, że w tej sprawie powinny zapasć decyzje w uzgodnieniu między resortami administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska, a komunikacji, rolnictwa i leśnictwa. Prawda bowiem jest taka, iż według formalnie obecnie obowiązujących zasad ta część rzeki /woda/, która jest żeglowna, należy do resortu rolnictwa. Resort rolnictwa zajmujący się przede wszystkim problematyką małych cieków wodnych nie jest w pełni zainteresowany, a także nie ma odpowiednich możliwości do tego, aby porządkować nabrzeża takich dużych rzek, jak rzeka Odra. Fachowcy oceniają, iż porządkowanie wrocławskiego węzła wodnego wymagałoby nakładów inwestycyjnych wynoszących około 10 miliardów złotych. W tej chwili sprawy te nie są jeszcze rozwiązywane i dlatego - moim zdaniem - w sprawach ustalenia jednostki odpowiedzialnej za realizację tego zadania należałoby podjąć odpowiednie decyzje.

Dalej, niepokoi nas, iż decyzja rządowa Nr 8/1976 nie w pełni jest realizowana. Tow. Białas mówił o tym, że część dotycząca resortu komunikacji jest wykonywana i w tym zakresie można odnotować poważny postęp, to jednak w zakresie dotyczącym odbiorców żeglugi nie obserwujemy znaczącego postępu. Mamy na przykład kłopoty z wybudowaniem przeładowni zakładowej we Wrocławiu dla przewozu węgla. Dzięki temu, iż wykorzystaliśmy żeglugę do przewozu węgla na rzecz Elektrociepłowni, w roku bieżącym mimo trudności na kolei udało się nam wozić więcej, niż to miało miejsce dotychczas, zgromadzić zapasy węgla. Nie mniej jednak węgiel dla odbiorców indywidualnych i zakładów

przemysłowych we Wrocławiu jest w dalszym ciągu dostarczany koleją, a jednocześnie jest możliwość wykorzystania do tego celu drogi wodnej. Droga wodną można byłoby dla Wrocławia i okolicznych miast dostarczyć węgiel w ilości około 780 000 ton. Dlatego należałoby postulować, ażeby decyzja rządowa była z większą konsekwencją wykonywana przez wszystkie wytypowane do tego jednostki.

Chciałbym zaproponować następujące wnioski.

1/ Wobec braku kadr hydrotechnicznych, o czym mowa w przedłożonym materiale, proponuję, aby reaktywowany został na Politechnice Wrocławskiej Wydział Inżynierii Wodnej.

2/ W związku z tym, iż stosunki wodne w dużych miastach nie są dotychczas uporządkowane, proponuję, aby poddać pod rozagę resortom administracji i gospodarki terenowej, ochrony środowiska oraz rolnictwa i komunikacji rewizję obecnie obowiązujących zasad, według których utrzymanie rzek w miastach leży w gestii wydziałów rolnictwa urzędów wojewódzkich. Sprawa wymaga pilnego zainteresowania się przez jednostki do tego powołane, wyposażone w odpowiedni sprzęt, posiadające doświadczenie w prowadzeniu robót hydrotechnicznych.

Dziękuję.

Przewodniczący - inż. R. BIAŁAS

Dziękuję. Do sekretariatu wpłynął telegram od tow. wicepremiera Kazimierza Secomskiego, że z uwagi na konieczność uczestniczenia w naradzie w sprawie Huty Katowice nie może przybyć na dzisiejsze spotkanie mimo, że był zaproszony i zamierzał w niej uczestniczyć. Nadesłali swoje usprawiedliwienie 2 dyrektorzy Dep. Prawo-Traktatowego z Min. Spraw Zagranicznych, w ich imieniu bierze udział jednak przedstawiciel MSZ. Nie mógł przybyć również V-Min. Handlu Zagranicznego i Gospodarki Wodnej - tow. T. Żyłkowski, który prowadzi rokowania w Berlinie. Uczestniczy w nich także attaché ds. gospodarki morskiej naszej Ambasady w NRD - tow. Kazimierz Walkowiak. Nadesłał on jednak swój głos w dyskusji. Z kolei prof. Henryk Mań-

czak z Wrocławia zawiadamia, że z uwagi na inną naradę, na którą wcześniej był zaproszony, nie może dzisiaj przybyć i przesyła swoje wystąpienie do protokołu, ale w jego imieniu także wystąpi tow. Tadeusz Łanowy.

Proszę uprzejmie o zabranie głosu tow. Tadeusza Łanowego, zastępcę dyrektora do spraw naukowo-badawczych Instytutu Kształtowania Środowiska Oddział we Wrocławiu. Przygotuje się do dyskusji tow. generał bryg. Leopold Raznowiecki.

Mgr inż. Tadeusz Łanowy

Szanowni Towarzysze! Wprawdzie dzisiejsza narada poświęcona jest problematyce głównie żeglugi na Odrze, a zwłaszcza zwiększenia przewozów na tej drodze wodnej, to jednak rzeka Odra posiada znaczenie znacznie szersze dla całokształtu rozwoju gospodarczego obszarów rozciągających się od Chałupek do Szczecina.

Ściśle z zagadnieniami żeglugi na Odrze wiąże się problem gospodarki wodnej całego obszaru dorzecza rzeki Odry i Zalewu Szczecińskiego, program wynikający z Konwencji Bałtyckiej, z programu rozwoju budownictwa mieszkaniowego, zaopatrzenia ludności miast i wsi w wodę do picia, z programu rozwoju przemysłu oraz z programu ochrony środowiska i kształtowania jego walorów w całym dorzeczu Odry. Dla wszystkich aspektów gospodarczych, jakość wód rzeki Odry i jej dopływów odgrywa główną rolę. Jest to jedna z naszych największych bolączek, gdyż rzeka Odra zaliczana jest do najsilniej zanieczyszczonych rzek w Polsce przez przemysł, gospodarkę komunalną i rolnictwo już w swoim górnym biegu, a więc na odcinku, gdzie występują najniższe przepływy. Zagadnienie znacznie komplikuje się przez międzynarodowy charakter tej rzeki. Znaczne zanieczyszczenia odprowadzane są do Odry z terenu CSRS, następnie Polski i NRD.

Na przygotowanej planszy, na której pokazano profil odcinka rzeki Odry od Chałupek, a więc od przekroju granicznego do Koźła, gdzie na wysokości Raciborza planowana jest budowa

zbiornika wodnego. Górną czerwoną linią na wykresie oznaczono poziom zanieczyszczenia mierzony wartością wskaźnika BZT-5 na tym odcinku, natomiast dolne linie to wartości, które chcielibyśmy utrzymać w Odrze. Podobne są tu także wartości normatywne obowiązujących obecnie klas czystości wód. Systematyczne niszczenie budowli piętrzących, jazów i śluz komorowych, nabrzeży jest spowodowane nie tyle siłą żywą wody i jej żywiołem a jej nadmiernym, katastrofalnym zanieczyszczeniem. Ilość zawieszin, olejów i tłuszczów, stopień zasolenia, zawartość fenoli, metali ciężkich, środków chemicznych, jak również normy bakteriologiczne są znacznie przekroczone i nie odpowiadają ogólnie obowiązującym normatywom.

Resort administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska poprzez ośrodki badań kontroluje 731 kilometrowy odcinek rzeki Odry. Z tego odcinka biegu rzeki mamy 118 kilometrów wód klasy II w dolnym jej biegu, 91 kilometrów wód klasy III, natomiast 522 kilometry są to wody nie odpowiadające jakimkolwiek normatywom i nie nadające się do żadnych zastosowań gospodarczych. Niestety Odra w granicach Polski nie prowadzi na żadnym odcinku wód klasy I. Dla przykładu podam, że nadmierne zanieczyszczenie i wyczerpanie chłonności rzeki już w przekroju granicznym przez zanieczyszczenia odprowadzane w Czechosłowacji np. przez cynk, powoduje taką sytuację, że właściwie Polska i NRD musiałyby ze ścieków odprowadzanych do rzeki Odry usuwać cynk w 100 %. Jest to oczywiście proces bardzo kosztowny inwestycyjnie i czasami technologicznie wręcz nieosiągalny. W związku z tym Czechosłowacja powinna być również przywołana do realizacji Konwencji Bałtyckiej, ponieważ zanieczyszczenia odprowadzane do Bałtyku nie pochodzą tylko z terenu Polski lecz z całego obszaru zlewni rzeki Odry. Polska nie może być również z tego tytułu obciążana wszelkimi konsekwencjami inwestycyjnymi. Wiąże się to również z budową zbiornika wodnego Racibórz, o którym była tutaj mowa.

Na drugiej planszy przedstawiono wersję lokalizacji zbiornika Racibórz z koncepcją ochrony wód na terenie Polski. Czerwone punkty to oczyszczalnie ścieków, które muszą być zbudowane na terenie Polski, aby zbiornik Racibórz z chwilą jego zbudowania

nie zmieniał się w zbiornik ścieków. Wiąże się z tym konieczność zachowania czystości w przekroju granicznym Chałupki, gdzie musi być zachowana minimum III klasa czystości wód.

Realizowana jest obecnie przebudowa jazów iglicowych na jazy szczelne, sektorowe przy jednoczesnym zwiększaniu piętrzeń poszczególnych stanowisk jazowych, co przy tendencjach zwyżkowych stopnia zanieczyszczenia wód, głównie płynących z Czechosłowacji, spowoduje znaczne pogorszenie warunków tlenowych na rzece do tego stopnia, że jej wykorzystanie do innych potrzeb w gospodarce stanie się niemożliwe. Z tego względu równolegle z przebudową jazów i śluz komorowych na Odrze powinna przebiegać budowa odpowiednich urządzeń chroniących wodę przed zanieczyszczeniem.

Utrzymanie w perspektywie jakości wód rzeki Odry na poziomie II klasy jej czystości, co jest zgodne z przyjętym przez Departament Ochrony Środowiska Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska docelowym wskaźnikiem czystości wód, wymaga następujących urządzeń: budowy oczyszczalni ścieków, zbiorników retencyjnych wód czystych, zbiorników retencyjnych ścieków oczyszczonych, stacji sztucznego natleniania wody, systemów rurociągów, kanałów i przepompowni przerzutowych ścieków, jak również zbiorników wód szlonych. Problem wód szlonych występuje również na terenie górnej Odry.

Wszystko to oczywiście powiązane musi być z budową automatycznego systemu pomiaru jakości wód. Taki system został zapoczątkowany w ramach współpracy strony polskiej z Organizacją Narodów Zjednoczonych. Niestety przez podział zaplecza naukowo-badawczego dawnego Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej system ten na górnej Wiśle został praktycznie zlikwidowany, a na rzece Odrze kontynuowany jest w niezadowalającym zakresie w Chałupkach i we Wrocławiu.

W związku z ogromnym zapotrzebowaniem na prace naukowo-badawcze w tym zakresie stawiamy wniosek związany z ochroną środowiska na terenie całej zlewni rzeki Odry, żeby na bazie Instytutu Kształtowania Środowiska powołać Regionalny Instytut Ochrony i Kształtowania w całym dorzeczu rzeki Odry. Dziękuję.

Gen. bryg. Leopold RAZNOWIECKI - Szef Służby Komunikacji
Wojskowej MON

Szanowni Towarzysze!

Przede wszystkim pragnę serdecznie podziękować za uprzejme zaproszenie nas przez Komisję Odry na dzisiejszą naradę. Z wielkim zainteresowaniem przestudiowaliśmy materiały związane z dzisiejszą naradą, w których w sposób kompleksowy i wyczerpujący omówione zostały wszystkie zagadnienia dotyczące maksymalnego żeglugowego wykorzystania rzeki Odry. Resort obrony narodowej interesuje się Odrą tak ze względów gospodarczych, jak i obronnych. Chodzi tu przede wszystkim o optymalne wykorzystanie nakładów i środków przeznaczonych przez zainteresowane resorty w tym i resort obrony na unowocześnienie tej ważnej arterii wodnej i zabezpieczenie najistotniejszych wymagań obronnych przy możliwie małym obciążeniu gospodarki.

Na owoło zagadnień interesujących komunikację wojskową wysuwają się następujące problemy:

a/ Odra obecnie stanowi część wojskowego systemu transportowego, a jej unowocześnienie rozszerzy jego możliwości /zaopatrywanie nadodrzańskich garnizonów w materiały i artykuły masowe takie, jak węgiel, ziemiopłody, co przyczyniłoby się niewątpliwie do odciążenia kolei w tym rejonie, a w okresie specjalnym usprawni zaopatrywanie wojsk. Wiąże się to między innymi z wykorzystaniem nabrzeży i przeładowni w garnizonach położonych nad Odrą,

b/ wpływ maksymalnego żeglugowego wykorzystania rzeki Odry i zabudowy hydrotechnicznej na możliwość urządzenia i eksploatację przepraw promowych i mostowych w aspektach utrzymania istniejącej i planowej infrastruktury obronnej, zapewnienia ruchu międzybrzegowego dla sprzętu wojskowego podczas niezbędnych ćwiczeń tak Ludowego Wojska Polskiego, jak i Armii Radzieckiej na określonych odcinkach rzeki,

c/ podjęcie produkcji specjalnych barek segmentowych przez stocznie rzeczne, przydatnych tak dla mechanizacji budownictwa hydrotechnicznego, jak i przewozu ciężkiego sprzętu, urządzeń wielkogabarytowych oraz materiałów masowych /kamień,

kruszywo, żwir itp./, które jednocześnie w okresie specjalnym będą stanowiły bazę do budowy pływających mostów drogowych i kolejowych. Tabor tego typu ma być unowocześnioną wersją barek pokładowych typu W-2, których produkcję uruchomiono ponad 10 lat temu dla celów obronnych, a obecnie w pełnym zakresie wykorzystywany jest w budownictwie hydrotechnicznym do przewozu kruszyw, ciężkiego sprzętu i transportu elementów wielkogabarytowych.

Informuję nadto, że ewentualna pomoc jednostek drogowych i mostowych w realizacji przedsięwzięć modernizacji Odry może mieć miejsce w ramach robót planowanych dla resortu komunikacji.

Mgr Jan MAJERCZAK - Konsul Generalny PRL w Ostrawie, CSRS

Szanowni Towarzysze!

Pragnę przede wszystkim podziękować Komitetowi Wojewódzkiemu PZPR, towarzyszowi Drożdżowi i Komisji Odry za zaproszenie mnie jako przedstawiciela Polski pracującego w Czechosłowacji, w Konsulacie Generalnym PRL w Ostrawie, w okręgu, gdzie rzeka Odra bierze swój początek. Chciałbym przede wszystkim wspomnieć, że już dziś nieżyjący prof. J. Kokot oraz tow. A. Żabiński, I Sekretarz KW PZPR w Opolu, obecni tutaj towarzysze R. Białas i M. Miłkowski oraz inni projektanci zapoznali nasz Konsulat Generalny z tym, jakie ma znaczenie górną Odra dla Polski, szczególnie dla tranzytu towarów oraz jakie przedsięwzięcia są podejmowane w sprawach budowy kanału Odra-Dunaj.

Chciałbym poinformować na tej naradzie o atmosferze jaka panuje na Morawach w Ostrawie w tym okręgu, który dla Czechosłowacji przedstawia te same wartości jak Śląsk dla Polski. Należy mocno podkreślić, że 40 % obrotów towarowych Polski z Czechosłowacją przypada właśnie na Północne i Południowe Morawy. Nie są to obroty towarów konsumpcyjnych, ale środków inwestycyjnych, płynących w obie strony dla naszych wielkich inwestycji obecnej pięcioletki. Drogi kolejowe już tak wielkich przewozów nie wytrzymują. W tych sprawach odbyło się już wiele spotkań we Wrocławiu, w Opolu i w Ostrawie. Specjaliści i pro-

jektanci rozważają co zrobić, aby podołać zwiększonym potrzebom.

W latach 1975 i 1976 odbyły się pierwsze rejsy Odrą, jeszcze nieuregulowaną. Z Kopytowa w Czechosłowacji przewiozło się wyroby walcowane, wały korbowe dla "Cegielskiego" w Poznaniu, materiały inwestycyjne dla Huty Katowice i inne. Pokazano w ten sposób wszystkim, którzy chcieliby te sprawy odkładać w nieskończoność, że przy lepszym stanie wody i uzupełnieniu jej poziomu przez odpowiednie regulowanie dopływu z czeskich zbiorników już obecnie można Odrę wykorzystać doraźnie, a po zrealizowaniu pewnych wstępnych prac - nie jest specjalistą, aby ich zakres określić - można ten odcinek rzeki planowo wykorzystać.

Uczestniczyłem dwa razy w komisji na szczeblu centralnym w Warszawie z udziałem ministrów komunikacji CSRS i PRL. Ostatnie takie spotkanie odbyło się w listopadzie ubiegłego roku pomiędzy tow. Bejmem i ministrem komunikacji CSRS tow. Błażkiem. Ustalono, że w bieżącym roku komisje z ich udziałem będą jeszcze obradować w Ostrawie i w Pradze. Jednym z tematów ma być sprawa Odry, pierwszego etapu zapewnienia jej żeglowności do Czechosłowacji.

Pragnę poinformować jak ta sprawa wygląda w odczuciu strony czechosłowackiej. Otóż w pełni mogę podpisać się pod tym, o czym mówili dyskutanci: prof. Zaremba, dr Miłkowski i inni. Chodzi o kwestię realnego spojrzenia na sprawę. Parę razy miałem już możliwość słuchać towarzyszy, między innymi na konferencji krajowej w Komisji Planowania w Warszawie. Słowa Wasze przekonują nie tylko specjalistów, ale zdobywają także szerszych zwolenników do których i ja sam się zaliczam. Sprawa wygląda w ten sposób, że Ostrawa jako wielki ośrodek przemysłowy hutniczy i górniczy jest zainteresowana Odrą, aby wysyłać swoje towary do Polski i przez nasze porty w świat. A jednocześnie Ostrawie zależy na dostawach towarów masowych takich jak np. ruda. Był przypadek, że statek z rudą stał cały miesiąc w Świnoujściu, nasze koleje nie mogły przewieźć ładunku, bo węgiel miał u nas pierwszeństwo, a skutek? Huta w Kuńczycach była bez Rudy. Włączył się w tę sprawę minister

i trzeba było trochę barkami, trochę koleją szybko przerzucić rudę z naszych portów do Ostrawy. Chciałbym przy tym jednocześnie podkreślić, że Ostrawa jest zainteresowana nie tylko żegluga w kierunku północnym ku Bałtykowi, ale również w kierunku południowym. Ostrawa w ramach planów RWPG jest związana z budową wielkogabarytowych elementów elektrowni atomowych, szczególnie dla Związku Radzieckiego i innych krajów socjalistycznych. Gabaryty są takie, że elementów tych nie można przewozić transportem kolejowym czy drogowym. Ostrawa jest więc zainteresowana budową kanału w obie strony - na północ do Bałtyku i na południe do Dunaju. Interesują się tym ludzie wpływowi widząc, że obecny bieżący transport sprawia dużo trudności. Sprawa jest również powiązana z naszym Raciborzem z "Rafako", przedsiębiorstwem, które w planie ma również program atomowy. Tylko transport wodny stanowi tutaj wyjście. Chciałbym podkreślić, że towarzysze z Czechosłowacji są gotowi służyć środkami technicznymi oraz materiałami hutniczymi, aby od zaraz uruchomić pierwszy odcinek odrzańskiej drogi komunikacyjnej. Polega natomiast na fakcie, że władze federalne w Pradze są zainteresowane przede wszystkim Wełtawą, Łabą i kierunkiem na zachód. Tranzyt do Świnoujścia zależeć będzie przede wszystkim od naszej postawy w tej kwestii. Odkryło się już wiele konferencji i kompetentnym czynnikom z Ostrawy udaje się jednak przekonywać władze federalne o konieczności budowy kanału Ostrawa-Koźle. Wiedzą o tym także, że Polska nie jest zainteresowana w częściowym rozwiązaniu sprawy, że naszym docelowym zainteresowaniem jest budowa całego kanału Odra-Dunaj. Ostrawiacy czynią wszystko, aby uzyskać z Pragi gwarancję etapowej budowy kanału Odra-Dunaj z pierwszym etapem Ostrawa-Koźle i aby sprawa na tym się nie zakończyła. Taka jest atmosfera w Ostrawie i miejscowi działacze na spotkaniach takie wyrażają stanowisko. Wiem, że również konsul radziecki w Brnie przygotował odpowiednie materiały i te propozycje w całej rozciągłości popiera.

Mnie osobiście jako polskiemu przedstawicielowi, kierującemu Konsulatem Generalnym PRL w Ostrawie narada ta daje dodatkowe argumenty, aby w tych sprawach bronić przede wszyst-

kim interesów Polski Ludowej, aby Odra służyła nam i temu, o czym mówił prof. Zaremba - integracji gospodarczej i politycznej. I to chciałbym właśnie podkreślić. Muszę jeszcze dodać, że również Ambasada Czechosłowacka w Warszawie przekонуje władze federalne w Pradze, aby zagadnienia te znalazły się w planie już w tej 5-latce i były kontynuowane w następnych.

Jeszcze raz serdecznie dziękuję za umożliwienie mi wzięcia udziału w tym spotkaniu.

Doc. dr inż. Ryszard ROGALA - dyrektor Pionu Toku Studiów
Politechniki Wrocławskiej i kierownik
Zespołu Budownictwa Wodnego

Z racji swoich zawodowych zainteresowań, jak też funkcji, jaką pełnię na Politechnice Wrocławskiej, chciałbym poruszyć problem kadr hydrotechników z wyższym wykształceniem. Temat ten przewijał się w wystąpieniach moich przedmówców i materiałach, które otrzymaliśmy na dzisiejszą konferencję. Znana jest bowiem sprawa z trudnościami, na jakie napotyka nasz teren w pozyskaniu absolwentów innych politechnik, którzy posiadają specjalność budownictwa wodnego.

Rozpatrując lokalizację politechnik kształtujących specjalistów z hydrotechniki, należy zwrócić uwagę, że Wisła jest w znacznie lepszej sytuacji. Zlokalizowane nad Wisłą politechniki w Krakowie, Warszawie i Gdańsku dostarczają specjalistów w dość równomiernym stopniu. Jeśli chodzi o Odrę, to na północnym jej końcu działa Politechnika Szczecińska, która zasila - że się tak wyrażę - dolny bieg Odry, a na południu pozostaje Wrocław. Dlatego Politechnika we Wrocławiu jest uźlenią, która powinna kształcić taką ilość specjalistów z zakresu budownictwa wodnego, jaka wynika z zadań postawionych przed branżą.

Czy z tak postawionego zadania Politechnika Wrocławska wywiązuje się w pełni? Aby na to pytanie odpowiedzieć, należy wyjaśnić, że szkolenie z zakresu budownictwa wodnego w Politechnice Wrocławskiej zostało przerwane w roku 1953 i przez 20 lat nie istniało. Reaktywowane zostało w innej formie do-

pięro w roku 1973. W tym też roku w Politechnice Wrocławskiej wprowadzono nowy model kształcenia, co wywarło decydujący wpływ na przyjętą koncepcję programu studiów w specjalności budownictwa wodnego. Mówię o tym dlatego, że jest to model inny od stosowanego przez wszystkie pozostałe politechniki w kraju. Mianowicie, kształceniem objęci są studenci Wydziału Budownictwa Lądowego w liczbie co 20 osób na każdy rok studiów, a więc łącznie około 100 osób, co już w roku ubiegłym pozwoliło wypuścić pierwszą grupę absolwentów w liczbie 15 osób.

W istniejących warunkach lokalowych i laboratoryjnych liczby tej w zasadniczym wymiarze zwiększyć nie można. Jeżeli okazałoby się, że ilość absolwentów powinna zdecydowanie wzrosnąć, należy liczyć się z koniecznością rozbudowy bazy technicznej i kadrowej. O ile problem kształcenia kadry dydaktycznej rozwiązywany jest na bieżąco w ramach funkcjonującego w Politechnice Wrocławskiej studium doktoranckiego /już w roku 1980 każdy nauczyciel akademicki w Politechnice Wrocławskiej będzie miał tytuł doktora/, z kadrą nie byłoby zatem problemów, o tyle rozbudowa istniejącego laboratorium dydaktycznego oraz laboratorium badawczego wymagałaby nakładów oraz określonych możliwości realizacyjnych.

Dla pełności informacji chciałbym dodać, że już obecnie w oparciu o umowę zawartą między Zjednoczeniem Żeglugi Śródlądowej a Politechniką Wrocławską istnieje bliska współpraca, w ramach której rozwiązywane są zadania badawcze, jak też prowadzone jest szkolenie pracowników dla potrzeb Zjednoczenia, które z kolei organizuje w podległych sobie przedsiębiorstwach praktyki robotnicze i specjalistyczne dla studentów Politechniki.

Wracając do tematu kształcenia hydrotechników, chciałbym podkreślić, że pracownicy Zespołu Budownictwa Wodnego, którego jestem kierownikiem i który reprezentuję, przywiązują wielką wagę do ustaleń dzisiejszej Konferencji, gdyż pragnęliby jak najaktywniej uczestniczyć na swoim odcinku w realizacji ambitnych zamierzeń określonych styczniową, ubiegłoroczną decyzją Prezydium Rządu. Jednakże, gdyby granice ich działa-

nia miały ulec rozszerzeniu, wówczas kierownictwo resortu czyli Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki powinno podjąć odpowiednie decyzje i przekazać je naszemu rektorowi, tow. Tadeuszowi Porębskiemu.

Doc. mgr inż. Walerian DOBROMIRSKI - Instytut Konstrukcji i
Eksploatacji Maszyn Politechniki Wrocławskiej

Szanowni Państwo!

Moi przedmówcy zajmowali się przeważnie tym wszystkim, co trzeba zrobić. Spróbuję zaproponować przynajmniej na niewielkim odcinku jak niektóre sprawy rozwiązać.

Sądzę, że powinienem się usprawiedliwić dlaczego ośmielałem się zabrać głos na tej naradzie. Jestem inżynierem budowy okrętów. Od lat zajmuję się projektowaniem i metodyką projektowania okrętów, a od lak kilkunastu robię to we Wrocławiu. Niewiele trzeba było tutaj czasu na to, żeby zaobserwować, że projektowanie pojedynczych wyizolowanych statków śródlądowych takimi metodami, jakie stosuje się tradycyjnie w odniesieniu do statków morskich, nie prowadzi praktycznie do żadnego celu. Wiele można by podać przykładów, gdy tak zaprojektowane statki śródlądowe i przybrzeżne, zbudowane i przekazane armatorowi do eksploatacji, utrudniają, a czasem wręcz uniemożliwiają budowę i organizację systemów przewozowych, uniemożliwiają po prostu rozsądną eksploatację tych statków. Statki śródlądowe lub flotę przewozową można więc budować tylko na tle przewidywanego i zaprojektowanego systemu przewozowego, system przewozowy na tle drogi wodnej czyli pewnego regionu, drogę wodną na tle potrzeb gospodarczych całego kraju z uwzględnieniem wszystkich sprzężeń zwrotnych, jakie istnieją między tymi elementami. Zwiększył się zatem bardzo zakres moich zainteresowań i zespołu, którym kieruję na uozelni. Zwiększyła się także ilość moich działań i kontaktów z różnymi organizmami gospodarczymi i kulturalnymi całego Nadodrza. Między innymi Komisja Odry przy Instytucie Śląskim, w której - w miarę moich skromnych możliwości - usi-

łużę działać, jest dla mnie źródłem wielu cennych informacji o społecznej i kulturalnej infrastrukturze regionów, które wydają mi się niezbędne dla prawidłowego projektowania systemów przewozowych, flot i pojedynczych statków. Ten zakres moich rozszerzonych zainteresowań ośmiela mnie do dzisiejszego wystąpienia, w którym jednakże więcej będzie postulatów ogólnych dotyczących gospodarki wodnej i systemów przewozowych, a znacznie mniej o statkach, które mimo wszystko nadal są centralnym punktem moich zainteresowań.

Jeśli więc statki mają spełniać prawidłowo swoją rolę w systemach przewozowych, trzeba mieć świadomość rozwoju tych systemów i dostateczną ilość informacji o ich przyszłości i rozwoju, dokładnie mówiąc - o rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce. Śledzę bardzo intensywnie wszystkie poglądy na ten temat, a do mojej wypowiedzi zebrałem sobie pewne sformułowania, które zostały przedstawione na ostatniej, odbytej 14 X 1976 r. we Wrocławiu, Krajowej Konferencji NOT na temat rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce, a które wywodzą się z kręgów Komisji Planowania. Oto kilka bardzo charakterystycznych sformułowań:

- śródlądowe drogi wodne są elementem składowym dwóch systemów infrastruktury technicznej: gospodarki wodnej i transportu,
- postulaty rozwoju żeglugi śródlądowej są niesprzeczne z rozwojem gospodarki wodnej,
- bezwzględnym priorytetem w gospodarce wodnej jest zaopatrzenie w wodę i ochrona zasobów wody przed zanieczyszczeniem,
- istnieje duża kolizyjność realizacyjna w rozwoju gospodarki wodnej i śródlądowych dróg wodnych ze względu na pełną substytucyjność materiałową i wykonawczą tych dwóch celów,
- dotychczasowy i prognozowany wzrost przewozów w żegludze śródlądowej cechuje się ogromną dynamiką /430 % w latach 1976-90/, jednakże udział w całości przewozów krajowych pozostaje w tym okresie na poziomie 0,2 + 0,3 %,
- ograniczenie funkcji transportowej drogi wodnej wynika z sezonowości przewozów i działania sił wyższych takich, jak powodzie, posuchy, lody, uniemożliwiających przewozy.

Stwierdzenia te, które właśnie w takiej kolejności podane

zostały w opracowaniu, na jakie się powołuję, mają usprawiedliwiać ograniczenia w przydziale środków inwestycyjnych na rozwój żeglugi śródlądowej w Polsce i w przydziale mocy przerobowej. Można by się z tą argumentacją zgodzić, gdyby nie istniało także inne spojrzenie na tę sprawę, mianowicie spojrzenie od strony transportowej.

Istotnie, dynamika wzrostu przewozów cytowana w tych wypowiedziach nie jest wielką dynamiką, jeśli udział żeglugi śródlądowej w przewozach krajowych będzie pozostawał przez bardzo długi okres czasu na stałym poziomie 0,2-0,3 %. Taki rozwój używając metafor zaczerpniętych z mechaniki jest rozwojem gorzej niż statycznym i w moim mniemaniu jest sprzeczny z potrzebami gospodarczymi kraju, a także oczywiście z potrzebami Nadodrza. Można bez końca polemizować z przytoczonymi tu sformułowaniami.

Ograniczając się tylko i wyłącznie do celu dzisiejszej narady, pragnę zwrócić uwagę na to, że rozwój żeglugi śródlądowej może być także planowany od strony potrzeb, a nawet priorytetów transportowych i wtedy problemy jej rozwoju będą wyglądały zupełnie inaczej. Mianowicie co pewien czas pojawiają się skokowe zapotrzebowania na przewozy na przykład węgla energetycznego, ciężące wyraźnie do drogi wodnej. Tak było z elektrownią "Dolna Odra", elektrowniami Kozienice i Połaniec nad Wisłą /a nawet Ostrołęka/ i tak jest dzisiaj z elektrownią Czarnowąs koło Opola. Nie zostały te przewozy podjęte przez żeglugę śródlądową na skutek podanych poprzednio opinii o tym rodzaju przewozów podanych poprzednio, natomiast przyjmuje się dalej statyczny rozwój przewozów w żegludze śródlądowej z równoczesnym przeznaczeniem ogromnych środków na budowę nowych linii kolejowych dla zapewnienia tych przewozów. Oprócz środków inwestycyjnych każdy kilometr dwutorowej magistrali węglowej to strata co najmniej dwóch hektarów gruntów bardzo często o ogromnej wartości rolniczej. Rzeki, a w tym nadal Odra, pozostają wolnymi, niewykorzystanymi pasmami ruchu o bardzo dużym potencjale przewozowym, którego uruchomienie według prognoz i planów rozkłada się na wiele, wiele lat.

W tej sytuacji proponuję, żeby - nie naruszając priorytetu

gospodarki wodnej - w odniesieniu do żeglugi śródlądowej zastosować priorytet transportowy. Jeśli przyjąć, że wiele zastrzeżeń Komisji Planowania przy R.M. w sprawie rozwoju żeglugi śródlądowej, na przykład jej szonowość, od lat pokonuje się w wielu krajach, a można to także zrobić w Polsce placami składowymi ładunków masowych, to problem substytucyjności materiałowej i wykonawczej przenosi się z gospodarki wodnej na transport, gdzie występują takie trudności, które mogą być pokonane tylko z pomocą żeglugi śródlądowej, a wtedy nie ma mowy o substytucyjności.

Postuluję więc, żeby odstąpić zdecydowanie od zasady statystycznego rozwoju żeglugi śródlądowej, a zastosować zasadę skokowego jej rozwoju zgodnie z potrzebami i sposobami zaspokajania podstawowych potrzeb gospodarczych kraju, na przykład energetyki. Przykładem skokowego rozwoju żeglugi śródlądowej może być czekające na bardzo pilne rozwiązanie potrzeby dowozu węgla do elektrowni w Czarnowasach - około 8 milionów ton rocznie i to już w najbliższym czasie. Żegluga śródlądowa niezależnie od jej statycznego rozwoju może podjąć się tych zadań przewozowych, jeśli w odpowiednim czasie otrzyma środki na przystosowanie do tych przewozów odpowiedniego odcinka drogi wodnej, na budowę floty, budowę przeładowni, innymi słowy - czas i środki na zaprojektowanie i zbudowanie odpowiedniego systemu przewozowego, oczywiście zrealizowanego w sposób skoncentrowany. System ten nie może naruszać i blokować potrzeb rozwoju innych rodzajów przewozów.

Mogę zapewnić wszystkich tutaj zebranych, że realizacja takiego systemu jest z technicznego i organizacyjnego punktu widzenia zupełnie możliwa, np. polski przemysł maszynowy jest od strony jakościowej potęgą w projektowaniu produkcji urządzeń obsługi placów składowych i przeładowni ładunków masowych. Mogę zapewnić także wszystkich, że możliwości przewozowe górnej Odry, a także i górnej Wisły znacznie przekraczają potrzeby "Czarnowasów" czy Krakowa i "Połańca" i sięgają grubo ponad 100 milionów ton rocznie. Mogę także zapewnić, że nie ma przeszkód technicznych i organizacyjnych w budowie odpowiedniej, zunifikowanej, najbardziej nowoczesnej floty dla tych przewozów, a jej eksploatacja jak też i wcześniejsza za-

budowa drogi wodnej będą niesprzeczne z problemami gospodarki wodnej, ochrony środowiska, kształtowania krajobrazu regionu.

Świadomie używam określenia "będą niesprzeczne", bo nie będą sprzeczne, lecz w wielu wypadkach będą po prostu sprzyjały rozwojowi różnych elementów infrastruktury Nadodrza, np. w RFN prowadzi się obecnie badania w zakresie wykorzystania układów napędowych i dysz śrubowych statków śródlądowych do natleniania wody w rzekach. Wielce pomyślne są wyniki tych badań i z powodzeniem można by je zastosować także w Polsce. Moje propozycje są oczywiście również niesprzeczne z postulatami odpowiedzialnej, selektywnej kanalizacji Odry, o której pisze w materiałach doc. Orlewicz.

Zamykając moje wystąpienie konkretnym wnioskiem, postuluję odstąpienie od tradycyjnych metod prognozowania i planowania rozwoju przewozów przez żeglugę śródlądową. Proponuję skokowy rozwój przewozów i traktowanie rozwoju przewozów w żegludze śródlądowej jako priorytetu transportowego naszego kraju. Proponuję też, by pierwszą jaskółką takiego nowego sposobu traktowania roli żeglugi śródlądowej w rozwoju gospodarczym kraju, a w tym także Nadodrza, była terminowa realizacja systemu przewozu węgla do elektrowni w Czarnowasach i żeby w ślad za tym poszły realizacje konkretnych systemów przewozowych w żegludze śródlądowej różnych ładunków nie tylko na Odrze, ale także w całej Polsce. Cieszyłbym się, gdyby ten wniosek jako podpunkt f znalazł się w punkcie 3 wniosków z dzisiejszej narady. Ewentualnie pomyślna realizacja tego wniosku mogłaby mieć trudne dzisiaj do przewidzenia, ale na pewno duże znaczenie dla transportowej aktywizacji całej Odry. Dziękuję za uwagę.

Prof. dr hab. Bolesław Winiarski - Akademia Ekonomiczna
im. O. Langego we Wrocławiu

W swojej wypowiedzi ohoiałbym zaakcentować potrzebę ujęcia problemu rozwoju i zagospodarowania strefy Odry w możliwie szerokiej skali oraz w sposób kompleksowy.

W moim przekonaniu, któremu dawałem już wcześniej wyraz w różnych wypowiedziach, sprawa Odry jest problemem długo-

okresowej strategii rozwoju społeczno-ekonomicznego kraju i jego przestrzennych powiązań z zagranicą.

Dla zilustrowania podstawowych aspektów tak stawianego problemu Odry warto przypomnieć obraz, zaprezentowany przez Główny Urząd Statystyczny w wydany w 1968 roku Atlasie Statystycznym. Ujęto tam na mapie kraju, w układzie według ówczesnych powiatów, rozmieszczenie ludności. Na przestrzennym kształcie Polski, który można porównać do kwadratu, zarysował się bardzo wyraźnie cień trójkąta, którego podstawę tworzy granica południowa państwa, a wierzchołek - Gdańsk. W ramach tego trójkąta koncentruje się gros ludności kraju. Są to obszary najsilniej zaludnione, a równocześnie najbardziej aktywne gospodarczo, społecznie i kulturalnie. Poza wskazanym trójkątem na północnym zachodzie wyizolowaną wyspę tworzy aglomeracja szczecińska, a na północnym wschodzie - Białystok.

Otóż trzeba podkreślić, że Odra, w środkowym i dolnym swym biegu płynie w przestrzeni jeszcze ciągle mało aktywnej. Równocześnie po stronie naszego zachodniego sąsiada Odra wiąże się z pasem szczególnie szybko rozwijających się gospodarzo ośrodków, miast i regionów. Po stronie polskiej istnieje natomiast swoista depresja aktywności społeczno-gospodarczej, sięgająca aż do linii łączącej Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy z Poznaniem. Na zachód od tej linii mogliśmy obserwować nawet zjawisko odpływu ludności i negatywne saldo migracji, mimo tego, że były i nadal są to obszary demograficznie prężne, charakteryzujące się młodą ludnością.

Wskazanie na obszary związane z Odrą, jako na jeden z najważniejszych kierunków strategicznych polityki rozwoju regionalnego kraju, znalazło swój wyraz w założeniach planu przestrzennego zagospodarowania Polski do roku 1990. Plan ten został zaakceptowany w swojej generalnej koncepcji przez Biuro Polityczne i Prezydium Rządu.

W planie założono zwrot w kierunku skorygowania dotychczasowych proporcji zagospodarowania przestrzennego Polski, w kierunku zwiększenia roli północnej części kraju w jego życiu społeczno-gospodarczym. Kierunkami dynamizowania tej działalności są Odra i Wisła.

Sprawę Odry należy rozpatrywać także w skali międzynarodowej. W strefie Odry łatwo można rozwijać kooperację przemysłów Polski, NRD i Czechosłowacji. Odra, przy swoim peryferyjnym położeniu w Polsce, jest centralną osią w układzie tych trzech krajów RWPG. Jest to też obszar, który dysponuje szczególnie cennymi elementami dla rozwoju i lokalizacji przemysłu. Nasi sąsiedzi zachodni z tego faktu zdają sobie doskonale sprawę i w związku z tym lokalizowali swoje inwestycje przemysłowe nad Odrą. My z tej okoliczności dotychczas jeszcze szerzej nie korzystaliśmy. Trzeba będzie dokonać zwrotu i w tej dziedzinie.

Dlatego też, w niczym nie umniejszając znaczenia żeglugi na Odrze, chciałbym jednak podkreślić, że byłoby ohyba rzeczą niesłuszną sprowadzenie spraw wyłącznie do potrzeb żeglugi - niewątpliwie pilnych i ważnych. W moim przekonaniu występuje tutaj sprzężenie zwrotne - aktywizacja żeglugi na Odrze służyć powinna aktywizacji całej gospodarki w strefie Odry. Aktywizacja strefy Odry musi być pojęta szeroko i kompleksowo, a więc także i w aspektach gospodarki turystycznej /uwzględniając tranzytowe położenie strefy/, w aspektach wykorzystania tradycji miast położonych na tym obszarze itd.

Byłoby wskazane uzupełnienie pod tym kątem projektu wniosków i ustaleń Rady i Komisji Odry.

Prof. Piotr ZAREMBA

Jeżeli można - Towarzyszu Przewodniczący, to tylko jedno zdanie w uzupełnieniu wypowiedzi prof. Winiańskiego. Chodzi o rozezerzenie problematyki również na Wartę, Gorzów i Poznań.

Dr Jerzy KORZONEK - Dyrektor Zespołu Portowego Szczecin-
Świnoujście

Pozwólcie Towarzysze, że skoncentruję się tylko na pewnych aspektach funkcji transportowej Odry, aczkolwiek widzę całą złożoność i kompleksowość tego tematu. Z uwagi jednak na to, czym się zajmuję na codzień, chciałbym się zająć tylko tym tematem.

Nawiązując do tego, o czym mówił prof. Franciszek Gronowski, tj. do sprawy kompleksowości widzenia problemów. W tym zakresie chyba nie wszystkie argumenty, i nie w pełni, zdołaliśmy przedstawić.

Wiadomo doskonale, że kryzys kolejowy, który trwa od paru lat, pozwolił zakończyć dyskusję nad tym, która forma transportu - żegluga czy kolej jest bardziej efektywna i powinna być rozwijana. Sami kolejarze dążą dzisiaj do tego, żeby maksimum ładunków przerzucić na żeglugę śródlądową, czemu zresztą nie można się dziwić. Jako Zespół Portowy byliśmy tak silnie powiązani z systemem kolejowym, że jeśli kolej cierpiała na katar, to my cierpieliśmy na zapalenie płuc, a kolej ma już coś więcej niż chroniczny katar. W związku z tym wszystkie konsekwencje takiego ustawienia obsługi transportowej musieliśmy i musimy ponosić, zresztą nie tylko my, ale także żegluga morska. Parę liczb, które może pozwolą uwidocznić wagę problemu nieco silniej niż dotychczas. Polska Żegluga Morska w roku ubiegłym wskutek złej, wadliwej obsługi transportowej w porcie straciła - jak szacuję - około 20 milionów dolarów, co jest równorzędne ze zdolnością przewozową 3 milionów ton. 3 miliony tonażu statkowego właściwie pełniło rolę magazynów w porcie. To pierwsza liczba, o której warto pamiętać, związana z wszystkimi dyskusjami na temat kłopotów transportu. Oczywiście za tym idą również określone, jeżeli nie straty, to nieefektywne wykorzystanie potencjału przeładunkowego portów. W roku 1976 dla bieżącej pracy portów potrzebowaliśmy co najmniej 1000 wagonów węglarek. Były takie okresy, że dostawaliśmy jedynie 90, a to, że port mógł pracować, zawdzięczamy przede wszystkim żegludze rzecznej /barkom/.

Dlatego z zadowoleniem zanotowaliśmy, że w roku ubiegłym udział żeglugi śródlądowej w obsłudze transportowej portów wzrósł do ponad 15 %, a łączna ilość ładunków do 3 400 000 ton. Oczywiście stanowi to postęp w stosunku do 1975 roku, ale postęp ten jest niewystarczający. Mamy rok 1977, który niesie nowe problemy, nowe zaostrzenie sytuacji transportowej. Chcielibyśmy, żeby w tym roku udział żeglugi śródlądowej zwiększył się co najmniej do 17-18 %. Sprawa jest niesłychanie ważna. Znów parę przykładów: wiadomo, że uruchomienie Huty Katowice pociągnęło za sobą pewne konsekwencje, choćby w postaci zwiększonego importu rudy, która idzie z różnych kierunków. Między innymi poważne ilości rudy idą morzem. Tymczasem minister komunikacji powiedział, że 1,5 miliona ton rudy nie przewiezie z portów do kraju, ponieważ nie ma na to odpowiedniej zdolności przewozowej, nie ma potencjału. Proponuje to przeładować w obcych portach i stamtąd przewieźć. Obliczenia wykazały, że impreza taka będzie kosztowała naszą ojczyznę ni mniej, ni więcej tylko 30 milionów dolarów, które wydankuje się na przeładunek i przewóz ładunku dla potrzeb własnego hutnictwa. Są to pieniądze, których nie można pożytyć, a trzeba płacić bieżąco. Dlatego problem jest taki: jeśli zdołamy znaleźć rozwiązanie zwiększenia przewozów już w tym roku /rudy na Śląsk/, to każda przewieziona dodatkowo ilość zmniejsza kwotę 30 milionów dolarów. Jest to sprawa, którą trzeba podjąć. Następny przykład związany jest z dużą inwestycją obecnie oddawaną do użytku - cementownią "Góraždze". Jak wiadomo rok 1977 dla polskich portów jest rokiem cementu. Musimy wyeksportować co najmniej 2,5 miliona ton cementu. Na eksport ten kolejną mówi resort komunikacji: "Nie mogę, bo nie mam wagonów!". Porty również mówią, że nie bardzo taką ilość mogą przeładować, jeśli towar będzie szedł wagonami krytymi, jeśli nie będzie zjednostkowany.

Jest tu możliwość doskonałego połączenia wielu spraw. Po pierwsze - przewóz tego cementu barkami, w jednostkach ładunkowych tzw. alingach o wielkości 1600 kg, na specjalnych pasach, to możliwość wyeksportowania tej ilości przy minimalnym angażowaniu podstawowego potencjału portowego, którego

brak. Nie mówię już o wagonach. Daje to możliwość szybkiego załadunku na statek. Przy dotychczasowym systemie transportowym statek ładowany był cementem co najmniej przez 12 dni. Kosztuje to oczywiście dużo. Natomiast przy wspomnianym wyżej systemie transportowym taki sam statek można załadować w ciągu 3-4 dni. Daje to dodatkową zdolność przewozową, nie mówiąc już o armatorze, porcie i handlu zagranicznym, bo cement nie jest najlepiej sprzedawany. /Nie jest to po prostu w tej chwili najbardziej efektywny eksport/. W związku z tym każda obniżka kosztów ma podstawowe znaczenie. Jest to problem przewozu ładunków barkami do portu.

Natomiast z portów mamy do odebrania olbrzymią masę towarów, chociażby np. zboże. Wiadomo, że jest to towar, który w porcie od pewnego czasu przeładowywany jest w dużej ilości i musi być odwożony w głąb kraju. I tu mamy wszystkie konsekwencje takiego, a nie innego układu transportowego. Im więcej zdołamy przerzucić zboża na barki i przewieźć w głąb kraju, to zapewnimy tym lepszą obsługę statków, tym bardziej obniżymy koszty transportu i w sumie wielki koszt importu zboża będzie niższy. Przez porty polskie ma przejść w tym roku co najmniej 5 milionów ton zboża. W ubiegłym roku przeszło przez port szczeciński 1 850 000 ton.

Wykorzystanie transportu śródlądowego, to efektywne działanie, to stwarzanie faktów, że żegluga śródlądowa liczy się. To, co osiągniemy w takim działaniu, potęguje siłę naszej argumentacji, stwarza konieczność stymulowania rozwoju tej drogi.

Trzecia sprawa, którą chciałbym przedstawić, wiąże się ze sferą organizacyjnego współdziałania między portem a Zjednoczeniem Żeglugi Śródlądowej w zakresie lepszego wykorzystania tonażu i zrozumienia wzajemnych interesów. Z programami rozwoju żeglugi na Odrze spotykaliśmy się bardzo często w prasie. Z prasy można dowiedzieć się wielu rzeczy ciekawych, aczkolwiek nie zawsze prawdziwych. W związku z tym, jeśli towarzysze z żeglugi śródlądowej mają i są w stanie przedstawić w tej chwili już gotowy program na ten rok i na najbliższe lata, to niezbędne jest wspólne zapoznanie się z nim po prostu dlatego, że musimy ukierunkować pewne inwestycje i przedsięwzięcia.

Są to sprawy duże typu: place, budowy nowych baz, na które nie zawsze mamy pieniądze, ale w obsłudze barek w porcie mają również znaczenie rzeczy drobne. Są obecnie warunki organizacyjne do tego, żebyśmy mogli utrzymywać ze sobą bezpośredni kontakt i bezpośrednią współpracę. Jedno z ogniw zarządzania - Zjednoczenie Portów Morskich, zostało zlikwidowane, a porty jako zespoły portowe wchodzi w określoną samodzielność działania. W ramach tej samodzielności chcemy podjąć inicjatywę, aby we wspólnym interesie siła argumentacji w zakresie funkcji transportowej Odry była dla każdego oczywista. Stąd też osobiście cieszę się, że towarzysze uznali za konieczne, aby w skład Rady Społeczno-Politycznej Odry wchodził również przedstawiciel Zespołu Portowego Szczecin-Swinoujście. Jesteśmy wprowadzić na końcu odrzańskiej drogi wodnej, ale dobrze, iż dostrzega się, że jest to b. ważny koniec. Nie tylko w naszym przekonaniu. Dziękuję.

Przewodniczący - tow. R. BIAŁAS

Dziękuję szczególnie serdecznie tow. Korzonkowi za tę wypowiedź. Rokuje ona poprawienie współpracy między naszymi jednostkami organizacyjnymi. Tak to rozumiem i z naszej strony, jako Naczelny Dyrektor Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej, deklaruje jak najdalej idące skonsultowanie wspólnych zadań zarówno u was, jak i u nas, aby barka była częściej w porcie i stała tam jak najkrócej.

Głos ma tow. Stanisław Staniszewski, członek Prezydium Komisji Odry, Dyrektor Biura Projektów Wodno-Melioracyjnych w Opolu. A po nim, jako ostatni, zabierze głos prof. Janusz Gilas.

Mgr inż. Stanisław STANISZEWSKI - dyrektor Biura Proj. Wodnych
Melioracji w Opolu

Proszę towarzyszy, chciałbym przez chwilę zwrócić uwagę na problem zbiornika Racibórz. Chciałbym tu podkreślić, że znane jest powszechnie stwierdzenie, iż Polska ma bardzo szczupłe zasoby wodne - jedne z najszczuplejszych w Europie. Natomiast zlewisko rzeki Odry ma zasoby wodne znacznie szczuplejsze niż zlewisko rzeki Wisły. O około 25 % wody mniej spływa z każdego kilometra kwadratowego w Odrze niż w Wiśle. Przytaczam kilka cyfr. Szczupłość tych zasobów między innymi wynika, z tego, że zmienność hydrologiczna rzeki Odry jest bardzo duża i średnie odpływy roczne z przekroju Raciborza wahają się od rzędu 30 m³/s do 90 m³/s, zaś przy najniższych notowanych przepływach - 4 m³/s w Raciborzu w bieżącym stuleciu. Przy tym Odra jest rzeką szczególnie powodziową. Po Dunaju i Wiśle zajmuje trzecią pozycję w środkowej Europie. Jej przepływy o prawdopodobieństwie pojawienia się 1 % czyli raz na sto lat sięgają w Raciborzu 1600 m³/s.

Była już tu dzisiaj mowa o tym, że jakość wody Odry jest bardzo zła. Na ten stan wpływają dopływy bardzo zanieczyszczonej wody z Czechosłowacji. Dotychczasowe rozmowy polsko-czechosłowackie nie dały w tej mierze istotnego rozstrzygnięcia na korzyść Polski. Drugie zagadnienie to jakość wód wpływających do Odry z terenu naszego kraju. Pozostawia ona wiele do życzenia. Zanieczyszczenie można rozbić na dwie zasadnicze grupy. Są to wody słone z ROW-u i pozostałe wody zanieczyszczone chemicznie lub mechanicznie.

Na tym tle rysuje się pilna potrzeba podjęcia decyzji o budowie zbiornika w Raciborzu. Choćby ta decyzja zapadła dzisiaj, to jest już zbyt późno dlatego, że już w 1972 r. w Raciborzu, na międzynarodowym sympozjum wszyscy, a obecnych było prawie 200 osób, zgodnie orzekli, że decyzja o budowie Raciborza powinna być podjęta natychmiast, co wcale nie znaczy, że natychmiast mają rozpocząć pracę maszyny. Powinna jednak zapaść decyzja w sensie zabezpieczenia obszarów przyszłego zbiornika w Raciborzu. Jest tam niepowtarzalna szansa, malejąca z dnia

na dzień, uzyskania retencji zbiornikowej całkowitej rzędu 0,5 miliarda metrów sześciennych lub więcej. Wymaga to jednak racjonalnego skojarzenia interesu eksploatacji kruszyw naturalnych, jakie istnieją w czaszy przyszłego zbiornika. Są tam bardzo dobre żwiry. Do zagospodarowywania jest także około 40 milionów metrów sześciennych glin ceramicznych, o czym świadczą też istniejące jeszcze stare, kilkudziesięcioletnie cegielnie. Jeżeli chodzi o ilość kruszyw, to wartość ich sięga kilkunastu miliardów złotych /ponad 300 milionów ton/. Racjonalnie wydobyte kruszywa z czaszy zbiornika pozwolą stworzyć gigantyczną czaszę, umożliwiającą odpowiednio zwiększone zmagazynowanie wody. Dotychczasowe działanie w tym zakresie niestety nie wróży nawet dobrych rezultatów. Aktualnie rozkopanych jest tam ponad 1700 hektarów gruntów, przy czym cały zalew zbiornika będzie miał około 5 tysięcy hektarów. 1700 hektarów gruntów jest rozkopanych i zdewastowanych. Zniszczono mnóstwo surowca w postaci żwiru, gliny, bo eksploatujące przedsiębiorstwa kierując się minimum kosztów, spychają hałdy z nich do przyszłego zbiornika.

Jest jeszcze lepszy "kwiatek" z tej dziedziny. W ostatnich dwóch latach wybudowano bocznice kolejową, którą z zagłębia ROW-u przywozi się skałę płonną, chemicznie czynną w reakcji z wodą i zasypuje się nią wyrobiska. Po zalaniu wodą przyszłego zbiornika nastąpi dodatkowe skażenie środowiska wodnego. Sygnalizowaliśmy to wielokrotnie. Jak na razie skutecznego przeciwdziałania nie widać.

Duży zbiornik, to wielka szansa dla ochrony przeciwpowodziowej całej doliny od Raciborza w dół, aż po Wrocław. Jest to również alimentacja żeglugi i przemysłu. Powiedziałem przed chwilą, że minimalny przepływ wynosi w Raciborzu $4 \text{ m}^3/\text{s}$. Samo tylko zagłębie chemiczne Kędzierzyn-Koźle bierze dzisiaj z Odry ponad $7,5 \text{ m}^3/\text{s}$. Wyobraźmy więc sobie sytuację, że będziemy mieli taką niżówkę, $4 \text{ m}^3/\text{s}$. Ile to nas będzie kosztowało? /O tym zresztą w ostatniej "Polityce" bardzo trafnie napisano w art. pt. "Woda"/. Taki duży zbiornik pozwoli na wyrównanie przepływów. Ma to znaczenie przede wszystkim dla likwidacji niżówek, a więc utrzymanie minimalnych przepływów

na dość wysokim poziomie. Po drugie - pozwoli wydłużyć żeglugę nie tylko na skutek alimentacji niżówek, ale przede wszystkim przez umożliwienie żeglugi w okresie wezbrań. Na Odrze mamy te wezbrania prawie co roku. Co drugi rok jest co najmniej miesiąc przerwy w żegludze na skutek powodzi. Gdyby powstał duży zbiornik raciborski o pojemności powodziowej rzędu 400-700 mln m³, a może i większy, to w zasadzie powódzie o prawdopodobieństwie mniejszym od stu lat nie przeszkadzałyby żegludze w górnej partii.

Jeżeli chodzi jeszcze o czystość wód, chciałbym tutaj nieco polemicznie zabrać głos. Podpisuję się pod tym, co powiedział przedstawiciel Wrocławskiego Oddziału Instytutu Kształtowania Środowiska, jednak z pewną modyfikacją. Odczułem to w ten sposób, że jeśli zbudujemy teraz Racibórz, to pogorszymy jakość wody i wobec tego budowa Raciborza nie ma sensu. Uważam, że nie tak to należy rozumieć. Budowa "Raciborza" szczególnie w wersji przedstawionej przez "hydroprojekt" tzn. w układzie dwóch zbiorników /górny - przygraniczny i dolny - duży zbiornik/ pozwoliłaby na stworzenie buforowego zbiornika, który rzeczywiście miałby zanieczyszczoną wodę. Ponieważ znajdowałby się on przy granicy polsko-czeskiej, to w przypadku wprowadzania bardzo złych jakościowo wód, jakieś konsekwencje z tego musiałyby wyniknąć. Natomiast drugi zbiornik będzie miał wtedy wody nadające się do rekreacji i do wykorzystania gospodarczego. Jeżeli ten, kto zrzuca nam brudne wody, polepszy ich czystość, to i zbiornik graniczny górny będzie miał właściwy obraz, nie będzie tak zanieczyszczony.

Aby zbiornik Racibórz był maksymalnie duży, wnoszę o podjęcie w najbliższym czasie decyzji o zastrzeżeniu tych terenów, powołaniu organu inspirowo-koordynacyjnego dla prowadzenia takiej polityki w rejonie Raciborza, aby niepowtarzalną szansę, która tkwi w kruszywach, maksymalnie wykorzystać dla gospodarki - wydobyć kruszywa i stworzyć magazyn dla drugiego nie mniej cennego surowca, jakim jest woda, o wielkości co najmniej 0,5 miliarda metrów sześciennych. Dziękuję.

Prof. dr hab. Janusz GILAS - Dyrektor Instytutu Nauk Prawno-
-Ustrojowych w Uniwersytecie Toruńskim i dyrek-
tor oddziału Polskiego Instytutu Spraw Między-
narodowych w Toruniu

Zabieram głos świadomy marginesowego charakteru mojej wypowiedzi, ponieważ płaszczyzną mego naukowego zainteresowania jest prawo międzynarodowe i stosunki międzynarodowe. Te dwa punkty widzenia są trochę inne, i tak np. wypowiedzi tow. Miłkowskiego nie zaliczyłbym do dziedziny prawa międzynarodowego, chociaż fakty tam podane muszą być brane pod uwagę. Trzeba stwierdzić, że rzeczywiście specjaliści prawa międzynarodowego nie interesowali się problemami Odry i innych rzek w okresie po II wojnie światowej jako problemami prawa komunikacyjnego, problemami prawa gospodarczego. Zajmowali się Odrą jako rzeką położoną na linii Wschód-Zachód, osi dawniej walki, a obecnie współzależności.

Starszym pokoleniom przypadło opracowywać problemy prawnomiędzynarodowe umożliwiające obronę polskich pozycji na Odrze i Nysie. Wydaje się, że memu pokoleniu i następnym przypadnie udział w opracowaniu problemów ekonomicznych i gospodarczych i to przy spoglądaniu na Odrę nie na linii Wschód-Zachód, a na osi południe-północ. Tutaj położenie Polski jest bardzo korzystne. Trzeba wyciągnąć konsekwencje z tego położenia i opracować całościowe zasady stosunków międzynarodowych z państwami położonymi w tym ciągu geograficznym.

Tymczasem, do tej pory, co widać najlepiej na przykładzie Odry, takiej kompleksowej polityki, która przebiłaby potem przez normy prawa międzynarodowego, nie ma. Koordynuje się ma przykład współistnienie portów Rostock i Szczecin, przy czym Rostock dla każdego, kto zajmuje się zagadnieniami tranzytowymi, jest portem dla nas już konkurencyjnym albo potencjalnie konkurencyjnym, w jakimś stopniu podobnym do tego, jak konkurencyjnymi są porty holenderskie i zachodnioniemieckie. Natomiast zagadnienie Odry jest w zasadzie problemem nieuregulowanym.

Regulacja prawnomiędzynarodowa jest dosyć wielostopnio-

wa, fragmentaryczna. Odrębnie reguluje się zagadnienie gospodarki wodnej, osobno zagadnienia żeglugi, gdy powinien być jeden zbiorowy partner. Państwa nadodrzańskie, np. Czechosłowacja uczestniczy w żegludze na podstawie umów dwustronnych z jednym z tych partnerów. Tymczasem z informacji, które posiadam, struktura wewnętrzna zarządzania Odrą w świetle prawa wewnętrznego polskiego oddziałuje na strukturę międzynarodową. Wnioski wymagające współpracy zbiorowego, kompleksowego partnera polskiego kierowane są do rozmaitych resortów i z różnym przyjęciem tam się spotykają.

Jednym słowem, sprawy te powinny być uporządkowane. Ale uporządkowanie to nie jest łatwe, ponieważ prawo międzynarodowe rzeczne w Polsce /doktryna, która obecnie hamuje rozwój/ zostało opracowane w okresie, kiedy przeciwstawialiśmy się kontaktem na linii Niemcy-Związek Radziecki i chcieliśmy zahamować handel przepływający przez nasze terytorium, ponieważ baliśmy się uzależnienia od tych dwóch państw, co było możliwe w warunkach nieposiadania instytucji monopolu handlu zagranicznego. Dzisiejsze warunki totalnie się zmieniły.

Wydażę mi się, że totalnie również powinien zmienić się nasz punkt widzenia na te sprawy, tzn. dawną politykę protekcyjno-nacjonalistyczną, politykę wzbraniającą korzystanie z naszych rzek powinniśmy przekształcić w politykę wolnej komunikacji, ponieważ wynikają z niej korzyści gospodarcze. Dzisiaj państwa biją się o to, by komunikacja tranzytowa przechodziła przez ich terytorium. Oczywiście na problematykę Odry należy patrzeć nie tylko z punktu widzenia komunikacji. I to jest zagadnienie najtrudniejsze, ponieważ w chwili obecnej sprawy w Polsce nie są jeszcze uporządkowane. Odra nie jest w pełni wykorzystana i w sensie przemysłowym i w sensie potrzeb rolniczych. Wobec powyższego pełne otwarcie w stosunku do naszych sąsiadów chyba nie jest możliwe, bo moglibyśmy zaniedbać nasze własne interesy, które tu mamy. Wydażę mi się, że z punktu widzenia porządkowania spraw międzynarodowych w chwili obecnej - i tu żadnych przeciwwskazań prawno-międzynarodowych nie ma - istnieje potrzeba zastąpienia wielu licznych, dla kilku tylko odcinków właściwych organów, które koordynują współpracę Polski i NRD,

Jednym wspólnym organem - Komisją Odry, być może z perspektywą przekształcenia jej potem w komisję międzynarodową większej drogi wodnej.

Sądzę również, że trzeba tu dodać, jak ważną już rolę spełnia Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej, ponieważ przetłumaczyło w tym zakresie szereg prac zachodnioniemieckich, a także zdołało nas - teoretyków prawa międzynarodowego do skierowania uwagi na problematykę prawa rzeczno-

Dziękuję.

Prof. dr Ryszard FRELEK - sekretarz KC PZPR i kierownik Wydz. Zagranicznego KC PZPR

Proszę Towarzyszy!

Narada nasza dotyczy spraw o wielkiej wadze dla gospodarki narodowej Polski, a także dla pozycji Polski w międzynarodowym podziale pracy. Obie te sprawy są zresztą ściśle ze sobą związane. Sprawy, które dzisiaj omawialiśmy, mają dwa wymiary: doraźny i długofalowy. Wymiar doraźny to konieczność maksymalizacji wszystkich wysiłków, aby już teraz przy obecnym stanie rzeki, przy obecnym stanie urządzeń w maksymalnym stopniu wykorzystać ją dla ulżenia ciężkiej sytuacji transportowej, w jakiej znalazł się kraj i w jakiej będzie przez najbliższe lata. Zmiana sytuacji w transporcie wymaga bowiem poważnych inwestycji, wielkich środków. Rozładowanie "korków" na naszych trasach komunikacyjnych nie jest kwestią miesięcy, ale jest niestety kwestią lat. W związku z tym wszystko, co możemy zrobić już obecnie, by transport w coraz większym stopniu odbywał się odrzańską drogą wodną, sprawić będzie konkretną, wymierną ekonomicznie i również społecznie ulgę w trudnościach transportowych, jakie obecnie przeżywamy i jakie niestety będziemy jeszcze przez pewien czas przeżywać.

Główną uwagę w swoim wystąpieniu chciałbym jednak zwrócić na długofalowy wymiar sprawy, o której dzisiaj mówiliśmy.

Sprawa ta pod hasłem zagospodarowania czy też pełnej integracji społeczno-ekonomicznej ziem zachodnich i północnych omawiana była na grudniowym Plenum Komitetu Centralnego PZPR w 1970 r. na VI Zjeździe, a także - jak, Towarzysze pamiętacie -

które odbyły się w 1972 r. z udziałem tow. Gierka i tow. Jaroszewicza.

Sądzę, że problem ten można by określić w ten sposób: chodziłoby o pełne wykorzystanie wielkiej szansy rozwojowej, jaką nasz naród i nasz kraj uzyskał poprzez objęcie ziem zachodnich i północnych.

Szanse tę w znacznej mierze już wykorzystaliśmy i dla postępu cywilizacyjnego naszego narodu i dla otwarcia drogi na morze i dla wzbogacenia gospodarki o takie surowce, jak miedź, węgiel brunatny i inne, które z tych ziem mamy. Powiedziałbym także, że wykorzystaliśmy ją w przeogromnym stopniu dla demograficznego rozwoju naszego narodu. Fakt, że w ciągu okresu powojennego Polska wzrosła o około 8 milionów ludzi, a więc równowartość ludności Szwecji czy Bułgarii, jest właśnie w olbrzymim stopniu rezultatem objęcia ziem zachodnich i północnych, gdzie przyrost mieliśmy najwyższy, gdzie warunki dla takiego przyrostu były z różnych powodów najlepsze. W sumie szansę tę w dużej mierze już wykorzystaliśmy.

Szczególnie dużo pod tym względem zrobiliśmy w ostatnim 5-leciu. Mam tu na myśli chociażby takie sprawy, jak miedź, elektrownia "Dolna Odra", dalsza rozbudowa zespołu portowego Szczecin-Swinoujście, podjęcie budowy drugich "Polic", budowa Portu Północnego w Gdańsku. Można byłoby wymienić szereg innych osiągnięć z bieżącego 10-lecia. Niemniej jednak musimy mieć świadomość, że aby w pełni wykorzystać tę szansę rozwojową mamy jeszcze bardzo dużo do zrobienia. Towarzyse mówili zresztą o tym, między innymi tow. Orlewicz.

Kluczem do przyszłości w tej kwestii jest właśnie "Oś Odry". Dopóki nie potraktujemy Odry jako kompleksowej osi rozwoju Polski na zachodzie, dopóty nie będziemy chyba mogli mówić o pełnym wykorzystaniu tej szansy, jaką dał nam powrót na Ziemię Zachodnie i Północne.

W znacznie większym stopniu szansę tę wykorzystaliśmy już nad morzem, natomiast mamy ją jeszcze do wykorzystania na "Osi Odry". Stąd sprawę "Osi Odry", w takim ujęciu w jakim przedstawił ją prof. Zaremba, a więc wraz z jej odgałęzieniami na zachód i wschód, związaniem wszystkich pobliskich terenów, uwa-

zam za sprawę kluczową. W związku z tym na pewno konieczne jest przyspieszenie prao nad planem przestrzennym tej osi. Zgadza się w pełni z wnioskiem przedstawionym w tej kwestii. Wystąpimy do Komisji Planowania przy RM, aby - wspomagana przez Polską Akademię Nauk - uwzględniła w swoich pracach, jako osobne zagadnienie "Oś Odry" przeznaczając odpowiednie środki do podjęcia tego tematu i wiążąc je z prowadzonymi już badaniami naukowymi. Po drugie konieczne jest propagowanie tej "Osi", a więc pisanie o niej, organizowanie wokół tej sprawy społecznej, narodowej wyobraźni. Myślę, że ma to wielkie znaczenie. Po trzecie konieczne jest zespolenie wysiłków gospodarzy nadodrzańskich, a w związku z tym zrealizowanie wniosku, który dotyczy powołania Rady Społeczno-Politycznej Odry. Proponowałbym, aby rozszerzyć propozycję składu Rady także o Katowice, które ciążą ku tej osi ze względów ekonomicznych. Myślę, że to województwo jak najbardziej powinno być do tej Rady włączone.

Jestem głęboko przekonany, iż następne dziesięciolecie rozwoju Polski, patrząc na to z punktu widzenia podstawowych interesów naszego narodu, podstawowych założeń strategicznych dalszego rozwoju Polski, będzie z pewnością "Dziesięcioleciem Osi Odry". Będzie prawdopodobnie także dziesięcioleciem wschodnich ziem w związku z Węglowym Zagłębiem Lubelskim, a także w związku z odkryciami geologicznymi w północno-wschodniej części Polski o wielkiej wadze dla przyszłości naszego kraju.

Myślę, że dobrze się też stało, iż dokonaliśmy zmian w administracyjnej strukturze kraju. Słuchając dyskusji można było sobie wyrobić opinię, że poglądy w tej kwestii są podzielone. Niektórzy mówili o rozproszeniu, inni - o korzyściach, jakie zmiany te mogą przynieść. Odwiedziłem już wiele nowych województw. Wszystkie nowe województwa, które powstały w Polsce, są pod względem prawie wszystkich wskaźników, poczynając od dochodu narodowego na jednego mieszkańca, przez liczbę lekarzy, liczbę studentów, aż do średniej płacy, na niższym poziomie niż stare województwa. Dowodzi to, że stworzyliśmy nowe jednostki administracyjne w tych rejonach, gdzie rozwój nie był równomierny. Musimy je podciągnąć. Naszym założeniem musi

być równomierny rozwój kraju. Po drugie, trzeba dostrzegać olbrzymiej wagi aspekt nowej struktury administracyjnej, mianowicie: umacnianie się Polski na jej obrzeżach.

Czego byśmy nie mówili, to regiony nad Nysą i środkową Odrą będą rozwijać się bardziej dynamicznie, ponieważ władza polityczna, administracyjna zawsze przyciąga środki i mobilizuje siły. Jako przykładu użyję Suwałk. W tym województwie - jeśli chodzi o urządzenia wodne - funkcjonuje dotychczas Kanał Augustowski zbudowany ponad 150 lat temu, przez generała Ignacego Prądzyńskiego i to dobrze funkcjonuje. Okazuje się, że sprawy dróg wodnych niekiedy były lepiej rozumiane w owym czasie, gdy generał Prądzyński budował Kanał Augustowski, niż rozumiemy ich znaczenie w naszych czasach. Choć po prostu podkreślić to, że zmiana struktury administracji była pomyślana przede wszystkim z punktu widzenia dania szansy rozwojowej, wyrównania pod względem poziomu rozwoju wszystkich regionów kraju i ponadto umocnienia Polski na obrzeżach, w tym przede wszystkim umocnienia Polski właśnie tutaj - na Ziemiach Zachodnich i Północnych. Jak zauważyliście, stała się przy tej okazji jeszcze jedna wielka rzecz, zlikwidowane zostały granice między dawnymi ziemiami północnymi i zachodnimi a Macierzą. Nie ma już teraz podziału na województwa odzyskane i województwa stare. Za dzieśnięć lat o granicach między odzyskanymi ziemiami zachodnimi i północnymi dzieci będą wiedziały tyle, co dzisiaj o przedwojennej granicy między Polską a Niemcami. Jest to także niezmiernie ważne posunięcie w kierunku zespalania kraju, zespalania naszego narodu w jeden zwarty organizm.

"Oś Odry", to oczywiście nie tylko sama Odra jako szlak wodny i jako źródło wody. To także wiele innych spraw zagospodarowania przestrzennego, urbanizacji itd. To także sprawa przyszłej autostrady północ-południe. W moim głębokim przekonaniu nie ma konkurencji między trasą gdańską, a ideą i potrzebą autostrady północ-południe przez Szczecin. Powiedziałbym, że obie są niezbędne, z tym, że dzisiaj już panuje przeciążenie na trasie gdańskiej. Stąd uzyskała ona narzucony doraźnymi wymogami priorytet. Natomiast nie likwiduje to i nie może zlikwidować problemu autostrady północ-południe, która biegłaby szlakiem nadodrzańskim.

Myszę, że przyszłość Polski to 3 wielkie osie: Oś zachodnia, a więc Oś Odry, oś środkowa, tj. oś Wisły i oś wschodnia - Sanu i Bugu.

Sytuacja jest taka, że mamy mocno rozwinięte południe kraju, przy czym do tradycyjnie rozwiniętych ośrodków dołączył Rzeszów, potężny, jeśli chodzi o rozwój przemysłowy. Mamy olbrzymi postęp w zagospodarowaniu północy, tzn. wybrzeża morskiego, natomiast słabość nasza polega na braku połączeń między rozwiniętym południem i rozwiniętą północą poprzez cały kraj, a więc wzdłuż osi, które decydować będą o przyszłości, o dalszym rozwoju Polski.

Powiedziałem, że sprawa Odry ma także wielkie znaczenie dla pozycji Polski w międzynarodowym podziale pracy. Wiąże się to oczywiście z idącą kanału Odra-Dunaj. Myszę, że na tę sprawę powinniśmy spojrzeć z punktu widzenia trzech problemów:

Po - pierwsze - problem współpracy z NRD i Czechosłowacją. Dlatego poparłbym oba wnioski, aby powołać wspólnie z NRD Komisję Odrzańską, która rozproszona dotychczas współdziałanie zebrałaby w jedną całość i mogła rozpatrywać kompleksowo sprawę Odry. Muszą one być rozpatrywane kompleksowo, bo inaczej na jednym odcinku pilnuje się czystości wody, a na drugim - możliwości żeglugowych i w rezultacie może być tak, że to, co na jednym poprawimy, na drugim psujemy. Z całą pewnością potrzebne jest powołanie kompleksowej Komisji Odry polsko-NRD-owskiej. Będziemy z taką inicjatywą występować wobec NRD. Uważam także, że sprawą pilną jest wystąpienie z wnioskiem do towarzyszy czechosłowackich o powołanie Komisji Odra-Dunaj, może na razie właśnie o charakterze społecznym przy poparciu oczywiście władz partyjnych i państwowych. Może także - jeśli będzie takie życzenie - z udziałem NRD. Jestem zdania, że należy dokonać tych posunięć i na kierunku południowym i na kierunku zachodnim, aby obu naszych sąsiadów włączyć bliżej w problemy Odry, jej obecnego wykorzystania i rozwoju rzeki w przyszłości.

Po drugie - należałoby podjąć jako osobny wielki temat sprawę kanału Odra-Dunaj jako osi RWPG, ściślej biorąc - kanału Odra-Dunaj jako żywotnej osi dla RWPG. Sytuacja jest taka, że kanał ten związałby południe RWPG z północną RWPG. Myszę, że

za mało uwagi poświęciliśmy temu aspektowi sprawy. Należy ten aspekt poruszyć na forum RWPg. Trzeba go podejmować w kontekście współpracy nie tylko z naszymi sąsiadami, lecz i z naukowcami, ale także z innymi krajami socjalistycznymi, a więc z Węgry i z krajami bałkańskimi.

Po trzecie wreszcie - kanał Odra-Dunaj traktować należy jako jedną z wielkich spraw ogólnoeuropejskiej infrastruktury komunikacyjnej. W tym kontekście trzeba przygotować się do postawienia tej sprawy na planowanym - ściślej mówiąc, walczymy, żeby został zaplanowany i przeprowadzony na ogólnoeuropejskim kongresie poświęconym sprawom transportu. Byłoby dobrze, gdybyśmy na tym kongresie występowali w sprawie kanału Odra-Dunaj nie tylko sami, ale aby do tej sprawy przyciągnąć Czechosłowację i NRD. Myślę, że dla NRD jest to także żywota sprawa. Proszę pamiętać, że NRD w okresie powojennym rozwinęła się przede wszystkim nad Odrą, a nie nad Łabą. Większość przemysłu NRD skupia się na Nadodrzu, przy czym jest to przemysł najbardziej surowcochłonny i wymagający największych przewozów. Myślę, że podejmiemy tę sprawę i wobec Czechosłowacji i wobec NRD, aby wspólnie ją stawiać na Ogólnoeuropejskim Kongresie Transportowym, ale - rzecz jasna - przede wszystkim my musimy być do tego dobrze przygotowani. W naszym interesie - jak mówił tu tow. Miłkowski i inni towarzysze - należy pozostać w Komisji Dunajskiej, a co więcej - umacniać tam naszą obserwacyjną obecność. Trzeba organizować seminaria poświęcone kanałowi Odra-Dunaj. Opracowywać wspólne publikacje z Czechami i Niemcami, wystąpić z taką inicjatywą do odpowiednich instytutów czechosłowackich i NRD-owskich. Należy po prostu czynić wszystko co jest możliwe, aby sprawa była stale żywa i aby wywoływała zainteresowanie.

Zgadzam się także w pełni z tym, o czym mówił prof. Gilas, a mianowicie, z koniecznością opracowania sprawy Odry z punktu widzenia prawa międzynarodowego. Oczywiście, że należy odejść od konwencyjnego traktowania Odry przy zachowaniu wszystkich naszych interesów. Zgadzam się z tym, że wtedy, kiedy chcemy rozwijać, a rozwijamy i będziemy musieli jeszcze bardziej rozwijać, międzynarodowe stosunki ekonomiczne, Odra jest jednym

z naszych atutów na rzecz takiego rozwoju, jedną z przesłanek lepszego, szerszego rozwijania tych stosunków. Zagadnienie to wymaga oczywiście odpowiedniego opracowania z punktu widzenia prawa międzynarodowego.

W istocie rzeczy zgadzam się ze wszystkimi wnioskami, które tutaj są proponowane. Gorąco je popieram. Zgadzam się z większością wniosków, które były zgłaszane w dyskusji.

Jeśli chodzi o kanał Odra-Dunaj, to chcę towarzyszyć powiedzieć, że nie wiem, kiedy zostanie on zbudowany, jak nie wie nikt z nas. Nie wiem nawet, kiedy będzie on rozpoczęty. Wiem natomiast, jak wie każdy z nas tu obecnych, że musi on być kiedyś zbudowany. Dopóki budowa nie zostanie zaczęta, naszym obowiązkiem w interesie kraju jest dbałość o aktualność tej sprawy, czynienie stale - nawet najdrobniejszego - postępu w tej sprawie, poprzez komisję polsko-NRD-owską, komisję polsko-czechosłowacką, przez wniesienie na Ogólnoeuropejski Kongres Transportowy - po prostu krok po kroku zbliżamy się do tego momentu, który musi kiedyś nadejść i który - chcielibyśmy bardzo - żeby szybko nadszedł.

Na konieco chcę poruszyć jeszcze jedną sprawę. Niektórzy towarzysze mówili tu o barierach psychologicznych. Trudno mi powiedzieć, czy są to bariery psychologiczne, czy może młodość Polski jako kraju uprzemysłowionego, gdzie jeszcze nie wszystko wiemy, nie wszystko zawsze rozumiemy. Określiłbym to może inaczej - jako społeczne dojrzewanie spraw, problemów. Trzeba było rzeczywiście poważnych trudności transportowych na kolei, żeby mocniej dostrzec rangę, znaczenie, ekonomiczne korzyści ze śródlądowych dróg wodnych. Trzeba będzie jeszcze wielkiej dyskusji, żeby dotrzeć do ogólnej świadomości ze sprawą znaczenia "Osi Odry" dla rozwoju kraju, dla całego narodu. Dlatego myślę, że w procesie społecznego dojrzewania problemu ogromna jest nade wszystko rola nauki. Nauka właściwie jest po to, żeby wyprzedzać ogólną opinię w stawianiu ważnych problemów. Tak samo niezmiernie ważna jest rola społecznego działania, tzn. przyciągania działaczy społecznych, wciąganie ludzi z wyobraźnią społeczną, do tego rodzaju problemów. Tę funkcję w olbrzymim stopniu spełnia Komisja Odry. Należy się jej

z tego powodu głębokie uznanie. Rozszerzyłbym tę sprawę o wszystkie możliwe, dostępne środki. Dlaczego nie zrobić filmu na ten temat /Głos z sali, jako wtrącenie, tow. M. Miłkowski: Mamy 2-godzinny film, ale objęty jest zakazem wyświetlania !/. Nie wiedziałem o tym. Można przeprowadzić w telewizji dyskusję naukową.

Chcę przy tym zastrzec jedną sprawę! We wszystkich dyskusjach, które obecnie będziemy prowadzili wokół Osi Odry, nie należy stwarzać wrażenia, że chcemy narzucać jej realizację od zaraz. Chcę powiedzieć uczciwie i otwarcie: w tym 5-leciu nie ma szans na wielki postęp w tej sprawie po prostu dlatego, że 5-lecie to jest w olbrzymim stopniu w dziedzinie inwestycji kontynuacją inwestycji rozpoczętych w poprzednim 5-leciu, a po wtóre - poziom udziału inwestycji w dochodzie narodowym - jak podkreślił to tow. Gierek na XV Plenum - powinien się zmniejszyć ze względów społecznych. Tych parę lat powinniśmy natomiast wykorzystać do zaatakowania tego problemu pod każdym innym względem, do przygotowania podjęcia tego problemu od strony planowania przestrzennego, od strony społecznego rozumienia sprawy, od strony integracji sił, które będzie można w tej sprawie w odpowiednim momencie uruchomić. Dlatego też myślę, że sprawa nie powinna schodzić z porządku dziennego.

Jeszcze raz chciałbym wyrazić moje uznanie dla inicjatywy zorganizowania dzisiejszej narady, a także dla jej przebiegu i dla wniosków, które zostały tu zaproponowane. Wydaje się, że dzisiejszą naradą czynimy także jakiś krok naprzód w tych sprawach i że pomoże ona w uczynieniu dalszych kroków w kierunku realizacji "Osi Odry" i kanału Odra-Dunaj niezależnie od tego, jak cele te są od nas jeszcze odległe.

IIIc. Zamknięcie narady

Przewodniczący - tow. R. BIAŁAS

Myślę, że mogę w imieniu wszystkich tu zebranych serdecznie podziękować towarzyszowi sekretarzowi Komitetu Centralnego, Ryszardowi Frelkowi za zabranie głosu, za ustosunkowa-

nie się do niektórych problemów i za ciekawe informacje.
/Oklaski/.

Kontynuując obrady proszę o zabranie głosu tow. Józefa Kaohla w sprawie przedstawienia ostatecznej propozycji odnośnie wyboru Rady Społeczno-Politycznej Odry.

Inż. Józef KACHEL

W imieniu Prezydium narady pozwolę sobie zaproponować osobowy skład Rady Społeczno-Politycznej Odry. W skład Rady, którą powołamy na 3 lata, powinni wejść z urzędu:

- sekretarze ekonomiczni komitetów wojewódzkich naszej partii i wicewojewodowie województw nadodrzańskich,
- dyrektor żeglugi śródlądowej, tow. Ryszard Białas we Wrocławiu,
- dyrektor Instytutu Śląskiego w Opolu, tow. doc. dr Bolesław Rojner,
- przedstawiciele zainteresowanych resortów i Komisji Planowania przy Radzie Ministrów - zaprosimy tu do udziału w pracach Rady Społeczno-Politycznej dyrektorów departamentów /po jednym/ z Ministerstwa Rolnictwa, Ministerstwa Komunikacji, Ministerstwa Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Handlu Zagranicznego i Gospodarki Morskiej,
- przedstawiciel Ministerstwa Obrony Narodowej,
- przedstawiciel Polskiej Akademii Nauk.

Proponujemy powołanie w skład Rady konsula PRL z Ostrawy i attaché morskiego z Berlina.

Proponujemy imiennie powołanie w skład Rady: tow. płk. Henryka Gontarza z Wojsk Komunikacyjnych, tow. Wojciecha Szczepańskiego z Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach oraz z ramienia Prezydium Komisji Odry: tow. Jana Konachowicza z Wrocławia, Józefa Kaohla z Bytomia, tow. Olgierda Lorka ze Szczecina i tow. dra Mariana Miłkowskiego, którego proponuję wybrać sekretarzem Rady.

Takie są propozycje składu Rady, z której wyłonione będzie operatywne prezydium. Do Rady weszliby też personalnie naukowcy i praktycy zajmujący się Odrą - w większości tu

obecni. Kadencja Rady - jak już było powiedziane - 3-letnia.

Przewodniczący - tow. R. BIAŁAS

Na przewodniczącego Rady Społeczno-Politycznej Odry proponujemy przewodniczącego Komisji Odry tow. inż. Józefa Kachla.

Proszę o ustosunkowanie się do przedstawionych propozycji.

Doc. dr inż. Stanisław ORLEWICZ - Szczecin

W Zespole wnioskowym Narady doszliśmy do wniosku, że w składzie Rady powinni być wszyscy członkowie Prezydium Komisji Odry.

Głos z sali:

Według pierwszej wersji - w skład Rady miał wejść także przedstawiciel Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście.

Przewodniczący - tow. R. BIAŁAS

Nieporozumienie. Przedstawiciel Zespołu jest ujęty w składzie Rady. Został opuszczony w trakcie odczytywania.

Przepraszamy.

Czy są jeszcze jakieś propozycje?

Jest propozycja uzupełnienia składu Rady. Sądzę, że Rada powiększy się o dwie osoby, bo większość członków Prezydium Komisji Odry została zaproponowana do Rady. Żeby nie wymieniać imiennie członków Prezydium Komisji Odry, proponuję przyjąć, że członkowie Prezydium Komisji Odry wchodzi w skład Rady.

Czy są jakieś inne propozycje? Nie widzę. Rozumiem, że nie będziemy głosować, bo tego rodzaju decyzje powinniśmy podejmować jednogłośnie. Sprzeciwów nie widzę. Rozumiemy, że sekretarzem Rady będzie tow. dr inż. Marian Miłkowski. Zjednoczenie zabezpieczy stronę administracyjną działalności Rady i ewentualnie środki, a w trybie normalnego działania Rada zawiadomi już o następnym posiedzeniu, które odbędzie się na przełomie lat 77/78.

Doc. dr inż. Stanisław ORLEWICZ

Komisja Wnioskowa w składzie znanym, a to: Stanisław Orlewicz, Jan Konachowicz i Franciszek Hawranek, przedstawia następującą propozycję wniosków:
/odczytuje protokół Komisji Wnioskowej/.

Przewodniczący - tow. R. BIAŁAS

Czy są uwagi lub propozycje w sprawie przedstawionych wniosków?

Uwagi do projektu wniosków kolejno zgłosili:

- 1/ doc. dr hab. Gwidon Rysiak z Uniwersytetu Jagiellońskiego /trasa polskiego odcinka połączenia Odra-Dunaj/,
- 2/ mgr inż. Władysław Banach - dyrektor wrocławskiego oddziału "Hydroprojektu" /modernizacja i przebudowa Odry a przepustowość żegluga/.

Odpowiadali /wyjaśniając/ tow. R. Białas i tow. St. Orlewicz. Część uwag przyjęto. /Pełny tekst wniosków podano na początku tej publikacji/.

Przewodniczący - tow. R. BIAŁAS

Chciałbym przekazać jeszcze kilka informacji. Jak powiedział już tow. Orlewicz, materiały z dzisiejszej konferencji z pełną dyskusją zostaną wszystkim uczestnikom dzisiejszej narady rozesłane. Będzie to specjalne wydanie książkowe. Ostateczny zaś kształt wniosków nim się je rozpowszechni, oczywiście wcześniej niż całość materiałów z narady, nada Prez. Komisji Odry. Sądzę, że możemy do tego upoważnić tow. Józefa Kachla.

Nie widzę zastrzeżeń.

Zamykając dzisiejszą IV Naradę Odrzańską, chciałbym jeszcze raz serdecznie podziękować sekretarzowi Komitetu Centralnego, tow. prof. drowi Ryszardowi Frelkowi za znalezienie czasu dla naszych problemów, za ustosunkowanie się do szeregu spraw.

Jeżeli tow. sekretarz KC PZPR pozwoli, to mamy tu dla Niego symboliczny upominek od Żeglugi Śródlądowej. Na ten obiekt

mamy /delegacja umundurowana uczniów z Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu i Żeglugi Odrzańskiej wnosi duży model pchacza/ już opracowaną dokumentację przez nasze Biuro Projektów "Navicentrum". Jest to pchacz przyszłości, który już nawet w tej chwili jesteśmy w stanie produkować w naszych stoczniach rzecznych. Pchacz nosi nazwę "Bawół II" i będzie pchał duże zestawy na Odrze - drodze IV klasy międzynarodowej i na Wiśle. Zestawy te będą miały nośność 3500 ton. Wtedy już nikt nie będzie miał wątpliwości do ekonomiki żeglugi śródlądowej, bo sama się obroni. Jeżeli Towarzysz Sekretarz pozwoli, to wręczę Mu ten upominek w imieniu naszej branży.
/Oklaski/.

Chciałbym jednocześnie podziękować I Sekretarzowi Komitetu Wojewódzkiego PZPR - tow. Ludwikowi Drożdżowi oraz instancji wojewódzkiej za pomoc w zorganizowaniu i przeprowadzeniu dzisiejszej narady. Prezydium Komisji Odry jest usatysfakcjonowane, że tak dostojne grono znalazło się na dzisiejszej naradzie dla omówienia problemów odrzańskich. W tym również zagadnień żeglugi śródlądowej, która leży - jak słyszeliśmy - nie tylko nam na sercu.

Serdecznie dziękuję./Oklaski/.

Zamykam obrady.

Część III

Materiały nadesłane

Kazimierz WALKOWIAK - Attaché ds. Gosp. Morskiej i Transportu
w Biurze Radcy Handlowego Ambasady PRL
w Berlinie, NRD

Chciałbym w skrócie poinformować Towarzyszy o tendencjach w rozwoju żeglugi śródlądowej NRD, a także o zamierzeniach inwestycyjnych na sieci dróg wodnych NRD.

Żegluga śródlądowa NRD przewiozła w 1975 r. 14,6 mln ton ładunków, a w relacjach mogących nas interesować z punktu widzenia Odry, jako arterii komunikacyjnej:

ok. 300 tys. ton rudy z portu Greifswald przez Szczecin Odrą graniczną do Eisenhüttenstadt, ok. 99,2 tys. ton ładunków własnych w tranzycie przez Szczecin Odrę Zachodnią i kanałem Haveli, ok. 2,5 mln ton w obrocie z Berlinem Zach., z tego przypada ca 1,2 mln ton kruszywa ze żwirowni nadodrzańskich rejonu Hohensaaten. Pozostałe przewozy dotyczą przerzutów wewnętrznych i obrotu towarowego z Republiką Federalną Niemiec, Belgią i Holandią. Prawie 40 % globalnej masy przewiezionych ładunków stanowią kruszywa, materiały budowlane i brykiety. Duży nacisk kładziony jest na obsługę ładunków narodowych w obrocie z Republiką Federalną Niemiec lub w tranzycie przez RFN.

NRD chętnie korzysta w przewozach z tonażu obcego, głównie zachodnio-niemieckiego.

W przewozach międzypaństwowych pomiędzy PRL i NRD, NRD nie wykazuje zainteresowania:

1. ze względu na występujący niedobór tonażu.
2. małą rentowność tych przewozów, najprawdopodobniej z uwagi na niską taryfę J.T.T.,
3. ograniczone potrzeby i możliwości przyjmowania ładunków węgla z wody, podobnie zresztą jak ładunków soli potasowych po stronie polskiej.

W tranzycie przez Szczecin NRD chętnie korzystałaby z tonażu obcego strefy rublowej, a wyrażając się ściśle z tonażu polskiego.

Struktura towarowa i relacje przewozowe w ostatnich latach nie uległy wielkim zmianom, a ilość przewiezionych ton wzrosła w latach 1970-1975 o ok. 2 mln ton.

Globalna wielkość przewozów żeglugi śródlądowej NRD z 1976 r. utrzymała się w zasadzie na poziomie 1975 r. i nie przekroczyła 14 mln ton.

Generalnie żegluga NRD odczuwa niedobór środków transportu rzeczowego, a przyznane na lata 1976-80 inwestycje zakładają utrzymanie tonażu w zasadzie na niezmienionym poziomie drogą modernizacji i uzupełniania ubytków obiektów skasowanych. Efekty w przyroście przewozów są w zasadzie wynikiem sprawnej eksploatacji posiadanego tonażu i stanów wody na arteriach wolno płynących z czym związana jest stopa załadunkowa barek.

Brak zasadniczego postępu w rozwoju potencjału przewozowego żeglugi NRD, zarówno w okresie ubiegłej 5-latki jak i założeń aktualnej 5-latki jest wynikiem ograniczonych na ten cel nakładów inwestycyjnych, które w dziale transport preferują rozwój transportu kolejowego, morskiego i rozbudowę potencjału przeładunkowego portów morskich z ich infrastrukturą.

Również na odcinku dróg wodnych śródlądowych w najbliższej perspektywie przewiduje się utrzymanie istniejącego stanu, chociaż na niektórych odcinkach wzmożony ruch tranzytowy uzasadniałby prowadzenie prac inwestycyjnych. Chodzi tu o odcinek Łaby łączący Mittelland-Kanal z Elbe-Havel-Kanal, który przy niskich stanach wody na Łabie stanowi dla całej drogi wodnej z zachodu aż do Odry tzw. wąskie gardło. Odcinek ten warunkuje dla tranzytu stopę załadunkową barek, a okresowo wyklucza nawet możliwość eksploataowania niektórych typów.

Z wyrażanych przez towarzyszy z NRD poglądów wynika, że NRD nie jest zainteresowana finansowaniem kosztownych inwestycji w tym zakresie, wychodząc z założenia, że nie jest to niezbędne dla gospodarki NRD, gdyż głównym użytkownikiem tej drogi wodnej jest flota RFN przewożąca ładunki w tranzycie do Berlina Zachodniego.

Na tym odcinku drogi wodnej w obrocie towarowym Republiki Federalnej Niemiec z Berlinem Zach. przechodzi rocznie ponad 5 tysięcy barek, które przy średnio rocznym wykorzystaniu ładowności barek w około 60 % przewożą 2,5 do 3,5 mln ton ładunków w zależności od stanu wody. Również RFN jak dotąd nie zgłosiła żadnych konstruktywnych propozycji w zakresie rozwiązania tego problemu.

W portfelu spraw, które ujęte zostały porozumieniem z dnia 19 XII 1975 r. zawartym pomiędzy RFN i NRD, a dotyczącym stworzenia warunków zmierzających do usprawnienia ruchu torowego i osobowego między RFN a Berlinem Zachodnim - problem drogi wodnej został pominięty. Jak wynika z tego porozumienia, głównym wspólnym przedsięwzięciem jest przebudowa autostrady Marienborn-Berlin z częścią obwodnicy Berlina, w której to inwestycji RFN partycypuje w 65 % kosztów, a następnie inwestycje kolejowe oraz zobowiązanie stron do wznowienia rozmów w 1978 r. w sprawie wspólnej budowy autostrady Hamburg-Berlin.

Decyzje te wynikają z faktu, że głównym uczestnikiem w przewozach tranzytowych pomiędzy RFN i Berlinem Zach. jest transport samochodowy, który na łączną ilość przewożonych 15 mln ton ładunków, rocznie uczestniczy w ponad 50 %, natomiast transport rzeczny w 26,7 %.

Podobnie przedstawia się problem sfinansowania kosztów otwarcia nieczynnego od 1945 r. wejścia na Teltow-Kanal w Berlinie od strony zachodniej z tą tylko różnicą, że rozmowy na ten temat pomiędzy pełnomocnikiem Rządu NRD, a Senatoren Berlina Zach. zostały rozpoczęte w grudniu ub. roku i jak dotąd są bez końcowego rezultatu.

Na odcinku drogi wodnej Odra-Szprewa przewiduje się w perspektywie po 1980 r. przebudowę śluz w Wernsdorfie i Kersdorfie, które i tak wymagają kapitalnego remontu. Fakt ten nie wpłynie jednak na zmianę charakteru tej drogi wodnej. Wielkość przewozów NRD na tej drodze wodnej nie uzasadnia innych poważniejszych inwestycji. Również w Hohensaaten na wejściu do Oder-Havel-Kanal, NRD rozważa budowę dwóch nowych śluz.

Dla kompleksowego przedstawienia tendencji NRD w zakresie rozwoju dróg wodnych śródlądowych pozostałby najbardziej nas interesujący odcinek, tj. Odra graniczna.

Brak założeń perspektywicznych w zakresie rozwoju dróg wodnych śródlądowych NRD utrudnia określenie stanowiska partnera w tych sprawach. Generalnie mówi się o utrzymaniu status quo na drogach wodnych NRD z ograniczeniem inwestycji do najpilniejszych i gospodarczo uzasadnionych, przy czym z za-

dy tej nie wyłącza się odcinka granicznego Odry.

Jeżeli przyjmiemy tę zasadę za generalną podstawę do konstrukcji założeń planu perspektywicznego NRD w zakresie dróg wodnych śródlądowych, to z punktu widzenia potrzeb transportowych odcinek Odry granicznej nie stanowi dla NRD sprawy priorytetowej, a to z braku zarysowujących się masowych strumieni własnych ładunków, których transport dyktowałby potrzebę zasadniczej poprawy warunków nawigacyjnych i tym samym angażowanie się w większe inwestycje. Jedyny poważniejszy rodzaj ładunku jakim jest ruda przeznaczona dla Eisenhüttenstadt i która mogłaby być kierowana przez port w Szczecinie odpada z następujących względów:

1. Huta Eisenhüttenstadt przygotowana jest do odbioru rudy z wagonów.
2. Oddalony od huty port rzeczny może przyjąć maksymalnie 300 000 ton rocznie, co praktycznie realizuje, z tym jednak, że ruda ta wyładowywana jest z barek w porcie na wagony i dostarczana do huty, co niewątpliwie podraża koszty.
3. Przejęcie całości dostaw rudy drogą wodną wymagałoby poważniejszych nakładów inwestycyjnych łącznie z budową portu rzecznego.
4. NRD przy pomocy technicznej i kredytu czeskiego instaluje w porcie Rostock na nabrzeżu przeładunków masowych nowoczesne urządzenia wyładowcze dla rudy i buduje place składowe. Inwestycje te są na ukończeniu i praktycznie przesądzą sprawę.
5. Ewentualne zasadnicze zwiększenie tranzytu ładunków masowych NRD przez port Szczecin /np. sole potasowe lub fosfaty/ angażować będzie północną drogę wodną, tj. kanał Haveli i Odrę Zachodnią, a nie Odrę graniczną.

W odniesieniu do projektowanych na rzece Odrze polskich inwestycji hydrotechnicznych oraz projektu budowy kanału Odra-Dunaj odnosi się wrażenie, że NRD przyjęła pozycję obserwatora i pozycję wyczekującą. Wrażliwość partnera NRD, szczególnie w odniesieniu do spraw, które formalnie i merytorycznie muszą być z nim uzgadniane wskazują na celowość i konieczność przeprowadzenia oficjalnych konsultacji na temat Odry grani-

icznej i to jeszcze na etapie studiów wstępnych projektowych. Pozwoli to na uzyskanie oficjalnego stanowiska NRD zarówno w odniesieniu do rozwiązań technicznych jak i ewentualnej partycypacji finansowej.

Prof. dr hab. inż. Henryk MAŃCZAK - Dyrektor Oddziału Instytutu Kształtowania Środowiska we Wrocławiu

Aczkolwiek omawiana problematyka dotyczy głównie żeglugi na Odrze, a zwłaszcza zwiększenia przewozu masy towarowej na tej sztucznej drodze wodnej, to jednak rzeka Odra posiada znacznie szersze znaczenie dla całokształtu rozwoju gospodarczego obszarów rozciągających się na odcinku od Chałupek do Szczecina.

Ściśle z zagadnieniem żeglugi na Odrze wiąże się problem gospodarki wodnej całego dorzecza Odry i Zalewu Szczecińskiego, program wynikający z Konwencji Bałtyckiej, program wyżywienia narodu, program rozwoju budownictwa mieszkaniowego, zaopatrzenia ludności miast i wsi w wodę do picia, program rozwoju przemysłu oraz program ochrony i kształtowania środowiska dorzecza Odry.

W tym ostatnim główną rolę odgrywa jakość wód rzeki Odry i jej dopływów. Jest to jedna z największych naszych bolączek, gdyż rzeka Odra jest najsilniej zanieczyszczona przez przemysł, gospodarkę komunalną i rolnictwo w swoim górnym biegu, a więc na odcinkach gdzie występują najmniejsze przepływy. Zagadnienie znacznie komplikuje się przez międzynarodowy charakter tej rzeki i znaczne zanieczyszczenia dopływające do rzeki Odry z zagranicy tj. z CSRS i NRD.

Systematyczne niszczenie budowli piętrzących, jazów i śluz komorowych, nadbrzeży i budowli regulacyjnych jest spowodowane nie tyle siłą żywą wody i jej żywiołem ile nadmiernym katastrofalnym jej zanieczyszczeniem.

Ilość zawieszin, olejów i tłuszczów, stopień zasolenia, zawartości: fenoli, metali ciężkich, środków chemicznych stosowanych w rolnictwie, substancji rakotwórczych, bakterii i wirusów itp. są na Odrze wielokrotnie przekraczane. Nadmierne ilości cynku wprowadzane do rzeki Odry przez Czechosłowację w Chałupkach zajmują całą zdolność chłonną na odcinku do Za-

lewu Szczecińskiego. Wywołuje to konieczność likwidacji cynku powstającego w Polsce i NRD w 100 % co oczywiście będzie wymagać ze strony tych dwóch krajów ogromnego wysiłku inwestycyjnego. W związku z tym Czechosłowacja powinna być przywołana do realizacji postanowień Konwencji o ochronie środowiska morskiego Bałtyku.

Realizowana już przebudowa istniejących jazów iglicowych na jazy szczelne segmentowane przy jednoczesnym zwiększeniu piętrzeń poszczególnych stanowisk jazowych i tendencjach zwyżkowych stopnia zanieczyszczenia wód głównie płynących z Czechosłowacji spowoduje tak znaczne pogorszenie warunków tlenowych w Odrze, że jej użytkowanie dla innych potrzeb gospodarczych stanie się problematyczne. Z tego względu równolegle z przebudową jazów i śluz komorowych na Odrze powinna przebiegać przebudowa odpowiednich urządzeń chroniących Odrę przed zanieczyszczeniem.

Utrzymanie w perspektywie jakości wód rzeki Odry odpowiadającej II klasie czystości wymaga budowy stymulacyjnego systemu sterowania jakością wody.

W skład tego systemu powinny wchodzić następujące urządzenia:

- oczyszczalnie ścieków,
- zbiorniki retencyjne wód czystych,
- zbiorniki retencyjne ścieków oczyszczonych,
- stacje sztucznego natleniania wody,
- system kanałów, rurociągów i przepompowni przerzutowych,
- automatyczne stacje pomiaru jakości wód z centrum zarządzania we Wrocławiu.

Początek tego systemu w postaci automatycznych stacji i centrum we Wrocławiu został zbudowany w ramach planu "Polska /0026/ 3101" FS ONZ. Jednak w wyniku nieprawidłowego podziału zaplecza naukowo-badawczego związanego z organizacją Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej i Instytutu Ochrony Środowiska, system ten został rozdzielony w ten sposób, że automatyczne stacje przydzielono do Instytutu Ochrony Środowiska, a centrum do Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

Powyższa nieprawidłowość doprowadziła już do wyłączenia z ruchu od początku 1976 roku trzech automatycznych stacji

pomiaru jakości wody na rzece Wiśle tj. w Mętkowie, Bielanach i Niepołomicach.

Wnioskuje się o możliwie szybką integrację zaplecza naukowo-badawczego we Wrocławiu, polegającą na przekazaniu przez resort rolnictwa do resortu administracji, gospodarki terenowej i ochrony środowiska tych zakładów naukowo-badawczych byłego Instytutu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, które są ściśle związane z utrzymaniem i rozwojem systemu automatycznych stacji pomiaru jakości wody na rzece Odrze.

W związku z ogromnym zapotrzebowaniem na prace naukowo-badawcze związane z ochroną wód przed zanieczyszczeniem, rozwojem żeglugi na Odrze, budową zbiornika RACIBÓRZ, a także kanałem Odra-Dunaj, należy rozważyć czy nie jest już czas powołać we Wrocławiu, na bazie Instytutu Kształtowania Środowiska, Regionalnego Instytutu Ochrony i Kształtowania Środowiska Dorzecza Odry.



INSTYTUT ŚLĄSKI w OPOLU

25 278

II

~~nie wypożyczać~~
nie wypożyczać