

**PROBLEMY Z ZAKRESU
GOSPODARKI WODNEJ NA NADODRZU
W UJĘCIU HISTORYCZNYM,
POLITOLOGICZNYM I PRAWNYM**



**ZESZYTY ODRZAŃSKIE
SERIA NOWA NR 22**

**PAŃSTWOWY INSTYTUT NAUKOWY
INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU**

2002

ZESZYTY ODRZAŃSKIE. SERIA NOWA NR 22

**PROBLEMY Z ZAKRESU
GOSPODARKI WODNEJ NA NADODRZU
W UJĘCIU HISTORYCZNYM,
POLITOLOGICZNYM I PRAWNYM**

ZESZYTY ODRZAŃSKIE. SERIA NOWA NR 22

**PROBLEMY Z ZAKRESU
GOSPODARKI WODNEJ NA NADODRZU
W UJĘCIU HISTORYCZNYM,
POLITOLOGICZNYM I PRAWNYM**

**Pod redakcją naukową
Wiesława Drobka i Marka Zawadki**



**PAŃSTWOWY INSTYTUT NAUKOWY
INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU**

Opole 2002

ZESZYTY ODRZAŃSKIE
NR 22

Recenzenci

prof. dr hab. Jerzy Wiktor Juchnowski

prof. dr hab. Stanisław Senft

Kolegium Redakcyjne

*Stanisław Czaja, Wiesław Drobek (sekretarz), Zbigniew Figas, Krystian Heffner,
Andrzej T. Jankowski, Jacek Kurnatowski, Stanisław Malarski (przewodniczący),
Stanisław Orlewicz, Stanisław Senft, Teresa Soldra-Gwizdź, Stanisław Wajda,
Marek Zawadka, Eugenia Zawadzka*

Redakcja

Ewa Dawidejt-Jastrzębska

Redakcja techniczna i korekta

Małgorzata Halicka

*Wydawnictwo dofinansowane ze środków Wojewódzkiego Funduszu
Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Opolu*

ISBN 83-7126-166-7

PAŃSTWOWY INSTYTUT NAUKOWY – INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU
OPOLE 2002

Objętość: 9,10 ark. wyd.; 7,75 ark. druk. + 0,25 ark. druk. wklejki na papierze kredowanym

SPIS TREŚCI

Wiesław Drobek, Marek Zawadka: Od redakcji	7
--	---

ARTYKUŁY

Barbara Techmańska: Wybrane problemy z historii Odry i Nadodrza w średniowieczu	9
Marek Zawadka: Odrzańska żegluga śródlądowa w okresie planu sześcioletniego	23
Wiesław Drobek: Zmiany liczby ludności miast nadodrzańskich (1980–2000)	45
Aleksandra Trzcielińska-Polus: Euroregiony nad Odrą i jej dopływami – transgraniczne projekty i inicjatywy dotyczące rzek	55
Antonina Bieszcz-Kaiser, Ralph-Elmar Lungwitz, Evelyn Preusche: Ponadgraniczne stosunki kooperacyjne pomiędzy małymi i średnimi przedsiębiorstwami przemysłowymi z Polski i z Niemiec Wschodnich	69
Stanisław Malarski: Prawne i organizacyjne obowiązki organów rządowych i samorządowych w zakresie gospodarki wodnej rejonu zbiornika Turawa	85

MISCELLANEA

Robert Skobeliski: Projekty polsko-radzieckich umów z 1946 roku dotyczących wspólnej organizacji żeglugi na Odrze i Nysie Łużyckiej	99
Ewa Dawidejt-Jastrzębska: Zmierzch Odry jako rzeki granicznej? – Uwagi po kilku lekturach	106
Kazimierz Szczygielski: Kilka refleksji na temat „Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry. Synteza”	112

STRESZCZENIA

Problems Pertaining to Water Management in the Odra River Basin in the Historical, Political Sciences and Legal Formulation (Summaries)	116
Fragen der Wasserwirtschaft im Odergebiet aus historischer, politologischer und juristischer Sicht (Zusammenfassungen)	120

OD REDAKCJI

Dwudziesty drugi tom „Zeszytów Odrzańskich” poświęcony jest wybranym historycznym, politologicznym i prawnym zagadnieniom wiążącym się z gospodarką wodną i współpracą transgraniczną na Nadodrzu.

Tom otwiera artykuł Barbary Techmańskiej, która w syntetycznej formie przedstawia uwarunkowania polityczne, gospodarcze i przyrodnicze prowadzące m.in. do dezintegracji żeglugi odrzańskiej i gospodarczego wykorzystania Odry w średniowieczu. Następny tekst, także o tematyce historycznej, napisany przez Marka Zawadkę – dotyczy miejsca odrzańskiej żeglugi śródlądowej w planie sześćioletnim. Autor zwraca uwagę na fakt, że realizację – stosunkowo ambitnego planu – utrudniały niejasności kompetencyjne, przekształcenia organizacyjne, uwarunkowania międzynarodowe, oraz zły stan kadr i taboru. Trzeci z tekstów, autorstwa Wiesława Drobka, przedstawia zmiany liczby ludności w miastach nadodrzańskich w okresie ostatniego dwudziestolecia XX wieku. Jedną z konkluzji wyводу jest stwierdzenie, że położenie nadodrzańskie nie jest – a taka była hipoteza wyjściowa – czynnikiem stymulującym procesy rozwojowe miast.

Druga grupa tekstów dotyczy – jakże ważnych w jednoczącej się (oby!) Europie – aspektów współpracy transgranicznej. Oczywiście jest, że w przypadku Odry szczególne zainteresowanie budzą relacje polsko-niemieckie oraz polsko-czeskie. Pierwszy z artykułów odnoszących się do tej kwestii, pióra Aleksandry Trzcielińskiej-Polus, prezentuje euroregiony na Nadodrzu. Autorka zwraca uwagę m.in. na fakt, iż ponad połowa (dziewięć z piętnastu) euroregionów z udziałem ziem polskich leży w zlewni Odry, a w ich działalności wiele miejsca zajmują kwestie gospodarki wodnej; najwięcej takich projektów realizowanych jest na pograniczu polsko-niemieckim. Drugi artykuł – autorstwa Antoniny Bieszcz-Kaiser, Ralphe-Elmara Lungwita oraz Evelyn Preusche – poświęcony jest ponadgranicznym stosunkom kooperacyjnym małych i średnich przedsiębiorstw polskich i niemieckich. Autorzy na podstawie przeprowadzonych badań stwierdzili przewagę kooperacji

wertykalnej, zwykle bez udziału kapitałowego. Satysfakcjonująca wydaje się być konstatacja, iż stosunki kooperacyjne są korzystnie oceniane przez obie strony.

Ostatni tekst z pomieszczonych w dziale Artykuły omawia zadania i kompetencje organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego w zakresie gospodarki wodnej i ochrony środowiska naturalnego, a także ukazuje trudności, jakie wiążą się z opracowaniem i wdrożeniem systemowego zarządzania zbiornikiem turawskim. Autor artykułu – Stanisław Malarski – przedstawia także koncepcje, które pozwoliłyby prowadzić efektywną gospodarkę wodną w tym, jakże znaczącym, turystycznym rejonie Opolszczyzny.

W dziale Miscellanea znalazły się trzy materiały. W pierwszym z nich Robert Skobelski prezentuje dokumenty z Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, których treść ukazuje, jaki był charakter prób podejmowanych dla uregulowania stosunków polsko-radzieckich na Odrze granicznej (w odniesieniu do żeglugi) w okresie bezpośrednio powojennym. Drugim jest szkic Ewy Dawidejt-Jastrzębkiej, którego celem jest zasygnalizowanie postępujących zmian w politycznej, społecznej i kulturowej percepcji Odry jako granicy. Tekst jest autorskim komentarzem do publikacji i inicjatyw traktujących Odrę raczej jako rzekę współpracy niż linię graniczną. Tom zamyka tekst Kazimierza Szczygielskiego, który prezentuje swoje refleksje – zarówno afirmujące, jak też krytyczne – dotyczące „Studium zagospodarowania przestrzennego pasma Odry”, opracowanego przez Biuro Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego.

Wiesław Drobek, Marek Zawadka

WYBRANE PROBLEMY Z HISTORII ODRY I NADODRZA W ŚREDNIOWIECZU

Odra jako rzeka graniczna

Już początki panowania pierwszego historycznego władcy Polski związane są z obszarem nadodrzańskim. Pod zwierzchnictwem Mieszka I znalazła się Ziemia Lubuska, walczył on też o uzyskanie zwierzchności nad Pomorzem Zachodnim, w czym przeszkadzały mu plemiona Wieletoń i Wolinian oraz margrabiowie niemieccy¹. Natomiast ok. 990 roku Mieszko przyłączył do Polski Śląsk, odrywając tę dzielnicę od państwa czeskiego. W efekcie tych poczynań ustalona została granica zachodnia państwa polskiego wzdłuż Odry i w jej dorzeczu. Miała ona następujący bieg: „na południu do obszaru dorzecza Odry należała Nisa² Łużycka. Bardziej na zachód od niej leżąca Sprewa należy już do zlewu Łaby. W tym miejscu nastąpiło pierwsze (pośrednie) skrzyżowanie interesów polskiego i niemieckiego, w momencie gdy w r. 963 margrabia Gero zajął Łużycę, a więc sięgnął ku późniejszym zachodnim granicom Śląska. O tym, jaka była najdawniejsza granica pomiędzy Łużycami i bardziej ku południowi położonym krajem Milczan a późniejszym Śląskiem, domyślać się tylko możemy. Są dane pozwalające przyjąć, że granica biegła Nisą Łużycką. Pomiędzy jednak Nisą Łużycką a bardziej ku wschodowi płynącymi rzekami Kwisą i Bobrem znajdowała się na przełomie X i XI w. trudna do przebycia puszcza. Ubezpieczenie obronne budowano w początku XI w. nad Bobrem i ostatecznie jako zachodnia granica historycznego Śląska ustaliły się linie Kwisy i dolnego Bobru aż do ujścia Bobru do Odry pod Krosnem³. Bardziej na północ granica państwa polskiego obejmowała całą lewobrzeżną część historycznej Ziemi Lubuskiej. Ta, mająca swoją stolicę w grodzie Lubusz, rozkładała się wieńcem nad środkową Odrą. Na południowym zachodzie sięgała po górną Sprewę. Na północ

¹ Bitwa pod Cedynią w 972 r. była ze strony margrabiego Marchii Północnej, Hodona, próbą zahamowania marszu Mieszka w kierunku ujścia Odry.

² Jest to forma przejściowa, używana w okresie powojennym, obecnie – Nysa.

³ Chodzi o Krosno Odrzańskie.

od Ziemi Lubuskiej, licząc od punktu na wschód od Odrzycka⁴ aż po nadodrzańskie Świecie⁵, szła granica przy Odrze na jej lewym brzegu, od Świecia zaś biegiem najpierw Olszy⁶, później zaś Rędowy⁷ skręcała lekko ku północnemu zachodowi w porównaniu z korytem Odry. O Olszę i Rędowę z jednej strony a Odrę i Zatokę Szczecińską z drugiej oparty był obszar «miasta szczecińskiego» [...] O tym, jak biegła granica bardziej na północy, tj. czy obejmowała także wyspę Uznam, w sposób pewny nie wiemy⁸.

W obszarze zainteresowania państwa polskiego znajdowała się też wyspa Wolin. Tutaj musiało jednak nastąpić zetknięcie z wpływami szwedzkimi i duńskimi. Ponieważ Bolesław Chrobry utrzymywał dobre stosunki ze swoim siostrzeńcem Kanutem Wielkim, osłaniało to w pewnym stopniu sytuację Polski na tym odcinku⁹. Pozostałe ziemie nadodrzańskie odgrywały znacznie większą rolę w okresie rządów Bolesława Chrobrego. Podczas wojny polsko-niemieckiej w latach 1002–1018, zakończonej przyłączeniem do Polski Miłska i Łużyc, zacięte walki toczyły się o Głogów i Niemcę. Sprawdzał się też system umocnień (stworzony przez Chrobrego) nad zachodnią granicą Polski z centralnym punktem, który stanowiło Krosno Odrzańskie. Jeszcze w 1109 roku, za czasów Bolesława Krzywoustego, grody odrzańskie okazały się skuteczną zaporą przed atakiem niemieckiego cesarza Henryka V¹⁰.

Kryzys monarchii piastowskiej spowodował utratę zwierzchności nad Pomorzem Zachodnim. W 1039 roku odpadł od Polski też Śląsk, zagarnięty podczas łupieskiej wyprawy księcia czeskiego Brzetysława. Dzielnica ta wróciła do Polski już za Kazimierza Odnowiciela w 1050 roku¹¹. Natomiast powtórnie zwierzchność Pomorza Zachodniemu narzucił dopiero Bolesław Krzywousty¹². W efekcie Odra

⁴ Tj. Oderberg.

⁵ Tj. Schwedt.

⁶ Tj. Welse.

⁷ Tj. Randow.

⁸ Z. Wojciechowski, *Polityczne znaczenie Odry w czasach historycznych*. W: *Monografia Odry*, Poznań 1948, s. 2.

⁹ Z. Wojciechowski, *Polska nad Wisłą i Odrą w X wieku. Studium nad genezą państwa Piastów i jego cywilizacji*, Katowice 1939, s. 77–78.

¹⁰ Wojnę tę, zwłaszcza wydarzenia związane z obroną Głogowa i bohaterstwem dzieci głogowskich, rozślawił nasz pierwszy kronikarz Gall Anonim, *Kronika polska*, przeł. R. Grodecki, Wrocław 1965, s. 139–140.

¹¹ Prawnie stał się częścią państwa polskiego w 1054 r. Wtedy to na zjeździe w Kwedlinburgu cesarz niemiecki przyznał Śląsk Polsce pod warunkiem płacenia trybutu na rzecz Czech.

¹² W latach 1109–1123 Bolesław Krzywousty podporządkowywał sobie kolejno twierdze pomorskie aż do zdobycia zimą 1123 r. Szczecina. Prawdopodobnie próbował też zdobyć Wolin i Uznam. Ostatecznie na Pomorzu ustalono zasady, że rządzi przedstawiciel miejscowej dynastii, Warcisław, który uznaje zwierzchność lenną władcy Polski i w ramach zobowiązań będzie dostarczał kontyngentu wojska, płacił 300 grzywien srebra rocznie oraz wyraził zgodę na chrystianizację podległych sobie obszarów, W. K o r c z, *Odra w dziejach Polski*, Zielona Góra 1998, s. 28.

stała się wówczas zachodnią granicą państwa polskiego. Taki stan rzeczy przetrwał do lat osiemdziesiątych XII stulecia. Okres rozbitcia dzielnicowego w Polsce, zapoczątkowany testamentem Bolesława Krzywoustego, kolejny raz wpłynął na osłabienie pozycji Polski w dorzeczu Odry.

Jako pretendenci do Pomorza Szczecińskiego wystąpili książę saski Henryk Lew i książę rugijski Jaromir (związany sojuszem lennym z królem duńskim Kanutem). Bogusław I zachodniopomorski szukał opiekuna, który byłby w stanie zapewnić mu skuteczną pomoc. Nie mógł liczyć na nią u strony polskiej, toteż zdecydował się podporządkować cesarzowi niemieckiemu Fryderykowi Rudobrodemu (1181). Nie ustrzegło to jednak Bogusława przed atakiem władcy duńskiego, w konsekwencji od 1184 roku ustaliła się zwierzchność Danii nad Pomorzem Zachodnim, która trwała do 1227 roku. Po tej dacie władza znowu przeszła w ręce miejscowej dynastii zachodniopomorskiej. Pomorze ciągle jednak znajdowało się w stanie zagrożenia, tym razem ze strony Marchii Brandenburskiej¹³. W podobnej sytuacji były też tereny nadodrzańskie położone bardziej na południe, tj. Ziemia Lubuska. Margrabiowie brandenburscy zainteresowali się nią już na początku XIII wieku, a w 1252 roku podporządkowali ją sobie w całości¹⁴. Ekspansja Marchii na tereny nadodrzańskie stała się bardziej intensywna po powstaniu nowej prowincji brandenburskiej, tzw. Nowej Marchii¹⁵, i zaczęła zagrażać rozwojowi gospodarczemu państwa polskiego. Brandenburgia, panując nad spływem Odry i Warty, przejęła bowiem kontrolę nad polskim handlem zachodnim. Ogromne znaczenie odgrywał tutaj założony przez margrabiów w 1253 roku Frankfurt. Faktycznie na

¹³ W 1231 r. margrabiowie Jan I i Otton III uzyskali od cesarza Fryderyka II zwierzchność lenną nad Pomorzem Zachodnim (zob. *Monografia Odry...*, s. 42). Jednak w okresie zwierzchności nad Pomorzem Zachodnim zarówno Danii, jak i Brandenburgii miejscowi książęta szukali kontaktów z Polską, a zwłaszcza z piastowskimi władcami Wielkopolski (np. w 1273 r. książę pomorski Barnim zawarł antybrandenburskie przymierze z książętami wielkopolskimi), Korcz, op. cit., s. 55. W 1313 r. książęta zachodniopomorscy także szukali w Polsce sojusznika przeciwko Brandenburgii, co zaowocowało podpisaniem porozumienia z Władysławem Łokietkiem (zob. *Kodeks dyplomatyczny Wielkopolski*, t. II, Poznań 1877, nr 976). W 1326 r. Łokietek wyprawił się przeciwko Brandenburgii i udało mu się dotrzeć do Frankfurtu nad Odrą. Efektem tej wyprawy było odzyskanie przez Polskę kasztelanii międzyrzeckiej (z Międzyrzeczem i Skwierzyną). Dalszym poczynaniom Łokietka na terenach nadodrzańskich przeszkodziły problemy z Luksemburgami i Krzyżakami. Strony zawarły więc w 1329 r. pokój w Gorzowie (zob. L. Wedeking, *Geschichte der Naeumark*, Berlin und Kuestrin 1848, s. 120–121).

¹⁴ Stało się tak z wydatną pomocą księcia legnickiego Bolesława Rogatki, który odsprzedał część Ziemi Lubuskiej (o tym G. Labuda, *Ziemia Lubuska w dziejach Polski*. W: *Ziemia Lubuska, ziemie staropolskie*, t. III, red. M. Szczaniecki, S. Zajchowska, Poznań 1970). Osłabienie polityki ekspansywnej nastąpiło po wygaśnięciu dynastii askańskiej w Marchii i przejściu władzy przez linię bawarską (1319 r.).

¹⁵ Powstała na ziemiach leżących na północ od dolnej Warty i Noteci, od zachodu oparta na Odrze, na wschodzie na rzece Drawie, natomiast północna granica Nowej Marchii wsunęła się głęboko w ziemię Pomorza Zachodniego i Środkowego, Korcz, op. cit., s. 42.

przełomie XIV i XV wieku miasto to skupiło w swoich rękach cały handel z Wielkopolską.

Inaczej w tym okresie kształtowała się sprawa Śląska. Po wojnach polsko-niemieckich zakończonych hołdem Bolesława Kędzierzawego na rzecz cesarza Fryderika Barbarossy i zniszczeniu grodów śląskich – dzielnica przeszła w ręce synów Władysława Wygnańca i można powiedzieć, że należała do lepiej rozwijających się obszarów państwa polskiego. Bolesław Wysoki zapoczątkował osadnictwo niemieckie na Śląsku. W XIII wieku książęta wrocławscy odgrywali przewodnią rolę w odbudowie państwowości polskiej (monarchia Henryków śląskich czy próby zjednoczeniowe podejmowane przez Henryka IV Probusa). Sytuacja uległa zmianie, gdy na początku XIV wieku na tron czeski wstąpiła dynastia luksemburska. Śląsk wtedy zaczął powoli wchodzić w orbitę wpływów czeskich. Mamy początki hołdów Piastów śląskich na rzecz władców Czech. Zygmunt Wojciechowski uważa¹⁶, że wtedy właśnie Śląsk zaczął geograficznie łączyć się z obszarem sudeckim i wyłączać z dotychczasowego, naturalnego związku z pozostałym dorzeczem Odry. Kolonizacja niemiecka rozpoczęta na Pogórzu Sudeckim zeszła na Nizinę Śląską i dalej podążała w kierunku Małopolski. Przez cały jednak okres przynależności Śląska do państwa czeskiego, a później monarchii habsburskiej mamy do czynienia ze stałymi tendencjami geograficzno-politycznymi idącymi w kierunku ponownego powiązania w całość obszaru dorzecza Odry. Próby te podejmował już Karol IV Luksemburski, a nasilenie ich nastąpiło w momencie, kiedy dynastia luksemburska przejęła władzę nad obszarami Marchii Brandenburskiej. Przeciwnikiem pierwszych Luksemburgów przy próbie przejęcia władztwa nad obszarem nadodrzańskim był król Polski Kazimierz Wielki. Kiedy obejmował władzę, z Polską związane było faktycznie tylko księstwo świdnicko-jaworskie, reszta Śląska została zhołdowana przez monarchów czeskich. Kazimierz, chcąc ustabilizować sytuację Polski na arenie europejskiej, zrzekł się w pokoju namysłowskim praw do tej części obszaru dzielnic śląskiej, która już została zhołdowana przez Luksemburgów, ale pod koniec panowania podjął próbę rewindykacji Śląska. W 1364 roku zwrócił się z prośbą do papieża Urbana V o unieważnienie pewnych zawartych przez siebie umów, na mocy których zostały oderwane od Polski różne ziemie i księstwa. Dodatkowo też prosił król papieża o zwolnienie wszystkich zależnych od obcych państw książąt od przysięgi wierności złożonej obcym władcom¹⁷. Obok zabiegów dyplomatycznych król zaczął zdobywać sobie przychylność Piastów śląskich. Kiedy Bolko świdnicko-jaworski wszedł w orbitę wpływów luksemburskich, w momencie oddania ręki swojej bratanicy i spadkobierczyni Karolowi IV, wówczas Kazimierz zaczął szukać porozumienia z innym potężnym Piastem śląskim,

¹⁶ Wojciechowski, *Polityczne znaczenie...*, s. 6.

¹⁷ *Wielka historia Polski*, Kraków 1999, s. 374. Nie ma wątpliwości, że Kazimierz myślał wówczas o Śląsku.

Henrykiem V glogowskim. Sojusz został przypieczętowany małżeństwem króla Polski z córką glogowskiego księcia. Obok zawarcia tego porozumienia nie więcej nie udało się Kazimierzowi w sprawach śląskich osiągnąć¹⁸. Niemniej starania króla wyraźnie świadczyły o tym, że kwestia odzyskania Śląska stanowiła istotny problem polityki polskiej w tym okresie. Równolegle starał się Kazimierz o odzyskanie tytułów władczych nad Pomorzem Zachodnim¹⁹. Szedł w tym kierunku drogą związków rodzinnych, wydając w 1343 roku córkę Elżbietę za księcia zachodniopomorskiego, Bogusława V. Kiedy w rękach Karola IV znalazła się Marchia Brandenburska, ujście Odry uzyskało kluczowe znaczenie dla rywalizujących ze sobą monarchii polskiej i czeskiej. Następnym etapem tej rywalizacji było małżeństwo Karola (1363 r.) z córką Bogusława V (wnuczką Kazimierza Wielkiego!) i adopcja przez króla Polski Każka słupskiego (syna tegoż samego księcia Bogusława V). Obaj władcy brali też pod uwagę rozstrzygnięcie konfliktu drogą zbrojną²⁰, jednak śmierć Kazimierza to uniemożliwiła. Nadodrzańska polityka polskiego władcy poniosła fiasko²¹. Wkrótce okazało się też, że w podobnej sytuacji znajdują się Luksemburgowie. Nadanie Marchii Brandenburskiej na rzecz Hohenzollernów zniweczyło nadodrzańskie plany również Karola IV.

Odrębny rozdział w historii dorzecza Odry stanowią poczynania Hohenzollernów zmierzające do oparcia ich państwa o linię tej rzeki. Początków tej polityki należy szukać już w przedsięwzięciach dynastii askańskiej od momentu zawładnięcia przez nią Ziemią Lubuską (ujście Warty do Odry) i przejścia zwierzchnictwa lennego nad Pomorzem Zachodnim (od 1227 do 1319). Poczynania te kontynuowali Hohenzollernowie. Fakt usadowienia się ich m.in. na Ziemi Lubuskiej skutecznie blokował wszelkie próby powrotu Polski na ziemie u ujścia Odry. W 1420 roku wojska zachodniopomorskie wspomagane przez oddziały wielkopolskie poniosły klęskę z Brandenburczykami w bitwie pod Węgroujściem²². To spowodowało, że Marchia rozpoczęła wzmożone starania o uzyskanie lennej zwierzchności nad Pomorzem Zachodnim. Warto wspomnieć, że o bliższym związaniu tego tere-

¹⁸ Śląsk pozostał we władaniu Czech. Pod koniec XV i na początku XVI w. zarządcami księstwa glogowskiego byli Jan Olbracht, a później Zygmunt Jagiellończyk. Swoje namiestnictwo sprawowali jednak z nadania króla Czech Władysława Jagiellończyka, a obejmując księstwo glogowskie składali obietnicę, że zwrócą te ziemie, gdyby przejęli tron polski. Pomimo starań Zygmunta zmierzających do utrzymania tego fragmentu Śląska przy polskiej linii Jagiellonów, nie udało się tych planów zrealizować. Od 1526 r. Śląsk stał się częścią składową monarchii Habsburgów.

¹⁹ Wojciechowski, *Polityczne znaczenie...*, s. 9.

²⁰ Z. Wojciechowski (ibidem) uważa, że świadczyło o tym fortyfikowanie przez Karola IV Ziemi Lubuskiej.

²¹ Jej widocznymi efektami był powrót do Polski dwóch grodów: Santok i Drezdenko oraz odebranie od terytorium Nowej Marchii Walcza, Drahimia (obecnie Stare Drawsko) i Czaplinka, Korcz, op. cit., s. 69.

²² Wojciechowski, *Polityczne znaczenie...*, s. 11.

nu z Polską myślał też król Kazimierz Jagiellończyk²³. Szczególnie zainteresowano się taką możliwością, kiedy rządy na Pomorzu Zachodnim objął Bogusław X Wielki, wychowanek Długosza. Jednak podobnie jak w XII wieku Polska – zaangażowana w spór, tym razem o obsadę biskupstwa warmińskiego – nie poczyniła odpowiednich kroków, aby plan zrealizować. W 1479 roku Bogusław X uznał się lennikiem brandenburskim. Wprawdzie w 1486 roku układ ten zerwał, ale już w 1493 roku obiecał Hohenzollernom, że ziemie zachodniopomorskie przejdą w ich władanie w momencie wygaśnięcia linii książąt zachodniopomorskich²⁴. Bogusław X nie tracił jednak nadziei, że uda mu się doprowadzić do bliższego sojuszu z Polską. W 1491 roku książę wziął za żonę córkę Kazimierza Jagiellończyka, Annę, a następnie kilkakrotnie zwracał się do władcy Polski z prośbą o przejęcie zwierzchnictwa nad Pomorzem Zachodnim. Polska, ciągle zaangażowana w jakiegś konflikty, do 1519 roku w sprawę wschodnią, później wojnę z Krzyżakami, nie mogła zadośćuczynić tej prośbie. W efekcie Bogusław X złożył hołd lenny cesarzowi.

Hohenzollernowie podejmowali też próby przejęcia części Śląska, 22 lutego 1476 roku zmarł bowiem bezdzietnie książę glogowski Henryk XI. Jego małżonką była córka margrabiego brandenburskiego Albrechta Achillesa, Barbara. Na jej rzecz Henryk sporządził zapis gwarantujący, że w wypadku jego śmierci bez męskiego potomka całe dziedzictwo Henryka przechodzi na Barbarę²⁵. Okazało się jednak, że chętnych do przejęcia władzy w księstwie glogowskim było więcej. Z pretensjami do spadku wystąpił bratanek Henryka XI, książę Jan II, król węgierski Maciej Korwin, który zamierzał wyposażyć w księstwo glogowskie swojego nieślubnego syna Jana Korwina, oraz król czeski Władysław Jagiellończyk²⁶, który postanowił poślubić owdowiałą Barbarę. W efekcie doszło do wojny pomiędzy Janem II, wspieranym przez Korwiną, i Marchią Brandenburską. Ostateczny traktat kończący zmagania został podpisany 20 września 1482 roku w Kamieńcu Ząbkowickim.

²³ Pewne zainteresowanie terenem Pomorza Zachodniego wykazywał też Władysław Jagiello. Otóż 2 listopada 1390 r. książę pomorski Warcisław złożył we własnym imieniu i swoich braci, Bogusława VIII i Barnima V, hołd lenny z Pomorza Słupskiego. Książęta poszukiwali w Polsce pomocy przeciwko Krzyżakom. Ci bowiem usadowili się na Pomorzu Gdańskim, łakomie spoglądali też na tereny położone bardziej na zachód (wchodząc w drogę Brandenburgii). K o r c z, op. cit., s. 70.

²⁴ Układ ten został potwierdzony w I połowie XVI w., linia książąt wygasła natomiast w 1637 r., ibidem.

²⁵ H. S z c z e g ó ł a, *Koniec panowania piastowskiego nad środkową Odrą*, Poznań 1963, s. 63.

²⁶ Między Maciejem Korwinem a Władysławem Jagiellończykiem istniał spór o koronę czeską, więc konflikt o księstwo glogowskie był jego przedłużeniem. Zmagania pomiędzy władcami zakończono dopiero w 1478 r. podpisaniem pokoju w Olomuńcu, na mocy którego Czechy i Morawy otrzymał Jagiellończyk, a Śląsk został przy Korwinie i monarchii węgierskiej. Kiedy jednak Władysław Jagiellończyk po śmierci Korwina został wybrany na króla węgierskiego, odzyskał tym samym i Śląsk. Dzielnica ta stanowiła do 1526 r. część składową dziedzictwa czesko-węgierskiej linii Jagiellonów, a po jej wygaśnięciu przeszła wraz ze wszystkimi ziemiami korony czeskiej pod panowanie Habsburgów.

wickim²⁷ na następujących warunkach: roszczenia Barbary do spadku po mężu zostały ocenione na 50 tys. florenów. Wdowa otrzymała w zamian Krosno Odrzańskie, Sulechów, Bobrowice i Lubsko wraz ze wszystkimi prawami. Te właśnie ziemie jako pierwsze z obszaru księstw śląskich przeszły we władanie Brandenburgii. Kolejne zdobycze Brandenburgii dotyczą już czasów nowożytnych, ale warto wspomnieć, że na początku XVI wieku w sferze zainteresowań Hohenzollernów znalazły się księstwa opolsko-raciborskie i legnicko-brzeskie²⁸.

Gospodarcza rola Odry

Pierwsze wiadomości o żegludze na Odrze dotyczą dopiero początku XIII wieku²⁹. W 1211 roku książę Henryk Brodaty dał klasztorowi w Lubiążu prawo bezcłowego sprowadzania corocznie dwóch statków ze śledziami z Pomorza oraz dwóch statków z solą z Gubina lub Lubusza. W tym samym roku klasztor lubiąski uzyskał od księcia Władysława Odonica zgodę na wolny przejazd po Odrze na odcinku od Głogowa do ujścia Obry. W 1214 roku przywilej przejazdu bez cła po Odrze otrzymał, z rąk książąt pomorskich Bogusława i Kazimierza, klasztor w Trzebnicy. Dokumenty te wyraźnie świadczą, że w XIII wieku Odra na pewno była żeglowna od Wrocławia do Szczecina. Do towarów najczęściej nią spławianych należały sól i śledzie. Drogą wodną z Gubina sprowadzano sól halską, z Saksonii do Gubina transportowano ją lądem. Do Lubusza natomiast dowożono Odrą przez Szczecin sól lueneburską. Śledzie sprowadzano bezpośrednio ze Szczecina. Były one nie tylko w okresie średniowiecza najważniejszym artykułem importowym tego portu. W dół zaś rzeki niewątpliwie już wówczas spławiano tratwami drzewo z górnej Odry³⁰.

Żegluga i spław towarów były niezmiernie utrudnione³¹ przez kręty bieg rzeki, liczne rozgałęzienia, przeszkody naturalne, mielizny, kłody drzew a przede wszystkim przez liczne jazy, tamy budowane dla spiętrzania wody do młynów oraz

²⁷ Tekst układu w *Lehns- und Besitzurkunden Schlesiens und seiner einzelner Fuerstenthumer im Mittelalter*, wyd. C. Gruenhagen i H. Markgraf, Leipzig 1881, Bd I, s. 238–241.

²⁸ Wojciechowski, *Polityczne znaczenie...*, s. 13.

²⁹ Dokumenty dotyczące początków żeglugi odrzańskiej zob. K. Wutke, *Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit, Codex diplomaticus Silesiae*, Bd 17, Breslau 1896, s. 1–3.

³⁰ A. Grodek, *Handel odrzański w rozwoju historycznym*. W: *Monografia Odry...*, s. 385.

³¹ Początkowo „żegluga na Odrze była kosztowna i mozolna. Przed statkami jechali pacholkiwie na koniach i wytyczali wiechami nurt, którego wyszukiwanie w dzikim korycie kosztowało sporo zachodu i czasu. Żegluga na krętej rzece była nie tylko żmudna i powolna, lecz także niebezpieczna, ponieważ barki rozbijały się o pnie drzew wystających z dna”. A. Born, *Regulacja Odry i rozbudowa urządzeń technicznych*. W: *Monografia Odry...*, s. 421.

połowu ryb. Już w XII wieku było około 20 jazów³². Niemalym utrudnieniem dla żeglugi były też stacje celne, tym bardziej że prawo ich budowy mieli nie tylko książęta, ale również miasta, klasztory, a nawet rycerze. Na przykład w XIII wieku na Śląsku istniały dwie wodne komory celne, jedna właśnie na Odrze we Wrocławiu, a druga na Widawie. W XIV wieku we wspomnianej dzielnicy było ich już 11: pięć na Odrze, a pozostałe na jej prawobrzeżnych dopływach (m.in. Małej Panwi, Stobrawie i Widawie). Odrzańskie stacje celne to: Brzeg, Wrocław, Ścinawa, Bytom Odrzański i Krosno Odrzańskie. Najwcześniej powstała stacja celna we Wrocławiu. Jej istnienie potwierdzone jest w 1260 roku³³. Początkowo znajdowała się w rękach kościelnych (kapituły wrocławskiej), od 1270 roku przeszła w ręce rycerskie, a od 1343 roku była dzierzona przez miasto. Nie mamy informacji o wielkości pobieranych opłat, można jednak przypuszczać, że kształtowały się podobnie jak w przypadku pozostałych stacji wodnych, o których mowa niżej³⁴. Komora w Brzegu ustanowiona została w 1317 roku przez księcia Bolesława legnickiego. Wcześniej funkcjonowała blisko książęcego zamku Kolno nad Stobrawą, Bolesław zdecydował się jednak przenieść ją do Brzegu, chcąc zwiększyć własne dochody, ponieważ odtąd mógł pobierać opłaty nie tylko od produktów leśnych spławianych Stobrawą i jej dopływami, ale także od wszystkich towarów transportowanych Odrą³⁵. Przez komorę w Brzegu przechodziły sól, воск, cegły i wapno. Duży statek uiszczal opłatę w wysokości 2 skojce, mały – ½ skojca. Osobne stawki pobierano od drzewa spławianego jako tratwy. Jeżeli było to drewno budulcowe, to płacono 2 skojce, jeżeli opałowe to 1 skojec³⁶. Natomiast komory w Bytomiu Odrzańskim i Krośnie Odrzańskim były jeszcze bardziej uciążliwe dla przepływających, obok bowiem poboru opłaty od statku (2 skojce), ustalano i egze-

³² Jest szereg dokumentów wskazujących na to, że tych utrudnień w żegludze odrzańskiej z biegiem czasu przybywało, m.in. 29 listopada 1294 r. Henryk wrocławski dał pozwolenie klasztorowi św. Wincenta na budowę młyna w okolicy Kowali (Kowallen), 4 grudnia 1321 r. Bolesław legnicki zezwolił klasztorowi Leubus (obecnie Lubiąż) budować młyny nad Odrą oraz nad innymi rzekami, wewnątrz swojego obszaru, 8 grudnia 1412 r. biskup Wrocławia i książę Legnicy zezwolił klasztorowi w Lubiążu zbudować nowy młyn poniżej Maltich (obecnie Malczyce) oraz tamę potrzebną dla funkcjonowania młyna, W u t k e, op. cit., s. 1–12.

³³ Możliwe, że funkcjonowała już od 1226 r. Z tego roku pochodzi dokument Henryka Brodatego sporządzony na rzecz szpitala św. Ducha we Wrocławiu, w którym książę ofiarował szpitalowi na opał wiosła tratw przybywających Odrą do miasta, J. N o w a k o w a, *Rozmieszczenie komór celnych i przebieg dróg handlowych na Śląsku do końca XIV w.*, Wrocław 1951, s. 130.

³⁴ J. N o w a k o w a, op. cit., s. 130–132. Mamy tylko dane dotyczące dochodów, jakie uzyskiwało miasto Wrocław z cel na drewno tratwowe. W 1346 r. było to 20 Mk 20 Scot., w 1377 r. 16 Mk 9 1/2 Scot., w 1387 r. – 25 Mk 1 Scot., W u t k e, op. cit., s. 5.

³⁵ Czasami na opłatach celnych bogaciło się też miasto, np. 28 sierpnia 1349 r. Bolesław zastawił Brzegowi dochody z cla z żeglugi odrzańskiej, ibidem, s. 7.

³⁶ O komorze w Brzegu N o w a k o w a, op. cit., s. 127–128. Dokument ustanawiający komorę w Brzegu zwalniał z opłat miejscowych kupców, W u t k e, op. cit., s. 4.

kwowano cło od przewożonych towarów. Stała taryfa ustalona była tylko na zboże³⁷, od innych towarów pobierano cło według uznania celnika.

Poważną przeszkodę stanowiło też prawo składu. Przywilej ten około połowy XIII wieku posiadały: Wrocław (w górnym biegu Odry), Frankfurt (w środkowym) i Szczecin³⁸ (w dolnym biegu)³⁹. Prawo to nakazywało kupcom przejeżdżającym przez dane miasto wyłożyć swój towar i wystawić go na sprzedaż⁴⁰. Dotyczyło to towarów transportowanych zarówno wodą, jak i lądem. Dla kupców wrocławskich znaczyło to, że nie mogą wieźć swoich towarów do Szczecina, szlak handlowy kończył się dla nich we Frankfurcie, gdzie musieli cały ładunek sprzedać. Z kolei kupcy frankfurccy nie mogli wywozić swoich towarów do Szczecina ani stamtąd zabierać. Ponieważ te dwa miasta wykazywały największe chęci do przejścia kontroli nad handlem odrzańskim, toteż na początku XIV wieku zdecydowały się na zawarcie ugody, która kupców obu miast uwalniała od rygorów składowych. Współpraca Frankfurtu i Szczecina przede wszystkim pomagała w utrzymaniu spokoju żeglugi na Odrze, co nie zawsze było sprawą łatwą, biorąc pod uwagę, że tereny nadodrzańskie często stanowiły teren walk⁴¹. Miasta starały się też eliminować wszelką konkurencję pozostałych ośrodków leżących nad Odrą lub jej dopływami. Polityka Frankfurtu przede wszystkim godziła w miasta śląskie i łużyckie – Krosno Odrzańskie, Gubin, Lubsko, natomiast Szczecina w miasta pomorskie – zwłaszcza w Gryfino, Gardziec⁴², Dąbie. Gospodarka Szczecina opierała się w dużej mierze na handlu zbożem⁴³ i w celu uzyskania w nim monopolu miasto wymuszało na władcach brandenburskich lub książętach pomorskich (w zależności od sytuacji politycznej) kolejne przywileje służące temu⁴⁴. Warto jednak w tym miej-

³⁷ W Bytomiu Odrzańskim od każdego maldratu (3 korce) płacono 4 denary, a w Krośnie Odrzańskim obowiązywało cło w naturze – ćwierć korca od każdego maldratu, ibidem, s. 133.

³⁸ Data otrzymania przez Szczecin prawa składu budzi pewne kontrowersje. B. Zientara (*Rola Szczecina w odrzańskim i bałtyckim handlu zbożem w XIII i XIV wieku*, „Przegląd Historyczny” 1961, s. 431) twierdzi, że przywilej nadający miastu prawo składu pochodzący z XIII w. był sfałszowany. Według niego Szczecin otrzymał prawo składowe dopiero w 1308 r.

³⁹ W późniejszym czasie prawo składu otrzymały też inne miasta. Znany jest na przykład dokument księcia Jana II potwierdzający prawo składu dla Głogowa (7 lutego 1477 r.), Wutke, op. cit., s. 13.

⁴⁰ Wywóz towarów zagwarantowany był natomiast tylko dla miejscowych kupców.

⁴¹ Z 1398 r. pochodzi dokument margrabiego Jodoka, w którym wystawca gwarantuje obydwu miastom zachowanie nietykalności żeglugi na odcinku pomiędzy nimi nawet w wypadku wojny, Zientara, *Rola Szczecina...*, s. 644.

⁴² Tj. Gartz.

⁴³ W XIII w. Pomorze Odrzańskie było głównym terenem eksportowym zboża nad Bałtykiem. Początkowo zyski z handlu zbożem próbowała ciągnąć Lubeka, od połowy XIII w. skutecznie jednak zastąpił ją na tym polu Szczecin, Zientara, *Rola Szczecina...*, s. 419.

⁴⁴ W 1281 r. uzyskał zgodę na to, żeby zboże było wywożone „na morze” tylko na dużych statkach, co oczywiście uderzało w małe ośrodki nadodrzańskie i Gryfino nie mogło faktycznie korzystać z otrzymanych przywilejów – swobodnego spławiania towarów dokąd chce (Zientara, *Rola Szczecina...*).

scu zauważyć, że w przyznawaniu przywilejów panujący nie zawsze byli konsekwentni. Często w zamian za bezzwrotną pożyczkę⁴⁵ obdarowywali poszczególne miasta przywilejami, które przeczyły wcześniejszym decyzjom, czasami też wyraźnie uderzały w szczecińskie prawo składu. Tak było w przypadku decyzji Ottona I z 30 czerwca 1313 roku, o usunięciu wszelkich zapór hamujących wodną żeglugę na Odrze i Regalicy i nakazującej swobodny przejazd statków zarówno w dół jak i w górę rzeki. Natomiast 11 maja 1397 roku Gardziec, Gryfino, Dąbie, Nowe Warpno oraz Wkra⁴⁶ uzyskały zgodę na swobodny wywóz zboża i innych towarów Odrą przez Szczecin na zalew i pełne morze, i z powrotem. Dodatkowo w dokumencie zawarta była klauzula, że gdyby szczecinianie nie respektowali tego postanowienia, mieszkańcy wspomnianych miast mają prawo zatrzymywać statki kupców szczecińskich i żądać opłat. Szczecin nie miał jednak zamiaru uszczuplać swojego monopolu handlowego. Skoro nie mógł liczyć na zapewnienia panujących, to starał się na drodze zbrojnej egzekwować swoje prawa. Wojny z lat 1454 i 1464 są tego przykładem. W ich efekcie w 1467 roku Szczecin uzyskał potwierdzenie (w bardzo rozbudowanej formie) prawa składu⁴⁷.

Konsekwencją wspomnianych utrudnień (budowa zapór, prawo składu) było czasowe zahamowanie żeglugi odrzańskiej. Taka sytuacja miała miejsce pod koniec XIII wieku, kiedy na rzece wyraźnie wyrastała liczba nowych tam i jazów. Ich budowie nie były w stanie przeciwdziałać zakazy panujących⁴⁸. Nie dopełniano też nakazów robienia na rzece przejść o szerokości 16 łokci i jednej dłoni. Najgorzej przedstawiała się sytuacja w środkowym i górnym biegu Odry, dokładnie od

cina..., s. 425. Kilka lat później Szczecin dostał pozwolenie od książąt pomorskich na przedłużenie mostu przez budowę grobli na terenach podmokłych wypełniających przestrzeń między odnogami Odry i stawianie mostów przez dalsze odnogi rzeki aż do Dąbia, co ułatwiałoby panowanie nad żeglugą na Odrze i jej dopływach. Dodatkowo, z racji poniesionych kosztów, szczecinianie mieli pobierać od towarów i podróży zatwierdzone przez książąt myto (*ibidem*, s. 429). Poza tym Szczecin kupował tereny na pobrzeżach Odry: najpierw w okolicach Polic, a w 1301 r. również same Police, później usadowił się pomiędzy Odrą a Jeziorem Dąbskim i Regalicą. Wreszcie w 1312 r. szczecinianie zakupili resztę terenów między Odrą a Jeziorem Dąbskim, od Świętej aż po Zatokę Stepnicką, a w 1334 r. jeszcze Podjuchy. Szczecin umacniał się też na prawym brzegu Jeziora Dąbskiego, nabywając w 1333 r. wsie Bergland (obecnie Bystra), Lubczyna i Czarnołąka (obecnie Czarna Łąka) – *ibidem*, s. 431.

⁴⁵ Na przykład 18 sierpnia 1378 r. książęta pomorscy „zapożyczyli się” u Szczecina na sumę 5200 grzywien (*Zientara, Rola Szczecina...*, s. 644), a 11 maja 1397 r., również za pożyczkę na rzecz pomorskich władców, Gardziec otrzymał prawo składu na zboże, piwo i ryby (*ibidem*, s. 645).

⁴⁶ Tj. Ueckermünde.

⁴⁷ *Ibidem*, s. 648.

⁴⁸ Wśród dokumentów, które odnoszą się do kwestii ułatwień w żegludze odrzańskiej, można wymienić zapis wydany przez Jana Luksemburskiego z 26 marca 1337 r. dotyczący zburzenia jazów i zastawów na odcinku pomiędzy Brzegiem a Krosnem Odrzańskim czy Karola IV z 8 października 1349 r. odnoszący się do Wrocławia, Nowakowa, op. cit., s. 126.

Frankfurtu w górę⁴⁹. Faktycznie więc pod koniec XIII wieku na tym odcinku odbywał się tylko ograniczony spław drzewa tratwami. Możliwe też, że jednym z powodów istnienia wówczas takiej sytuacji był skomplikowany układ polityczny Nadodrza, czyli podział obszaru pomiędzy cztery różne organizmy państwowe⁵⁰. Pomorze było rządzone w tym okresie przez udzielnych książąt słowiańskich, Frankfurt i Ziemia Lubuska od 1252 roku znajdowały się we władaniu margrabiów brandenburskich, Śląsk był pod panowaniem książąt piastowskich pozostających w zależności lennej od Czech, Wielkopolska natomiast, przez którą przepływa największy dopływ Odry – Warta, należała do Polski. Jak można się spodziewać, każde z państw prowadziło politykę popierającą interesy miast leżących na własnym terytorium. Rzecznikiem interesów Wrocławia był zwłaszcza król czeski a później cesarz Karol IV Luksemburski⁵¹. Wspierając rozwój handlu, dążył do poprawy żeglugi na Odrze, kazał burzyć nowo zbudowane jazy i tamy, nakazał używanie starych przejść, i co najważniejsze cesarz skasował przywilej składowy Frankfurtu. Wzrosło też zainteresowanie Wrocławia sprawami bałtyckimi, czego dowodzi uczestnictwo w Związku Hanzeatyckim (1387). Stolica Śląska uzyskała wówczas prawo sprowadzania ważnego artykułu, jakim były śledzie, bezpośrednio z miejsc ich połowu w Skanii. Po śmierci Karola IV skończył się dobry okres dla Wrocławia

⁴⁹ Frankfurt był przeciwny poprawie żeglowności rzeki w środkowym i górnym biegu, ponieważ dodatkowo wspierało to istniejące prawo składu.

⁵⁰ Historyk niemiecki W. Kehn uważa, że niesłusznie traktuje się czynnik polityczny oraz istnienie frankfurckiego prawa składu za jedno z ważniejszych utrudniających handel odrzański: „Granice terytorialne odgrywały wówczas niewielką rolę, jeżeli chodzi o ochronę istotnych interesów kupieckich. Także przeforsowanie frankfurckiego przymusu składowego nie mogło być powodem, dla którego Ślązacy w znacznym stopniu zrezygnowali z handlu na Odrze. Jeżeli już nie mogli jechać do Szczecina, dlaczego nie jeździli przynajmniej do Frankfurtu?” (*Der Handel im Oderraum im 13 und 14 Jahrhundert*, Köln-Gratz 1968, *Veröffentlichungen der Historischen Kommission fuer Pommern*, hrsg. V. R. Schmidt, Reihe V: „Forschungen zur Pommerschen Geschichte”, H. 16, s. 301, twierdzi natomiast, że jednym z podstawowych czynników utrudniających handel na Odrze, zwłaszcza w XIII wieku, była kolonizacja niemiecka terenów nadodrzańskich. Drogi tej kolonizacji prowadziły z zachodu na wschód i na tych drogach miał rozwijać się handel, którego etapy wyznaczały skupiska niemieckich kupców i osadników (ibidem, s. 116). Drugim istotnym czynnikiem był „charakter” samej rzeki, czyli niski stan wód oraz zmienny bieg (ibidem, s. 200). Nie zgadza się z taką argumentacją B. Zientara. Uważa, że koloniści niemieccy nie kształtowali nowych szlaków, tylko posuwali się wzdłuż już istniejących. Nawet jeżeli nastąpiło ożywienie na południowym równoleżnikowym szlaku (prasko-krakowsko-kijowskim), to nie mogło ono zablokować handlu odrzańskiego. (B. Zientara, *Odra: droga czy bariera?*, „Przegląd Historyczny” 1970, t. LXI, z. 1.) Zientara głównej przyczyny załamania się handlu odrzańskiego w XIII w. upatruje w nadawanych przez książąt przywilejach zezwalających na wykorzystanie rzeki do budowy młynów i rybołówstwa, które z kolei przyczyniały się do przecinania nurtu rzek coraz liczeźniejszymi przeszkodami (ibidem, s. 114). Za równie ważny uznaje czynnik polityczny, czyli wspomniane już rozerwanie przez Brandenburgię jednoci dorzecza Odry, ukształtowanej w ramach państwa piastowskiego (ibidem, s. 115).

⁵¹ W 1375 r. został sporządzony spis tam na Odrze, które szkodziły handlowi wrocławskiemu (w Lubiążu, Dziewinie, Ścinawie, Chobieni, Głogowie, Bytomiu Odrzańskim, Kiełcu, Krośnie Odrzańskim, Frankfurcie). Wutke, op. cit., s. 9.

wia. Frankfurt odzyskał w 1415 roku swoje prawo składu i znowu żegluga w górę rzeki dla kupców wrocławskich została uniemożliwiona. Podjęto wprowadzić próbę prowadzenia handlu bałtyckiego, omijając Frankfurt, drogą przez Toruń (1404) do Gdańska, ale nie miało to większego znaczenia. Wrocław skupił się więc na szlaku wschód – zachód: z Morza Czarnego i Węgier przez Kraków na Pragę lub Lipsk do Norymbergi i Augsburga, a dalej do Wenecji. I ten kierunek, a nie położenie nad Odrą decydować miały o gospodarczej i handlowej roli Wrocławia⁵².

Żegluga na Odrze zaczynała się właściwie w ograniczonych rozmiarach dopiero od Krosna, a więc od ujścia Bobru. Od tego jednak miejsca w dół do Frankfurtu zastrzeżona była tylko dla kupców frankfurckich. Kupcy krośnieńscy oraz gubińscy⁵³ mieli prawo wysyłać wodą jedynie po dwa statki z winem, i to tylko do Frankfurtu, nie mieli natomiast prawa wieźć towaru w górę rzeki nawet z Frankfurtu⁵⁴. Poniżej Frankfurtu żegluga była bardziej ożywiona. Drogą wodną przychodziły tutaj ze Szczecina przede wszystkim śledzie, solone i nie solone ryby, tran i sól. W dół rzeki ładowano we Frankfurcie przychodzące ze Śląska drogą kołową płótna, przędzę lnianą, marzannę i miedź węgierską⁵⁵.

Podobnie wyglądała w średniowieczu żegluga na największym dopływie Odry, Warcie. Rzeka żeglowna była od Pyzdr, łączyła więc znaczną część Wielkopolski z morzem. Jedynym utrudnieniem w transporcie mógł być fakt, że Warta przepływała przez tereny należące do Marchii Brandenburskiej. Niemniej stanowiła dla kupców polskich i tak wygodniejszą drogę niż Wisła, ze względu na niedostępność Pomorza Gdańskiego, znajdującego się w rękach krzyżackich. Już w 1390 roku książę Bogusław pomorski udzielił wszystkim kupcom z Polski zezwolenia na wolny przejazd przez swoje terytorium lądem lub wodą za opłatą zwykłego cła. Analogiczny przywilej otrzymali od Władysława Jagiełły kupcy szczecińscy. Mimo to droga ta nie odgrywała większego znaczenia. Poznań sprowadzał śledzie, sól i artykuły zamorskie nie bezpośrednio ze Szczecina, ale drogą lądową z Frankfurtu. Jako port warciański dużo większe znaczenie od Poznania miał Gorzów, należący do margrabiów brandenburskich. Korzystał z posiadanego prawa wolnej żeglugi na Pomorze i wysyłał tam zboże, wełnę i drzewo.

Na koniec warto przyjrzeć się Odrze także pod tym kątem, że jako źródło wody umożliwiła osadnictwo, ale też bywała przyczyną różnego rodzaju komplikacji związanych choćby z anomaliami klimatycznymi. Pierwsi osadnicy ziem nadodrzańskich zajmowali się nie rolnictwem, ale łowiectwem i rybołówstwem. Roz-

⁵² Grodek, op. cit., s. 387.

⁵³ Gubin posiadał wprowadzić prawo wolnej żeglugi po Odrze, nie było ono jednak respektowane przez Frankfurt. Stanowił też punkt składowy soli i śledzi. Przez Gubin prowadziła również ważna droga handlowa z Poznania, która omijała frankfurckie prawo składu, i o której zamknięcie Frankfurt ciągle walczył. Grodek, op. cit., s. 387.

⁵⁴ Ibidem.

⁵⁵ Ibidem, s. 388.

ciągające się nad Odrą lasy miały sporo zwierzyny, a wody rzeki obfitowały w ryby⁵⁶. Uprawa roli utrudniona natomiast była przez „zmienny” charakter Odry, która „dopóki płynęła dziko, przerzucała swe koryto na całej szerokości doliny”⁵⁷. Z biegiem czasu jednak, kiedy okazało się, że grunt leśny stanowi znakomitą glebę pod pszenicę, zaczęto budować wały, które mogły ochronić osadników i ich pola przed wodami Odry. Początki budowy wałów datowane są na XII wiek. W celu ich ochrony (zabezpieczenia przed podmyciem) rozpoczęto też stawiać pierwsze wodne budowle regulacyjne⁵⁸. Pomimo tych przedsięwzięć Odra jednak dosyć często przysparzała mieszkańcom Śląska różnych problemów. Kiedy w latach 1230, 1453, 1457/1458, 1469/1470 wystąpiły ciężkie zimy, Odra zamrzła uniemożliwiając swobodny ruch statków i pracę młynów⁵⁹. Również zima przełomu 1513 i 1514 roku okazała się bardzo sroga. Odra kolejny raz została skuta lodem. Ten stan trwał 4 miesiące, od 11 listopada do 17 marca. Unieruchomiona została znowu większość młynów na Odrze, a w samym Wrocławiu podobno wszystkie⁶⁰. Funkcjonowanie młynów uniemożliwiały także susze. Na przykład w 1455 roku przez 16 tygodni nie spadła nawet kropla deszczu, co obniżyło katastrofalnie poziom wód w Odrze. Sześć lat później w rzece było tak mało wody, że w wielu miejscach nawet dziesięcioletnie dziecko mogło przez nią przejść pieszo. Podobna sytuacja miała miejsce w 1473 roku. Upalne lato trwało wówczas 7 miesięcy, od kwietnia do listopada⁶¹.

Jeżeli wierzyć przekazowi kronikarza, to m.in. z Odrą związane jest pewne ciekawe zdarzenie. Otóż w lipcu 1370 roku na Śląsku wystąpiły opady deszczu o

⁵⁶ Stan obfitości ryb utrzymywał się jeszcze do XVIII w. B o r n, op. cit., s. 420.

⁵⁷ Ibidem, s. 419.

⁵⁸ Budowano je z wikliny przymocowanej do skarpy brzegu palami, funkcjonowały pod nazwą „Verrinnung”. Ich wygląd tak został opisany przez Schubart’a: „Do zakładania chrustem należą pale, zaopatrzone u dołu trzewikiem żelaznym i okuciem na głowie, grubości aż do 15 cali, z których każdy wbija się w grunt 4–5 łokci głęboko, w odstępie dwóch łokci od siebie, po czym obcina się je tak, że przy średniej wodzie wystają na łokieć prawie, toteż przepływające kry nie mogą ich uszkodzić. poza tymi palami zakłada się na całej długości budowy walec faszynowy z gałęzi twardego drzewa, który zasypuje się piaskiem, po czym układa się na to warstwę faszyny, na którą sypie się gruby piasek, potem na to nakłada się 48 warstw rozłupanych dębowych szczap dla większej wytrzymałości, na te znowu wiązki faszyn, po czym sypie się skarpe z dobrej, tłustej ziemi aż do wysokości brzegu, w końcu z pozostałych faszyn plecie się niskie płotki, pomiędzy którymi sadi się młodą wiklinę; o ile w jednym lub w drugim miejscu zauważa się osiadanie, budowla musi być nadstawiona do potrzebnej wysokości”. Budowle te wymagały nakładu kosztów, toteż nie każdy mógł na ich stawianie sobie pozwolić. W tych miejscach, gdzie woda z większą siłą podmywała brzegi, budowano dla odwrócenia prądu od brzegu ostrogi z pali opłatanych wikliną. Wrocław natomiast, chcąc odsunąć koryto rzeki od swoich gruntów (w ten sposób je zabezpieczając), dokonał przekopu od Bartoszowic do Szczytnik. Za: B o r n, op. cit., s. 421–422.

⁵⁹ M. L. Wó j c i k, *Kłęski elementarne w średniowiecznym Wrocławiu: II. Anomalie klimatyczno-meteorologiczne*, „Rocznik Wrocławski”, t. VII, Wrocław 2001, s. 126.

⁶⁰ Czynny był jedynie „koński młyn” na Nowym Targu, prawdopodobnie przenośny, napędzany kieratem. Ibidem, s. 127.

⁶¹ Ibidem, s. 128–129.

czerwonym kolorze. W efekcie Nysa miała barwę krwi, a Odra najpierw zabarwiła się na zielono, a następnie także przybrała krwawy kolor.

Na przełomie średniowiecza i czasów nowożytnych wzrosło znaczenie gospodarcze Odry i jej dopływu – Warty. Wpływ na to miały ogólne przemiany, które ogarnęły Europę. Zmalała tranzytowa rola krajów Europy Środkowej na szlaku wschód – zachód. Zwiększyło się natomiast ich znaczenie jako eksporterów produktów rolnych do Europy Zachodniej. Zapotrzebowanie przede wszystkim na zboże prowadziło do rozwoju m.in. na ziemiach polskich gospodarki folwarczno-pańszczyźnianej. Z drugiej strony, wzrastało zainteresowanie towarami przemysłowymi produkowanymi w krajach Europy Zachodniej, toteż nabierały znaczenia drogi wodne prowadzące do morza. Dotyczy to zwłaszcza Wisły, ale i żegluga odrzańska przeżywała wówczas rozkwit.

Normalizowała się, przynajmniej na początku czasów nowożytnych, sytuacja polityczna terenów nadodrzańskich. Wprawdzie nadal tereny te podzielone były pomiędzy kilka państw, niemniej nie tak często jak w średniowieczu stanowiły teren walk, co też sprzyjało wzrostowi gospodarczemu tych ziem.

ODRZAŃSKA ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA
W OKRESIE PLANU SZEŚCIOLETNIEGO1. Odra w kontekście teoretycznych i ideologicznych
uwarunkowań planu sześcioletniego

Plan sześcioletni stanowił pierwszy powojenny, długofalowy program działania w gospodarce narodowej, w tym także szeroko rozumianej gospodarce wodnej¹. W zarysach obejmował – w resorcie Komunikacji – częściową regulację Wisły, dolnej Odry i Warty; uregulowanie i zabudowę setek kilometrów rzek spławnych i potoków górskich; częściową kanalizację Wisły w jej górnym biegu łącznie z kanałami lateralnymi oraz budowę szeregu zbiorników wodnych. Resort Górnictwa i Energetyki został zobowiązany do budowy zakładów wodno-elektrycznych. Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych obarczono wykonaniem melioracji gruntów ornych i użytków zielonych na obszarach setek tysięcy hektarów, także melioracji podstawowej, przez co rozumiano regulację rzek i wykonanie obwałowań. Ministerstwo Administracji Publicznej zobowiązano do budowy nowych wodociągów i kanalizacji w kilkudziesięciu miastach oraz uruchomienia nieczynnych urządzeń i rozbudowy istniejących. Ponadto zaplanowano budowę wodociągów grupowych na obszarach wymagających w pierwszej kolejności jednolitej gospodarki wodnej (Śląsk, Łódź, Warszawa)².

Plany dotyczące szeroko pojętych zagadnień gospodarki wodnej w okresie funkcjonowania sześciolatki ulegały wielu modyfikacjom. Przedstawienie wszystkich wykraczałoby poza ramy niniejszego artykułu. Zmianom nie ulegała jednakże strategia planu i kolejność celów. Przede wszystkim ograniczano nakłady i redu-

¹ Tekst Dziennik Ustaw 1950, nr 37, poz. 344; Przygotowanie planu, jego główne cele i założenia oraz realizację omawia publikacja *Ustawa o planie 6-letnim*, oprac. Z. Kozik, Lublin 1980; R. Skobelski, *Ziemie Zachodnie i Północne Polski w okresie realizacji planu 6-letniego (1950–1955)*, Zielona Góra 2002, s. 62–70.

² J. Zaremba, *Na progu Planu 6-letniego*, „Gospodarka Wodna” 1950, z. 1, s. 4.

kowano zamierzenia. Analizując założenia planu sześcioletniego, można zauważyć, iż projektowane inwestycje nie stanowiły celu samego w sobie, lecz miały służyć zaspokajaniu potrzeb w wielu dziedzinach gospodarki wodnej, zwiększając przez to ogólny potencjał gospodarczy³.

Z analizy zamieszczonych w różnych redakcjach planu sześcioletniego zapisów poświęconych gospodarce wodnej wynika, że w dziedzinie inwestycji palmę pierwszeństwa dzierżyło dorzecze Wisły, natomiast w odniesieniu do Odry przewidywano inwestycje polegające na budowie taboru żeglugowego i urządzeń przeładunkowych. Założenia w przypadku pomyślnej realizacji miały doprowadzić do zaopatrzenia przemysłu górnośląskiego w wodę; zredukowania przynajmniej o połowę szkód powodziowych; umożliwienia kursowania barek poniżej Warszawy o udźwigu do 400 ton; usprawnienia żeglugi na Odrze poniżej Wrocławia, pozwalając na większe wykorzystanie pojemności barek w czasie niskich stanów wód; zabezpieczenia mostów oraz zapewnienia wody dla Krakowa, a także połączenie go drogą wodną barkami 200-tonowymi z kopalniami Górnego Śląska; stworzenia możliwości uzyskania przeszło 0,25 mld kWh energii rocznie⁴. Planowano regulację Narwi i Biebrzy celem osuszenia bagien (300 tys. ha) i stworzenia zaplecza paszowego dla rolnictwa. Na bazie tychże rzek zamierzano w dalszej perspektywie utworzyć drogę wodną łączącą Warszawę z Białostoczną. Innym rodzajem prac miało być rozpoczęcie budowy portu przemysłowego na Żeraniu i wybudowanie kanału Żerań – Zegrze⁵.

W dziedzinie transportu ładunków planowano osiągnięcie w 1955 roku 1,5 mln ton towarów i pracy przewozowej 765 mln tonokilometrów⁶.

³ Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wrocław), zespół Rejon Dróg Wodnych (dalej: RDW), sygn. I/18, s. 3, Drogi wodne śródlądowe. Ogólne założenia, środki i zadania, struktura, postępek techniczny.

⁴ Ibidem, s. 3.

⁵ Ibidem, s. 3–4.

⁶ Już w czasie trwania planu sześcioletniego założenia te były wielokrotnie weryfikowane. Dużą trudnością jest przedstawienie dokładnych planów na poszczególne lata. Dla potwierdzenia tej tezy fragment Protokołu kontroli Ministerstwa Kontroli Państwowej z 10 lutego 1953 r. przeprowadzonego w PP Żegluga na Odrze (Archiwum Zakładowe Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga na Odrze” we Wrocławiu – dalej AZ ZnO, Materiały pokontrolne): „Plan przewozów na 1952 rok sporządzony był w siedmiu wersjach. Pierwszą wersję projektu planu opracowano w lipcu 1951 roku w oparciu o wytyczne Centralnego Zarządu zatwierdzone przez Ministerstwo Żeglugi, ustalające przewóz towarów w ilości 1169,0 tys. ton i 434 mln tkm. CZ pismem z dnia 21 lipca 1951 r. zawiadamia o nowych wytycznych planu na 1952 zwiększając przewóz towarów do 2 mln ton i 810 mln tkm. Projekt planu w wersji tej nie został jednak całkowicie zakończony, ponieważ pismem z dnia 25 sierpnia 1951 CZ nadsyła nowe wytyczne do planu przewidujące przewóz 773 mln tkm – w oparciu o które opracowano projekt planu we wrześniu 1951 r.

Następnie sporządzono kontrprojekt planu ustalający przewóz towarów w ilości 1642 tys. ton i 627 599 tys. tkm. W oparciu o wytyczne konferencji z dnia 10 września 1951 i pisma CZ z dn.

W zakresie budowy nowego taboru w początkowej fazie planowania przewidywano budowę 551 barek i 280 holowników. Liczby te ulegały w późniejszym czasie redukcji. W planie sześcioletnim zapisano budowę 151 barek i 60 holowników⁷. Na podstawie tego programu wysunięto koncepcję budowy dwóch stoczni. Początkowo planowano budowę stoczni w Głogowie i we Wrocławiu. W związku z tym, że w planie sześcioletnim nie przewidywano rozwoju miasta Głogowa, budowę stoczni przeniesiono do Brzegu. Stocznia w Brzegu miała specjalizować się w budowie barek (jej zdolność produkcyjną określono na 72 barki rocznie). Natomiast stocznia we Wrocławiu w Bartoszowicach przyznano budowę 24 holowników rocznie⁸. Stocznia Wrocław Bartoszowice planowano oddać do użytku w 1952 roku. Już w 1953 roku zamierzano wybudować 8 barek 700-tonowych oraz 6 dużych holowników. Razem w planie sześcioletnim planowano tam produkcję 39 barek, 28 dużych holowników i 8 średnich, oraz zatrudnienie 1250 pracowników. Natomiast w stoczni Brzeg zaplanowano wybudowanie w latach 1954–1955 ośmiu barek 550-tonowych, dwóch 700-tonowych oraz 11 cystern dla Centrali Produktów Naftowych (CPN). Zatrudnienie w stoczni miało znaleźć 1350 pracowników⁹.

Zakładano, iż realizacja planu sześcioletniego spowoduje w przypadku odrzańskiej drogi wodnej systematyczną choć nie raptowną rozbudowę infrastruktury rzeki i taboru pływającego. Zamierzano doprowadzić do: usprawnienia czynności przewozowych oraz znacznego pomniejszenia zbędnych przestojów, zwiększenia szybkości ruchu taboru z 6 do 7 rejsów w sezonie nawigacyjnym, podwyższenia stopnia załadunków z 0,64 w 1949 do 0,7 w 1955 roku, zmniejszania kosztów własnych z jednoczesnym zmniejszeniem dopłat Skarbu Państwa¹⁰.

Ministerstwo Komunikacji wysunęło jako najważniejsze przedsięwzięcia w planie budowę zbiorników retencyjnych oraz regulację rzek. Pierwszeństwo w planowanych inwestycjach przyznano Wiśle i potokom górskim. W celu poprawy warunków nawigacyjnych na Odrze przewidziano regulację uzupełniającą środkowe-

14 września 1951 sporządzono nową wersję planu na przewóz towarów w ilości 1911 tys. ton i 745 581 tys. tkm. Następnie opracowano nową wersję projektu planu na przewóz towaru w ilości 1559 tys. ton i 627 599 tys. tkm.

W październiku 1951 roku opracowano jeszcze jeden projekt planu, który w lutym 1952 r. zatwierdzony został przez CZ na przewóz towarów w ilości 1559 tys. ton i 668 009 tys. tkm. Szczegółowe rozpracowanie zatwierdzonego projektu planu i wysłanie go do CZ do zatwierdzenia nastąpiło z datą dn. 15 marca 1952 r. – zatwierdzenia natomiast dokonano dnia 8 maja 1952 r."

⁷ AP Wrocław, zespół Stocznie Rieczne (dalej: SR), sygn. 83, s. 1, Protokół konferencji w Stocznich Odrzańskich, odbytej 21 czerwca 1949 r., w sprawie programu produkcji taboru rzeczno- 1950–1955 i związanych z programem inwestycji. Co ciekawe, wśród 20 uczestników tej konferencji nie było żadnego przedstawiciela armatorów ani administracji wodnej.

⁸ Ibidem, s. 2, 4.

⁹ Ibidem, s. 54–55, Plan Inwestycyjny 6-letni Stoczni Odrzańskich.

¹⁰ AP Wrocław, RDW, I/18, s. 67.

go odcinka rzeki, wydłużenie kaskady Odry górnej przez budowę stopnia wodnego w Brzegu Dolnym, budowę taboru technicznego i floty handlowej oraz urządzeń przeładunkowych. Zamierzano także, wspólnie z Czechosłowacją, rozpocząć budowę kanału Odra – Dunaj. Utworzono nawet kierownictwo studiów kanału.

W efekcie międzynarodowej sytuacji politycznej, a także mało realnych zamierzeń planu sześcioletniego wprowadzono w nim pod koniec 1950 roku daleko idące zmiany. Nakłady przewidywane na drogi wodne i gospodarkę wodną znacznie ograniczono. Zmniejszono tempo prac przy budowie stopnia wodnego w Brzegu Dolnym. Jednocześnie za najważniejsze zadanie uznano utworzenie drogi wodnej wschód – zachód, a w szczególności użegłownienie Bugu od ujścia Muchawca do ujścia Wisły dla barek 1000-tonowych, o rocznej przepustowości 8 mln ton¹¹.

W 1951 roku wprowadzono zasadnicze zmiany w zakresie eksploatacji dróg wodnych. Zarzucono definitywnie falowe zasilanie Odry wodą ze zbiorników w Otmuchowie i Turawie, przechodząc na zasilanie ciągle, zapewniające co prawda mniejszą głębokość tranzytową, ale jednocześnie ciągły ruch statków i pracy portów. Uchwała nr 657 Prezydium Rządu z 15 września 1951 roku zobowiązała ministra żeglugi do wprowadzenia od 1952 roku gwarantowanej głębokości 120 cm na Odrze od Wrocławia do Szczecina; zorganizowania całodobowej pracy rzeczno-taboru przewozowego i służby dróg wodnych na ważniejszych szlakach; wprowadzenia jednolitego oznakowania dróg wodnych; prowadzenia prac nurtowych w celu usprawnienia ruchu żeglugowego.

Realizację zadań planu sześcioletniego, poza wszystkimi jego znanymi wadami, w przypadku gospodarki wodnej utrudniał fakt, iż zadania te były podzielone pomiędzy różne resorty. Ministerstwo Komunikacji zarządzało drogami wodnymi śródlądowymi z portami i zbiornikami retencyjnymi; Ministerstwo Rolnictwa i Reform Rolnych odpowiadało za melioracje wodne podstawowe i szczegółowe; w gestii Ministerstwa Administracji Publicznej i Ministerstw Przemysłowych znajdowało się zaopatrzenie w wodę ludności i przemysłu oraz odprowadzanie i oczyszczanie ścieków; Ministerstwo Górnictwa i Energetyki odpowiadało za wyzyskanie sił wodnych jako źródła energii, natomiast Ministerstwu Żeglugi przyporządkowano żeglugę i porty morskie¹².

Sprawy podległości uległy pewnemu uproszczeniu z początkiem 1951 roku, kiedy to zagadnienia żeglugi śródlądowej znalazły się w nowo utworzonym Ministerstwie Żeglugi. Problemami dróg wodnych i żeglugi w nowym ministerstwie zajęły się nowo powstały Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych i Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej.

¹¹ *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, Warszawa 1985, s. 50.

¹² Zaremba, op. cit., s. 3.

Mimo ograniczania roli żeglugi odrzańskiej oraz głosów postulujących jej likwidację, w latach pięćdziesiątych w dalszym ciągu prowadzono prace projektowo-badawcze nad połączeniami Odry. Koncentrowano się przede wszystkim na projektowaniu i przygotowaniu studium ekonomiczno-technicznego różnych wariantów połączenia Odry z Wisłą znanego jako Kanał Śląski¹³.

2. Działalność gospodarcza na rzece

a) Administracja wodna i żeglugowa

Okres planu sześcioletniego był bogaty w różnego rodzaju przekształcenia strukturalne i organizacyjne przedsiębiorstw bezpośrednio związanych z rzeką.

Jeszcze w 1949 roku w ramach przygotowań do planu sześcioletniego Ministerstwo Komunikacji postanowiło scalić przewozy żeglugą śródlądową. Dotyczyło to głównie Państwowej Żeglugi Śródlądowej. W maju 1950 roku firma przeszła reorganizację, która jednakże dotyczyła tylko administracji. Zgodnie z duchem czasu w lipcu 1950 roku w obu oddziałach armatora (Wrocław i Warszawa) utworzono wydziały planowania. Nieco wcześniej połączono wydział ruchu z wydziałem handlowym, tworząc jeden wydział eksploatacji. Utworzono również Komisję Usprawnień i Wynalazczości¹⁴. Zadania przewozowe i akwizycyjne prowadzone były przez ekspozytury. W dniu 1 stycznia 1951 roku oddział we Wrocławiu zawiadywał 9 ekspozyturami (Gliwice, Koźle, Opole, Wrocław, Malczyce, Krosno Odrzańskie, Nowa Sól, Kostrzyn, Szczecin). Planowano powołanie jeszcze czterech jednostek w związku z przewidywanym wzrostem znaczenia niektórych ośrodków odrzańskich (Świnoujście, Brzeg, Ścinawa, Głogów)¹⁵.

Centralizacja nie ominęła stoczni rzecznych. Postanowiono je zgrupować w jednej firmie: Państwowym Przedsiębiorstwie „Stocznie Rzeczne”. Głównym celem takiego działania była chęć oddzielenia czynności transportowych od produkcyjno-remontowych. Wynikała ona z żądań, jakie zgłaszano w latach czterdziestych, w szczególności w opracowywanym w 1948 roku tzw. Programie dziesięcioletnim.

¹³ S. Koziański, *Koncepcje połączenia Odry z Wisłą kanałem śląskim na tle historycznym*. W: *Wybrane problemy aktywizacji gospodarki odrzańskiej*, Opole 1981, Zeszyty Odrzańskie. Seria Nowa, nr 10, s. 174–179. O pracach nad projektowaniem kanału zob. W. Banach, A. Dowgiałło, T. Kostecki, *Dotychczasowe koncepcje techniczno-ekonomiczne budowy Kanału Śląskiego*. W: *Drogi wodne w makroregionie południowym. Materiały sesyjne z konferencji w Kamieniu k. Rybnika 1973*, Wrocław 1973, s. 51.

¹⁴ AP Wrocław, zespół Państwowa Żegluga Śródlądowa (dalej: PZŚ), sygn. 11, s. 34, 50, 55, 67, 66–69.

¹⁵ Ibidem, sygn. 33, s. 12.

Powstałe z dniem 1 stycznia 1950 roku przedsiębiorstwo „Stocznie Rzeczne” miało za zadanie scentralizowanie dotychczasowej działalności, racjonalniejsze wykorzystanie urządzeń technicznych oraz jak najszersze wykorzystanie nielicznej kadry inżynierów i techników. Nowo powstałe przedsiębiorstwo poza stoczniami znajdującymi się na Wiśle przejęło od Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej i od Państwowej Żeglugi na Odrze następujące jednostki: stocznie Januszkowice, Rogi, Odrowąż, Dobrzeń, Uraz, stocznie szczecińskie „Gryf” i „Bałtyk”, ponadto warsztaty w Koźlu – Na Cyplu, Rybarze, dwa w rejonie Wrocławia oraz jeden zakwalifikowany jako pływający¹⁶. W cztery miesiące później do przedsiębiorstwa dołączono dwie stocznie z Głogowa oraz jedną z Wrocławia¹⁷, które od 1949 roku były intensywnie modernizowane pod kątem podjęcia produkcji nowego taboru¹⁸.

Z dniem 5 maja 1951 roku powołano do życia Centralny Zarząd Żeglugi Śródlądowej i Stoczni¹⁹. Rozpoczął on działalność 1 lipca 1951 roku. W związku z tym 30 czerwca 1951 roku działalności swojej w dotychczasowych formach zaprzęstały przedsiębiorstwa Państwowa Żegluga Śródlądowa oraz Stocznie Rzeczne. Zmiany strukturalne przeprowadzono nie w formie likwidacji, lecz poprzez dostosowanie do nowo powstałych struktur²⁰.

Na mocy zarządzenia Ministra Żeglugi z 1 października 1951 roku z Oddziału Państwowej Żeglugi Śródlądowej zostało utworzone Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze. Zaczęło ono działać 1 stycznia 1952 roku. Jego dyrektorem został Władysław Magiera. W skład armatora odrzańskiego wchodziła dyrekcja przedsiębiorstwa we Wrocławiu, której podlegały ekspozytury rejonowe z siedzibami w Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie. Ponadto dyrekcji podlegały ekspozytury I klasy w Malczycach, Gryfinie, Krośnie Odrzańskim, Nowej Soli i Opolu oraz ekspozytury II klasy w Kostrzynie i Cigacicach, a także Stocznia Nowa Sól, warsztaty w Koźlu Rybarzach i Wrocławiu Osobowicach. Dyrekcji wrocławskiej podporządkowano utworzony w 1952 roku Oddział Zaopatrzenia Robotniczego, prowadzony według zasad pełnego wewnętrznego rozrachunku gospodarczego²¹.

Rozwiązanie Ministerstwa Komunikacji, a w związku z tym i Departamentu Dróg Wodnych, spowodowało chwilową pustkę w usytuowaniu żeglugi śródlądowej. Od 5 października 1951 roku zadania Departamentu przejął Centralny Zarząd

¹⁶ Ibidem, s. 37, Protokół konferencji w sprawie przekazania przez Państwową ŻnO stoczni i warsztatów, z 10 listopada 1949 r.

¹⁷ S. Gruszecki, *Transport na Odrze 1945–1975* (Studium historyczne), Opole 1979, maszynopis, Zbiory Specjalne Biblioteki PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu, s. 205.

¹⁸ AP Wrocław, SR, sygn. 32, s. 1, Pismo do Ministerstwa Komunikacji z 25 stycznia 1950 r.

¹⁹ Uchwała Rady Ministrów nr 645 z 5 maja 1951 r., „Monitor Polski” nr A-43, poz. 549.

²⁰ AZ ŻnO, Akta normatywne władz nadrzędnych, sygn. I/1, Pismo z 30 czerwca 1951 r., I/2, Pismo z 6 lipca 1951 r.

²¹ AZ ŻnO, Opis rozwoju organizacyjnego PP Żegluga na Odrze, s. 3.

Dróg Wodnych, podlegający Ministerstwu Żeglugi. Instytucja ta z dniem 1 stycznia 1952 roku została przekształcona w Centralny Zarząd Dróg Wodnych Śródlądowych. Zmiany, jakie zaistniały w tej dziedzinie, dotarły także do niższych ogniw administracji i służby wodnej. W miejsce zarządów wodnych utworzono w 1952 roku rejony dróg wodnych. Sferę działalności administracji wodnej ograniczono niemalże wyłącznie do prac utrzymaniowych dróg wodnych. Już w dwa lata później część utworzonych rejonów dróg wodnych została zlikwidowana. Na Odrze z sześciu jednostek pozostały cztery. Pozostawiono rejony w Opolu, Zgorzelcu, Wrocławiu i Szczecinie. Główną przesłanką była chęć zaoszczędzenia środków finansowych oraz zbliżenie na linii centrala – teren.

b) Stocznie i tabor

Zasadniczą przyczyną niewykonania planu przewozowego w latach 1947–1949 były, oprócz uwarunkowań politycznych i hydrologicznych, problemy związane z ilością i jakością taboru oraz jego prawidłową eksploatacją²². W związku z tym, iż wyniki planu trzyletniego wzięto za podstawę przewozów w planie sześcioletnim, nie dziwi fakt, iż założono je na niskim poziomie.

Pod względem jakościowym tabor armatora odrzańskiego w okresie planu sześcioletniego był w złym stanie. Na przykład w 1950 roku z 68 holowników znajdujących się w ewidencji i będących w ruchu 48 stało w remontach przeciętnie przez 35 do 195 dni. W efekcie jeden holownik pracował w sezonie około 140 dni²³. Średni wiek poszczególnych jednostek wahał się od 11 lat w grupie holowników parowych, poprzez 15 lat w przypadku holowników motorowych i 27 lat barek motorowych, po przeszło 30 lat wśród barek bez napędu. Stan techniczny jednostek był pogorszony przez długotrwałe, nieraz kilkuletnie zatopienie.

Powodowało to trudności w planowaniu pracy eksploatacyjnej poszczególnych jednostek i miało bezpośredni wpływ na rytmiczność pracy portów oraz przewozów. Armator borykał się z trudnościami w przygotowaniu na czas floty. Wiele było w tym winy fatalnej pracy stoczni. Wynikało to po części z ustrojowych barier, jakie stawiało państwo, a po części z braku fachowców mogących realizować zlecone im zadania. Dodatkową trudnością w działalności stoczni były braki w zaopatrzeniu w części zamienne, nawet tak podstawowe jak drzewo, a w przypadku holowników dochodził rozrzut typowości, co wobec różnorodności floty powodowało jeszcze większe trudności w realizacji remontów. Niepowtarzalność prac remontowych pociągała za sobą niemożność dokładnego określenia norm zużycia materiałów. Wiązało się to z gromadzeniem zapasów magazynowych ponad potrzebę.

²² M. Z a w a d k a, *Odra w planie trzyletnim*, „Studia Śląskie” 1999, t. 58, s. 87–115.

²³ AZ ZnO, Sprawozdanie eksploatacyjne Oddziału PZŚ we Wrocławiu za rok 1950, s. 2.

Gotowość eksploatacyjna taboru PP Żegluga na Odrze w 1952 roku

Wyszczególnienie	31 marca		31 czerwca		30 września		31 grudnia	
	holowniki	barki ^a	holowniki	barki	holowniki	barki	holowniki ^a	barki
Czynne	37	350	44	261	45	275	23	239
Nieczynne	53	78	44	82	44	74	65	110
w tym:								
Awarie	3	8	5	10	4	10	4	9
Remonty bieżące	6	10	8	7	9	6	8	5
Remonty planowe	32	22	18	29	17	24	40	50
Wycofane z ruchu	12	22	13	27	14	25	13	35
Wraki	---	---	---	9	---	9	11	11

^a Podana liczba nieczynnych obiektów nie zgadza się z sumą wyszczególnionych składników, tak jednak podano w źródle.

Źródło: AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół kontroli inspektorów Ministerstwa Kontroli Państwowej, s. 14–16.

W sprawozdaniu Państwowej Żeglugi Śródlądowej Oddział we Wrocławiu za 1950 rok stwierdzono: „Plan odbudowy obiektów pływających został wykonany przez Stocznie zaledwie w 43% i nie było wypadku, by Stocznie dotrzymały jakiegokolwiek terminu, pomimo zobowiązań i zapewnień”²⁴. Wykonawstwo robót prowadzonych przez stocznie zawodziło pod względem solidności, fachowości i terminowości. Prawie zawsze stocznie zgłaszały do odbioru jednostki nienależycie przygotowane i niekompletnie wyposażone. Duży udział w tych niedoróbkach miał zły nadzór Polskiego Rejestru Statków (PRS). Stocznie, widząc brak reakcji na swoje niedbalstwa ze strony przedstawicieli PRS, nie przykładły wagi do sumienności pracy przy remontach. W 1950 roku z 27 holowników, które miały zostać objęte planowym remontem, wykonano takowy na 24, natomiast z 25 jednostek bez napędu wykonano remont tylko trzech. W przypadku remontów inwestycyjnych z 22 holowników, które miały być odbudowane, wykonano tylko 12 jednostek, z 98 barek bez napędu remont wykonano na 44, a z 5 barek z napędem wyremontowano tylko 3 sztuki²⁵. W 1952 roku Kozielskie Stocznie Rzeczne wykonały tylko 14% planowanych remontów kapitalnych holowników i 75% zaplanowanych remontów barek. Wrocławskie Stocznie Rzeczne wykonały 14% zaplanowanych remontów holowników i 31% barek, Stocznia Żegluga na Odrze w Nowej Soli wykonała 40% zaplanowanych remontów w grupie holowników i 69% w grupie ba-

²⁴ AZ ŻnO, Sprawozdanie..., 1950, s. 3.

²⁵ Ibidem, s. 3.

rek, Szczecińska Stocznia Rzeczna – 24% holowników i 39% barek, a baza remontowa Gryfia Szczecin – 67% zaplanowanych remontów holowników²⁶. Częściowo winę za zły stan floty ponosił sam armator, zatrudniając załogi z niskimi kwalifikacjami, przede wszystkim na holownikach. Do tego dodać należy żeglugę przy bardzo niekorzystnych stanach wód, podczas której dochodziło do uszkodzeń pościcia. Zakres robót i ich koszty w latach planu sześcioletniego cały czas wzrastały²⁷.

W latach 1950–1956 odbudowano 24 holowniki o łącznej mocy 5444 KM oraz 97 barek o łącznej pojemności 49 468 ton. Wybudowano 7 nowych holowników o łącznej mocy 2000 KM oraz 32 nowe barki typu „Wielka Wrocławka”. Za granicą zakupiono dwa holowniki. Armator odrzański przekazał do innych przedsiębiorstw 5 holowników i 71 barek oraz wycofał z użycia 11 holowników i 30 barek²⁸. Ogółem w 1955 roku Żegluga na Odrze dysponowała 42 holownikami oraz 235 barkami bez napędu. Przeciętny „wiek” holowników parowych wynosił 18 lat, a holowników motorowych 22 lata. W przypadku barek bez napędu średnia ta wynosiła 37 lat²⁹.

Niska jakość i opieszałość prac stoczniowych spowodowana była także brakami w dokumentacji technicznej oraz jej różnorodnością. Prace stoczniowe na rzecz taboru odrzańskiego hamowała produkcja dla przemysłów hutniczego i węglowego. Prowadzono ją w większości stoczni odrzańskich. Produkowano tam też wózki kopalniane, suwnice i inne urządzenia. Działalność na rzecz podmiotów pozażeglugowych była atrakcyjna dla stoczni z wielu względów. Pomimo zawiloci obsługi finansowej oraz wątpliwej dochodowości podejmowały one tę produkcję chętnie. Przyczyn należy dopatrywać się w prostocie produkcji, nie wymagającej wielu nakładów czy skomplikowanej robocizny oraz w łatwości dotarcia do surowców³⁰. Ponadto stocznie chętniej przyjmowały do produkcji zlecenia na budowę nowych jednostek na potrzeby innych użytkowników dróg wodnych, głównie administracji wodnej i przedsiębiorstw eksploatacji kruszyw³¹.

Widząc narastające problemy z jakością taboru oraz jego niedobór ilościowy, w okresie planu trzyletniego planowano powołanie centralnej jednostki projektowej.

²⁶ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół kontroli z 10 lutego 1953 r., s. 23.

²⁷ Ibidem, Protokół kontroli z 3 kwietnia 1956 r., s. 10.

²⁸ A. Dowgiałło, *Stan i rozwój żeglugi na Odrze*, „Gospodarka Wodna” 1958, z. 4, s. 162.

²⁹ Tabor eksploatowany przez Żeglugę na Odrze w latach 1946–1970, Zbiory Specjalne Biblioteki PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu.

³⁰ Wielkość produkcji była znaczna, tylko w latach 1952–1953 wykonano 366 ton konstrukcji na potrzeby hutnictwa oraz 3500 ton na potrzeby przemysłu węglowego. AP Wrocław, SR, sygn. 151, s. 55, Ocena wykonania planu za okres 1.01–31.12.1953 r.

³¹ O problemach produkcyjnych stoczni w okresie planu sześcioletniego zob. Gruszecki, op. cit., s. 203–214.

Głównym jej zadaniem miało być projektowanie uniwersalnych jednostek dla żeglugi śródlądowej. Już w pierwszym roku istnienia Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego opracowano dokumentację barki holowanej tzw. Wielkiej Wrocławki. Z opisu zamieszczonego w księdze pamiątkowej Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu dowiadujemy się, że była to barka o nośności 560 ton, przeznaczona do przewozu ładunków masowych i drobnicy w pociągach holowniczych, stosowana także do składowania. Miała 3 ładownie kryte oraz pomieszczenia załogowe składające się z mieszkania rodzinnego sternika i kabin dla 6 samotnych członków załogi. „Wielka Wrocławka” wzorowana była na podobnych barkach zbudowanych przed I wojną światową, lecz przeszła gruntowną modernizację, polegającą na usunięciu drewnianego dna, zastąpieniu konstrukcji nitowanej spawaną, polepszeniu warunków bytowych załogi oraz zastąpieniu steru wahadłowego sterem zrównoważonym, wychylanym za pomocą maszyny sterowej³². W latach planu sześcioletniego wybudowano, przede wszystkim w Głogowskiej Stoczni Rzeczej, w oparciu o tę dokumentację 32 barki typu „Wielka Wrocławka”, które zastępowały wycofywane stare jednostki.

Poza barkami holowanymi udało się doprowadzić do budowy i ukończyć prototypy holowników – motorowego o mocy 300 KM i parowego o mocy 250 KM.

W latach pięćdziesiątych coraz śmielej zaczęto myśleć o budowie nowoczesnych jednostek, przede wszystkim barek motorowych, oraz o wprowadzeniu nowego systemu transportu ładunków, jakim był wówczas system pchania³³.

c) Przewozy żeglugowe i praca portów

Po przejęciu administracji wodnej z rąk radzieckich, po odzyskaniu opornie oddawanych portów w Opolu i Malczycach, powolnym porządkowaniu problemów radzieckiej bazy przeładunkowej w Szczecinie³⁴ oraz po jako takim uporząd-

³² XX lat pracy Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego, Wrocław 1972, s. 15.

³³ Jeden z pierwszych artykułów na ten temat ogłosili W. Magiera i A. Dowgiałło, *Holowanie, pchanie i własny napęd barek w żegludze śródlądowej*, „Gospodarka Wodna” 1953, s. 424–428.

³⁴ Szerzej zob. M. Zawałka, *Odrzańskie porty śródlądowe po 1945 roku*, Zielona Góra 1998, Studia Zachodnie, nr 3, s. 127–139; tenże, *Żeglugowy tabor odrzański w XX wieku*, Zielona Góra 1999, Studia Zachodnie, nr 4, s. 138–144; R. Techman, *Strefa radziecka w porcie szczecińskim w latach 1947–1955*, „Zapiski Historyczne” 1994, z. 1, s. 75–95; tenże, *Przejmowanie portu szczecińskiego przez polskie władze w latach 1945–1947*. W: *Problematyka ekologiczna, edukacyjna i informacyjna w dorzeczu Odry. Wybrane zagadnienia*, Opole 2000, Zeszyty Odrzańskie. Seria Nowa, nr 18–19, s. 117–145; tenże, *Stacjonowanie wojsk radzieckich w Świnoujściu po II wojnie światowej*, „Nautologia” 1999, nr 3–4, s. 11–31; tenże, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945–1956*, Szczecin 2000, maszynopis, Biblioteka Uniwersytetu Szczecińskiego; A. Hutnikiewicz, *Szczecin w polskiej polityce morskiej w latach 1945–1950*, Szczecin 1991; oraz recenzja tej pracy dokonana przez R. Techmana, „Zapiski Historyczne” 1994, z. 1, s. 158–

kowaniu szlaku wodnego, już w 1949 roku można mówić o znaczącej ilości przewiezionych ładunków, mimo stosunkowo szczupłego taboru i niewielkich zasobów ludzkich.

Przewozów dokonywano zarówno na trasach długich, jak też średnich i krótkich oraz lokalnych. Tradycyjnie największe znaczenie miała relacja porty Śląska – porty ujścia Odry, przede wszystkim Szczecin. Wożono na niej węgiel i pochodne – w przewozach w dół rzeki, oraz rudę żelaza i surowce dla przemysłu chemicznego (apatyty, fosforyty) – w górę rzeki. Częściowe unormowanie stosunków własnościowych w porcie szczecińskim spowodowało zwiększenie przewozów żegluga śródlądową dla przemysłu przyportowego węgla w relacji Szczecin – Świnoujście oraz kruszywa na trasie Bielinek – Szczecin³⁵.

Armator odrzański w okresie planu sześcioletniego borykał się z wieloma kłopotami natury technicznej i organizacyjnej. Nie one były jednak jedynym zmartwieniem przewoźników odrzańskich. Brakowało masy ładunkowej, przede wszystkim dla barek podążających w górę rzeki. Dochodziło do częstych konfliktów pomiędzy armatorem a dostawcą węgla dla holowników parowych, z uwagi na jego fatalną jakość³⁶. W stacjach bunkrowych nienależących do przewoźnika odrzańskiego dochodziło do opóźnień w bunkrowaniu jego holowników³⁷. Ponadto żegludze nie udało się przechwycić wielu partii ładunków, które mogła przewieźć, z uwagi na brak zainteresowania ze strony zakładów – odbiorców. Na przykład w 1953 roku Żegluga na Odrze mogła przewieźć dużą partię fosforytów na trasie Gdynia – Gdańsk – Wrocław, niemniej dźwig w zakładzie na Swojcu we Wrocławiu był nieczynny, a firma, która była jego właścicielem, nie zdradzała ochoty do jego wyremontowania³⁸.

Groźba niezrealizowania planu przewozów spowodowała pojawienie się pomysłu żeglugi całodobowej. Mimo braków kadrowych powoli i systematycznie ten pomysł wdrażano³⁹.

Przygotowania formalne do żeglugi nocnej rozpoczęto 10 września 1951 roku, kiedy to we Wrocławiu została zorganizowana konferencja z udziałem przedstawicieli żeglugi radzieckiej, czeskiej i polskiej. Postanowiono wyłonić grupy eksper-

164; R. Techman, M. Zawadka, *Administracja radziecka na Odrze 1945–1946*, „Śląsk Opolski” 2000, nr 4.

³⁵ AZ ŻnO, Sprawozdanie... 1950 r., tab. 5.

³⁶ AZ ŻnO, Protokół narady roboczej w Zarządzie Żeglugi na Odrze, która odbyła się 20 kwietnia 1953 r., s. 3. Sytuacja była tak dalece niekorzystna dla ŻnO, iż przeprowadzono wstępne rozmowy z Politechniką Śląską w Gliwicach w celu dokładnej analizy węgla bunkrowego, Ibidem, s. 8.

³⁷ AZ ŻnO, Protokół narady..., 20 kwietnia 1953, s. 2.

³⁸ Ibidem, s. 6.

³⁹ A. Arkuszewski, *Zagadnienia nocnej żeglugi na Odrze*, „Gospodarka Wodna” 1953, s. 201–206.

tów, które miały opracować zagadnienie. Już w niespełna dwa tygodnie później na konferencji odbytej 21 września 1951 roku zdecydowano, że żeglugę nocną można uprawiać w tym okresie jedynie w górę rzeki, z powodu zbyt małego doświadczenia załóg pływających. Uznano, że jedynie na Kanale Gliwickim i na odcinku Bielinek – Szczecin można prowadzić żeglugę całodobową⁴⁰.

Pierwsze rejsy całodobowe przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze zorganizowało jeszcze w 1951 roku. Od 13 listopada do 20 grudnia odbyło się 7 kursów na całej trasie z udziałem przedstawicieli Centralnego Zjednoczenia, Zarządu Żeglugi na Odrze, dyrekcji okręgowych dróg wodnych i lokalnych państwowych zarządów wodnych. Jazdy te wykazały wiele niedociągnięć i trudności do pokonania przez przedsiębiorstwo i administrację dróg wodnych⁴¹. W 1952 roku żegluga całodobowa odbywała się sporadycznie z uwagi na liczne trudności piętujące się przed administracją wodną. Te zaś wynikały przede wszystkim z jej małej mocy przerobowej i szczupłości środków inwestycyjnych. Brakowało pieniędzy na dokładne oznakowanie szlaku i występujących na nim utrudnień. Problemy zaczęły stwarzać także placówki WOP, albowiem w tamtym okresie jednostki odrzańskie, przede wszystkim pod polską i czechosłowacką banderą, były normalnie odprawiane przed wejściem na graniczny odcinek Odry. Zresztą postój na granicznym odcinku Odry generalnie był zabroniony. Mógł się odbywać jedynie w kilku ściśle do tego celu wyznaczonych miejscach. Podstawowy problem, który podnosił WOP, to przede wszystkim brak oświetlenia stacji odpraw celnych w Miłowie. Innym problemem zgłaszanym przez WOP był brak oświetlenia numerów barek i nazw holowników, z którego to powodu zaistniał konflikt pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami⁴². W 1954 roku rejsy nocne na poszczególnych trasach odrzańskich w stosunku procentowym do całości holowań przedstawiały się następująco: Wrocław – Szczecin 11%, Szczecin – Wrocław 35%, Wrocław – Koźle 36%, Koźle – Wrocław 19%, Kanał Gliwicki 34%, rejon dolnej Odry 28%⁴³.

Innego rodzaju przeszkodą w sprawnym funkcjonowaniu żeglugi odrzańskiej, wynikającą z „klimatu” wczesnych lat pięćdziesiątych, była sprawa postoju barek na wysokości ujścia Warty. W 1952 roku zakazano postoju przy ujściu Warty do Odry i w związku z tym holowniki i barki musiały wchodzić do portu Kostrzyn, zlokalizowanego 2 km w górę rzeki Warty. Powodowało to utrudnienie, albowiem

⁴⁰ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Wyjaśnienia dyr. ŻnO W. Magiery z 5 maja 1952 r., s. 1.

⁴¹ Ibidem, s. 1.

⁴² Ibidem, s. 2–4. Tam też cała korespondencja, poczynawszy od Gabinetu Ministra Żeglugi, poprzez Centralny Zarząd, po WOP, administrację wodną i armatora odrzańskiego. A wszystko przez brak określenia „technicznych wymogów oświetlenia”.

⁴³ Gruszecki, op. cit., s. 198; Efekty żeglugi całodobowej omawia – oddając w artykule ducha epoki – J. Zelniker, *Dotychczasowe wyniki żeglugi całodobowej na Odrze*, „Gospodarka Wodna” 1953, s. 429–430.

chcąc z powrotem dostać się na Odrę, barki musiały być puszczane samospławem. Obliczono, iż przy średnim zawijaniu do portu 15 pociągów holowniczych miesięcznie następowała strata 110 godzin w efektywnej pracy barek i holowników. Zawinięcie do portu powodowało, iż jednostki te mogły być ponownie poddane kontroli celnej i WOP⁴⁴.

Zupełnie innym problemem było usytuowanie żeglugi śródlądowej w obsłudze przez służby portowe Szczecina i Świnoujścia. Pierwszeństwo w rozładunku i załadunku miały Polskie Koleje Państwowe (PKP). Dużo też do życzenia pozostawiała koordynacja załadunku i rozładunku barek. Dlatego nie dziwi fakt, iż w porcie Szczecin w oczekiwaniu na załadunek bądź rozładunek od 21 marca do 30 marca 1952 roku średnio oczekiwały 93 barki, natomiast od 18 maja do 4 czerwca tego samego roku 47 jednostek. Oprócz tego przy różnych nabrzeżach przeładunkowych prace przeładunkowe nie przebiegały sprawnie (np. Huta Stołczyn-Szczecin przetrzymywała od 2 do 13 maja 1952 roku 9 barek Żeglugi na Odrze i 11 barek Żeglugi na Wiśle)⁴⁵.

Tabela 2

Ruch barek w porcie szczecińskim w latach 1950–1955

Lata	Liczba barek na wejściu			
	ogółem	w tym barki		
		PRL	CSR	NRD
1950	1 004	673	188	143
1951	1 202	632	267	303
1952	2 629	1 597	306	726
1953	2 252	1 582	237	433
1954	2 487	1 767	240	480
1955	1 860	1 306	186	369

Źródło: E. Dobrzycki, *Morska funkcja Szczecina w organizmie gospodarczym Polski Ludowej 1945–1960*, Szczecin 1967, s. 175.

Z dostępnych źródeł wynika, iż poza przyczynami podanymi wyżej oraz przewarami nawigacyjnymi na Odrze, największą trudność dla efektywnego wykorzystania żeglugi śródlądowej stanowiło jej marginalne umiejscowienie w systemie obsługi portu szczecińskiego. Co prawda, już od 1952 roku na Odrze praktycznie nie pracował armator radziecki, ale weszły na większą skalę jednostki czechosło-

⁴⁴ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół z dn. 4 marca 1953 r. kontroli Ekspozytury Żeglugi na Odrze w Kostrzynie przez inspektorów Ministerstwa Kontroli Państwowej, s. 1.

⁴⁵ Ibidem, s. 16–17.

wackie i niemieckie i one w ramach szeroko pojętego internacjonalizmu były traktowane protekcyjnie. (Jednakże jakość obsługi w porcie szczecińskim musiała być fatalna, albowiem po 1956 roku flota czechosłowacka niemal w całości przeniosła się z Odry na Łabę)⁴⁶.

Wskutek braku taboru, jego nieefektywnego wykorzystania, wobec częstych awarii urządzeń dźwigowych nie może dziwić fakt, iż zdolności przeładunkowe zespołów portowych wykorzystywane były w granicach 50%. W zespole portowym Koźle-Gliwice brakowało drugiego parowozu przetokowego, a pracujący nie był w stanie na czas podstawić wagonów na za- i wyładunek. Praca portów zależała także od PKP. Często narzekano na wadliwe kompletowanie składów pociągów, co powodowało oczekiwanie barek na pełny załadunek jednolitym ładunkiem bądź wyszukiwanie w składzie pociągów wagonów z takim samym ładunkiem⁴⁷.

W latach planu sześcioletniego jednostki żeglugi śródlądowej korzystały z wielu miejsc za- i wyładunku. Poza dużymi portami odrzańskimi, barki załadowywane były w Choruli, Kątach, Głogowie, Kostrzynie, Trzebieży i Bielinku. Na podstawie szczegółowych danych za 1950 rok można zauważyć⁴⁸, iż w 9 portach odrzańskich przeładowywano 1 704 561 ton ładunków. Największy udział miał w tym port Koźle (700,5 tys. ton). W Gliwicach przeładowano 445,5 tys. ton, we Wrocławiu – 229,8 tys. ton, w Opolu – 172,7 tys. ton i w Szczecinie – 100,7 tys. ton. W Malczycach przeładunki wynosiły niespełna 39,3 tys. ton, a w Nowej Soli, Cigacicach i Kostrzynie nie przekroczyły 6 tys. ton⁴⁹.

W podziale rodzajowym ładunków przodowała ruda tranzytowa (728 tys. ton). Przeładowywana była w portach Koźle, Opole, Wrocław, Malczyce i Szczecin. Na drugim miejscu znajdował się węgiel przeładowywany na barki radzieckie – 267 696

⁴⁶ AP Szczecin, ŻnO, sygn. 47, s. 3. Analiza ekonomiczna Oddziału Szczecin Państwowego Przedsiębiorstwa „Żegluga na Odrze”, 1954.

⁴⁷ AZ ŻnO, Protokół kontroli z 1 kwietnia 1954 r., s. 3.

⁴⁸ Ibidem, Sprawozdanie..., 1950 r., tab. 9 i tab. 4. Dane w tabelach są niejednokrotnie sprzeczne. W związku z brakiem możliwości weryfikacji nie mogą być uważane za pewne.

⁴⁹ Ibidem, tab. 9. Trudno precyzyjnie jest określić, jaka wielkość operacji przypadła na przeładunki pozawodne (czyli na relacje ład – ład, wagon – ład – wagon oraz wagon – wagon) oraz na jednostki obce – czechosłowackie i radzieckie. W innej tabeli (nr 4) wysokość ładunków załadowanych na polskie barki określono na 761 tys. ton, ale uwzględniono w nich także przeładunki małych portów i przeładowni. Dla przykładu tylko w Bielinku przeładowano 248 tys. ton ładunków (kruszywo). W przypadku Szczecina mamy do czynienia z rozbieżnością pomiędzy tabelami. Przewozy w rejonie Szczecina były znacznie wyższe niż przedstawione dane, albowiem armator odrzański nie uwzględniał w swoich statystykach przeładunków portu morskiego na barki, a do danych włączał tylko przeładunki przy swoich nabrzeżach. Gruszecki, op. cit., s. 201 podaje, iż „w dostępnych nam materiałach i opracowaniach nie znaleźliśmy danych informujących o przeładunkach żeglugi śródlądowej w Szczecinie w okresie planu 6-letniego”, ponadto dane zawarte w opracowaniu Gruszeckiego nieco różnią się od przytoczonych powyżej.

ton, w tym 80% w porcie Gliwice⁵⁰, dalej ruda krzyworska (105,9 tys. ton) oraz złom w ilości 75 tys. ton. Tradycyjny ładunek, jakim miał być w 1950 roku węgiel, występował w niewielkich ilościach: węgiel eksportowy 94,5 tys. ton i krajowy 77,4 tys. ton⁵¹.

Tabela 3

Przeładunki żeglugi śródlądowej w portach Odry w latach 1950–1955
(w tys. ton operacyjnych)

Port/Rok	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Gliwice	446	578	628	867	763	937
Koźle	701	798	798	907	1177	1216
Opole	60	265	280	265	48	12
Wrocław	370	312	400	807	912	949
Malczyce	94	111	120	201	187	175
Cigacice	18	15	17	16	16	29
Inne	10	15	18	19	21	26
Razem	1699	2094	2261	3082	3124	3344

W związku z fragmentarycznością źródeł trudno jest ustalić, czy dane te dotyczą całości przeładowywanych w portach ładunków, czy tylko na rzecz armatora odrzańskiego.

Źródło: Gruszecki, op. cit., s. 202.

d) Kadry i warunki pracy

Niezadowolające efekty eksploatacyjne spowodowane były nie tylko słabą jakością taboru, lecz również niską jakością jego obsługi. Przedsiębiorstwa żeglugowe i stocznie w dalszym ciągu borykały się z dużymi brakami kadrowymi. Ponadto występowała duża fluktuacja kadr. Mimo rozwinięcia na znaczną skalę przygotowywania rezerw we własnym zakresie, nie były w stanie obsłużyć nawet tych jednostek, które posiadały. Załogi próbowano werbować na wiele sposobów. Najważniejszym i najprostszym było korzystanie z absolwentów szkół żeglugi. Jednakże nie byli oni zainteresowani pracą na obiektach pływających. Innym sposo-

⁵⁰ Oprócz węgla w statystykach figuruje „miał sowiecki” w ilości 50 tys. ton (Koźle) oraz węgiel bunkrowy 5,7 tys. ton w Koźlu i 4 tony w Cigacicach, AZ ŻnO, Sprawozdanie..., 1950, tab. 10. Dla porównania węgiel bunkrowy określany jako czeski występuje w przeładunkach portu Koźle (395 ton), Wrocław (317 ton), Nowa Sól (164 tony), Cigacice (130 ton), Kostrzyn (776 ton) i Szczecin (2526 ton), w ilości mniejszej o 1346 ton niż bunkier sowiecki. Ilość węgla bunkrowego na potrzeby polskich jednostek przeładowanego na całej trasie wynosiła 29,6 tys. ton. Dla pełnego obrazu brak danych o ilości węgla bunkrowego, którego jednostki sowieckie używały w portach niemieckich (Eisenhüttenstadt, Frankfurt nad Odrą, Magdeburg i Berlin).

⁵¹ Ibidem, analiza danych z tab. 4 uzupełniona informacjami z tab. 9 i 10.

bem mającym przynieść efekt była akcja werbunkowa w wojsku. Jej wynik należy ocenić jako mizerny. W 1952 roku ze 100 żołnierzy, którym proponowano pracę, do armatora odrzańskiego przybyło zaledwie 12, z których tylko 2 podjęło pracę w Żegludzie na Odrze. Reszta, tj. 88 kandydatów, została zwerbowana do pracy w Polskiej Marynarce Handlowej i innych przedsiębiorstwach, oferujących znacznie lepsze warunki pracy niż żegluga⁵². Do kłopotów z pozyskaniem nowej kadry dochodziły trudności z utrzymaniem starej. Imano się wszystkich możliwych sposobów. Wydział Polityczno-Wychowawczy przedsiębiorstwa rozpowszechniał nieprawdziwe informacje o podwyżkach zarobków. Przedstawiciel Żeglugi na Odrze konferował w Urzędzie Wojewódzkim w Opolu, gdzie uzgodniono, iż wyrażający chęć odejścia marynarze, bosmani, sternicy będą kierowani przez Urząd Zatrudnienia do pracy w kamieniołomach. I – jak stwierdza w swoim piśmie dyrektor Żeglugi na Odrze Władysław Magiera – „trzy, ewentualnie cztery takie skierowania zahamowały w dalszym stopniu odpływ pracowników, a raczej pęd do zwalniania się”⁵³.

Brak kadr był niejednokrotnie przyczyną wstrzymania załadunku barek bądź zatrzymania już załadowanych⁵⁴. W 1950 roku przestoje barek z tego powodu w przypadku niektórych jednostek wynosiły od 12 do nawet 60 dni. Nieco lepiej było z obsadą na holownikach, tutaj odnotowywano jedno-, dwudniowe przerwy w nawigacji powstałe z braku załóg⁵⁵. Z braku rezerw niejednokrotnie pojawiały się trudności w obsadzie barek przejmowanych z remontu⁵⁶.

Przez cały okres planu sześcioletniego możemy mówić o nie najlepszej jakości kadr armatora odrzańskiego, zarówno zatrudnionych na barkach jak i pracowników portowych. Słaba była także jakość kadry technicznej i dyspozytorskiej. Ponadto brak sił fachowych i roboczych a przede wszystkim chęć utrzymania dotychczasowych pracowników powodowały masowe przyjęcia na etaty praktykantów i marynarzy – żon bosmanów, sterników i kapitanów. Kadra zarządzająca zdawała sobie z tego sprawę⁵⁷, niemniej sama nie czyniła żadnych kroków, które mogłyby skutecznie podnieść poziom kwalifikacji pracowników.

⁵² AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Wyjaśnienia dyr. ŻnO Władysława Magierę do pytań Kontroli Centralnego Zarządu Żeglugi Śródlądowej i Stoczni, Wrocław 5 maja 1952 r., s. 5–6.

⁵³ Ibidem, s. 6.

⁵⁴ AZ ŻnO, Protokół narady roboczej, która odbyła się w Zarządzie „Żeglugi na Odrze” 11 maja 1953 r., s. 8–9.

⁵⁵ AZ ŻnO, Sprawozdanie..., 1950 r., s. 4.

⁵⁶ Ibidem, s. 4. W 1950 r. tylko z powodu braku załóg nie wprowadzono do ruchu w październiku 10 barek, a w listopadzie i grudniu 6 jednostek. Straty w przewozach szacowano na 10 tys. ton. Ponadto w tym roku wskutek jesiennego poboru do wojska armator stracił około 100 palaczy, bosmanów i pomocników maszynistów, co spowodowało w listopadzie przestoje 6 barek i 8 holowników (s. 8).

⁵⁷ Świadczy o tym dokument w Archiwum Akt Nowych (dalej: AAN), zespół Komitet Centralny Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (dalej: KC PZPR), 237/XIII – 123, s. 18, Podstawowe zadania aparatu polityczno-wychowawczego w żegludzie śródlądowej. Referat węglowy na zakończenie

Istniejąca od 1947 roku szkoła kształcąca na potrzeby armatora odrzańskiego borykała się na początku lat pięćdziesiątych z wieloma trudnościami. Jedną z nich był ograniczony nabór młodzieży do szkoły. Prowadzono w niej przede wszystkim naukę na kierunku mechanicznym. Kierunek nawigacyjny istniał jedynie w roku szkolnym 1950/51. W następnym został przeniesiony do Elbląga. W czerwcu 1953 roku Ministerstwo Żegluga zlikwidowało szkołę w Elblągu, a uczniów przeniesiono do Wrocławia. W roku szkolnym 1953/54 wstrzymany został nabór do Zasadniczej Szkoły Żegluga Śródlądowej. W jej miejsce powołano Technikum Żegluga Śródlądowej, z trzema specjalnościami: służba pokładowa na statkach rzecznych, obsługa maszyn statków rzecznych oraz eksploatacja portów i floty rzecznej. Nabór na trzeci kierunek trwał tylko dwa lata. Rok utworzenia Technikum okazał się najtrudniejszy w historii szkoły. Nawarstwiający się kłopoty wychowawcze, związane przede wszystkim z przenosinami szkoły z Elbląga, oraz zmiany personalne na stanowisku dyrektora szkoły spowodowały istny najazd wizytacji i komisji władz oświatowych i żeglugowych. Ze szkoły zwolniono wielu pedagogów oraz relegowano znaczną liczbę uczniów⁵⁸.

Fatalnie wyglądało szkolenie, zarówno w Zasadniczej Szkole Żegluga Śródlądowej, jak i organizowane przez armatora. Przede wszystkim brak było pomocy naukowych w postaci skryptów czy też plansz. Z przyczyn politycznych i społecznych zwiększono nacisk, aby do zawodu trafili ludzie zupełnie niepowiązani z tradycjami żeglarskimi⁵⁹, czyli przede wszystkim spoza Śląska Opolskiego⁶⁰. Według zgodnych opinii, powstałych w połowie lat pięćdziesiątych, szkoła nie dawała pozytywnych wyników z uwagi na przypadkową rekrutację i dobór kadry. Także władze nadrzędne krytycznie oceniały pracę nauczycieli. Twierdzono, że „grono nauczycielskie pod względem fachowym nie dawało gwarancji opanowania przez

kursu instruktorów polityczno-wychowawczych żegluga śródlądowej, Wrocław 20 października 1951 r.: „Najpoważniejszym brakiem jest niska wydajność pracy, powodująca wysokie koszty własne, dzięki czemu żegluga śródlądowa jest deficytowa [...] Główną jednak rolę odgrywają poważne niedociągnięcia w dziedzinie organizacji pracy taboru rzecznej oraz słaba dyscyplina pracy wśród załóg pływających [...]. Brak kontroli nad postojem barek na przystankach na trasie, dzięki czemu wydłuża się on ponad normę. Wśród załóg pływających szerzy się plaga pijaństwa, która podrywa stan zdrowotny marynarzy i podrywa dyscyplinę pracy”.

⁵⁸ 40 lecie szkoły, 1947–1987, III Zjazd absolwentów Zespołu Szkół Żegluga Śródlądowej, Wrocław 1987, s. 13–14.

⁵⁹ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Uwagi i wnioski dotyczące organizacji Żegluga Śródlądowej w Polsce, s. 4. „ŻnO wytyczyła pewną linię aby przeszkalać w zawodzie żeglarskim jak najwięcej ludności napływowej, aby w pewnym stopniu uniezależnić się od autochtonów, których uważano za niepewnych i traktowano jako obywateli gorszych”.

⁶⁰ AAN, KC PZPR, sygn. 237/XXXI/184, Pismo KW PZPR we Wrocławiu do Wydziału Ekonomicznego KC PZPR wskazuje, iż dotychczas 90% stanu osobowego załóg jednostek pływających na Odrze stanowili autochtoni. Zarzucano im: częste ucieczki do RFN, odmowę przyjmowania książeczek żeglarskich oraz odmowę podpisu pod apelem sztokholmskim.

uczniów wiadomości teoretycznych i zastosowania ich w praktyce”⁶¹. Zresztą metody pracy w szkole mogły niejednego czternastolatka skutecznie zniechęcić do poznawania tajników zawodu⁶². Jak już wcześniej powiedziano, działalność szkoły nie zadowalała armatora wrocławskiego, przede wszystkim pod względem ilościowym. W związku z tym wydzielono dwie barki parowe, na których na kursach trzymiesięcznych w szybkim tempie przeszkalano i przygotowywano do zawodu. Organy kontrolujące proces szkolenia w Żegludzie na Odrze stwierdzały wiele zaniedbań. Najczęściej zarzucano kapitanom barek szkolnych lub jednostek, na których pływali praktykanci, niewłaściwy stosunek do młodzieży.

Szkolenie nowych pracowników stanowiło wypadkową tego, co się działo wewnątrz przedsiębiorstwa. Alkoholizm i pijaństwo wśród załóg były tak powszechne, że zwracano na to uwagę tylko podczas większych rozrób bądź ewidentnych przestojów barek⁶³.

Widać było znaczne animozje pomiędzy załogami pływającymi i załogami lądowymi. Najczęściej przejawiało się to w czasie bunkrowania statków. Załoga lądowa kończyła bowiem pracę o godzinie 15, bez względu na to czy w kolejce czekał jakiś holownik lub nawet był pod załadunkiem. Budziło to niezadowolenie załóg pływających, których płaca zależała od miernika tonokilometrów.

Warunki higieniczne na barkach i holownikach można określić jako spartańskie. Często nie było tam żadnych możliwości skorzystania z kąpieli. Brakowało miejsca na pranie ubrań roboczych, bielizny osobistej i pościeli. Zaopatrzenie w żywność, silnie w tym okresie scentralizowane, pozostawiało wiele do życzenia

⁶¹ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Uwagi i wnioski..., s. 4.

⁶² W latach pięćdziesiątych szkoła kształciła około 250 uczniów. Większość z nich mieszkała w internacie, który został urządzony na II piętrze budynku szkolnego. W dawnych salach wykładowych, przerobionych na sypialnie, mieściło się po 30–40 łóżek piętrowych. Nauka własna odbywała się w salach lekcyjnych. Niewielka stołówka mieściła się w piwnicach i pracowała na trzy zmiany. Powyższe dane oraz opis pierwszych miesięcy w szkole przynosi publikacja pamiątkowa *40-lecie szkoły...*, s. 15. Warto przytoczyć fragment: „Uczniowie klas I technikum przechodzą tzw. dwumiesięczny okres «rekrucki». Ostrzyżeni na «zero» i umundurowani w używane kombinezony koloru zielonkawego, stanowili dość osobliwą grupę. Indywidualnie trudni do rozpoznania. W życiu szkolne i internatowe wdrażali ich starsi koledzy z ZSZS stosując często metodę «przez nogi do głowy». Stąd na dość dużym obszarze szkoły można było zobaczyć przepisową musztrę, biegi i czołganie w wykonaniu pierwszoklasistów pod komendę starszych kolegów. Okres rekrucki zakończył się na początku listopada – przydziałem dla «młodych» sortów mundurowych. Były to wprawdzie typowe mundury marynarskie, ale mocno już podniszczone. Długo trwały zabiegi renowacyjne, ale w końcu uczniowie wyglądali jak na «wilków morskich» przystało, z orzelkami na czapkach i przeróżnymi napisami na otokach”. Po ukończeniu trwającego w tej szkole 9-miesięcznego roku szkolnego następowała praktyka. Uczniowie klas pierwszych i drugich odbywali ją na statkach szkolnych o prymitywnych warunkach socjalnych. Uczniowie klasy trzeciej mieli praktykę indywidualną na barkach i holownikach, gdzie mogli zapoznać się bezpośrednio z tajnikami życia marynarskiego.

⁶³ AZ ŻnO, Protokół narady..., 11 maja 1953 r., s. 3.

i stanowiło żelazny punkt niemal wszystkich spotkań zarządu armatora odrzańskiego.

Wielką przeszkodą w stabilizacji obsady załóg barek były niskie płace oraz akordowy system wynagradzania. Niejednokrotnie wymuszał on bądź prokurował przypadki omijania przepisów bezpieczeństwa pracy (np. zakręcanie zaworów bezpieczeństwa na silnikach parowych). W związku z tym, iż załogom płaciło się od miernika przepracowanych tonokilometrów, dochodziło do wielu absurdów zagrożających ludzkiemu życiu i bezpieczeństwu drogi wodnej. Na przykład w relacji Bielinek – Szczecin holownik o teoretycznej mocy uciągu 1350 ton ciągnął 9 barek o łącznej masie 2400 ton, z czego 6 barek załadowano powyżej dopuszczalnego zanurzenia 140 cm („rekordzistka” 191 cm). Inny „rekordzista” ciągnął w dół rzeki 7763 tony zamiast 1500 ton, w górę zaś 2349 ton zamiast 875 ton⁶⁴. Często podczas narad żeglugowych podnoszono sprawę uposażenia załóg w okresie martwym dla żeglugi. Konflikty powodowały także nieunormowane ekwiwalenty urlopowe za pracę w niedziele i święta. Niechęć do podniesienia zarobków pracownikom była tak wielka, iż część kadry zarządzającej wołała zwolnić z pracy wykwalifikowanych pracowników, którzy żądali podwyżek, i zatrudnić na ich miejsce młodych, niewykształconych robotników⁶⁵. Często wartość strat ponoszonych z powodu awarii była dużo większa niż podniesienie płacy danemu pracownikowi.

Dyscyplinie pracy nie sprzyjało częste przerzucanie załóg z barki na barkę oraz coraz powszechniejsze wdrażanie systemu żeglugi całodobowej wobec ograniczonej liczby członków poszczególnych załóg. W 1950 roku jeszcze przed wprowadzeniem systemu pracy całodobowej płynność załóg była znaczna. Na holownikach w ciągu roku załoga zmieniała się trzy razy, np. na holowniku „Radogost” pracowały w ciągu roku 34 osoby, a na podobnej jednostce „Tryglaw” 35 osób przy średniej załodze 12–15 osób⁶⁶. Na holowniku „Mestwin” od 1 marca do 10 sierpnia 1953 roku zmienił się kapitan, 5 sterników, 6 bosmanów, mechanik, 25 palaczy, 3 maszynistów, 4 pomocników maszynistów i 3 praktykantów. Natomiast na barce Ż 2419 zmieniło się 3 sterników, 2 bosmanów i marynarz⁶⁷. Jak wynika z wielu źródeł, nie były to jednostki, na których zmiany kadrowe były największe.

O dyscyplinie pracy na barkach holowanych może świadczyć fragment raportu z 10 czerwca 1953 roku „[...] barka idąca jako ostatnia w zestawie holowniczym HP «Swarożyc» urwała się z holu i niezauważona w pierwszej chwili przez nikogo

⁶⁴ Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: AP Szczecin), zespół Żegluga na Odrze (dalej: ŻnO), sygn. 35, s. 4, Protokół przeprowadzonej kontroli w ŻnO, Ekspozytura Rejonowa w Szczecinie, w dn. 4 sierpnia–24 sierpnia 1953 r., przez Ministerstwo Kontroli Państwowej.

⁶⁵ AZ ŻnO, Protokół narady..., 10 czerwca 1953 r., s. 2.

⁶⁶ AZ ŻnO, Sprawozdanie..., 1950, s. 4.

⁶⁷ AP Szczecin, ŻnO, sygn. 35, s. 16–17, Protokół kontroli..., w dn. 4 sierpnia–24 sierpnia 1953.

pozostała tak stojąc w poprzek nurtu rzeki. Dopiero po przejechaniu około dziesięciu kilometrów kapitan holownika zorientował się w sytuacji i ruszył w poszukiwanie barki. Dopłynąwszy do niej, stwierdził, że załoga spała nie orientując się zupełnie w sytuacji”⁶⁸.

Na dyscyplinę załóg pływających uskarżano się w portach. Albowiem część przestojów urządzeń i obsługi spowodowana była oczekiwaniem na załogi barek, które opuszczały je z chwilą przybycia do portu⁶⁹.

Zupełnie odrębny problem stanowiła sprawa mieszkań na lądzie dla załóg pływających. W czasie jednej z narad w 1953 roku postulowano rozpoczęcie budowy osiedli żeglugowych w różnych miastach nadodrzańskich. Pozwoliłoby to – zdaniem wnioskodawcy – na rozwiązanie problemu kadr rezerwowych oraz na silniejsze związanie z przedsiębiorstwem kadr już pracujących⁷⁰.

Powyższe przyczyny powodowały permanentny brak załóg w okresie planu sześcioletniego. Według danych z połowy 1954 roku do pełnej obsady dużych holowników brakowało 2 maszynistów oraz po jednym sterniku i bosmanie. Na holownikach mniejszych natomiast 13 maszynistów, 10 palaczy, 8 sterników, 3 bosmanów i 2 marynarzy. Na statkach pasażerskich do pełnej obsady brakowało tylko 2 pracowników. Duże niedobory odnotowywano w grupie barek, gdzie brakowało 8 sterników, 20 bosmanów i 43 marynarzy. Od stycznia do maja 1954 roku z przedsiębiorstwa wrocławskiego zwolniło się 138 osób, a dalszych 45 wniosło podania o zwolnienia⁷¹.

Dla pełnego obrazu kadr armatora odrzańskiego można posłużyć się statystykami opublikowanymi w sprawozdaniu z 1950 roku. Oddział we Wrocławiu Państwowej Żeglugi Śródlądowej zatrudniał wówczas 2030 osób, w tym 1589 pracowników fizycznych. Wśród nich 1437, czyli 89,5%⁷², stanowili robotnicy zatrudnieni przy przeładunkach i przewozach oraz w straży przemysłowej. Armator wrocławski zatrudniał też znaczną liczbę kobiet. Były to zazwyczaj żony pływających marynarzy. Pod koniec 1950 roku na barkach i holownikach na stanowiskach marynarzy i palaczy okrętowych pracowały 74 kobiety. W 1951 roku liczba zatrudnionych kobiet wahała się od 151 do 202. Oddział we Wrocławiu zatrudniał

⁶⁸ AZ ŻnO, Protokół narady..., 10 czerwca 1953 r., s. 3.

⁶⁹ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół kontroli..., 1 kwietnia 1954 r., s. 3.

⁷⁰ AZ ŻnO, Protokół narady aktywu gospodarczo-politycznego Żegluga na Odrze w dniu 26 lutego 1954 r., s. 7; AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół kontroli..., 1 kwietnia 1954 r., s. 4.

⁷¹ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół kontroli w Zarządzie Żegluga na Odrze we Wrocławiu z dnia 1 czerwca 1954 r. prowadzonej przez Ministerstwo Żegluga, s. 10; Ibidem, Uwagi i wniośki dotyczące organizacji Żegluga Śródlądowej w Polsce, s. 4 podano, że w latach 1953 i 1954, gdy forsowano żeglugę całodobową, niedobór siły roboczej wynosił około 500 osób, przede wszystkim na stanowiskach palaczy i bosmanów, których przez wiele lat sztucznie zatrzymywano przed poborem do wojska. W 1954 r. powołano do wojska z samej tylko ŻnO 100 bosmanów.

⁷² Tak podano w źródle.

około 200 młodocianych pracowników, przeważnie jako praktykantów marynarskich. Wśród młodocianych 80% stanowili autochtoni. Ogółem zatrudniano 786 autochtonów, w ogromnej większości członków załóg pływających, z których 60 zajmowało stanowiska kapitanów. W wielu dokumentach uskarżano się na odporność autochtonów na pomysły wdrażające współzawodnictwo pracy oraz „na podniesienie świadomości społeczno-politycznej”⁷³.

W związku ze złą jakością taboru oraz małymi kwalifikacjami załóg nie dziwi fakt, iż dochodziło do częstych wypadków i kolizji żeglugowych. W 1953 roku zarejestrowano 28 wypadków, z których 13 wynikało z przekroczeń przepisów, 8 z nieumiejętnej obsługi lub manewrów, w 4 przypadkach zakwalifikowano je jako niedbalstwo, natomiast po jednym wypadku odnotowano z powodu przeszkód nawigacyjnych, wadliwej budowy obiektu oraz z niewyjaśnionej przyczyny⁷⁴.

3. Podsumowanie

Pomimo nie najlepszych wyników eksploatacyjnych w latach 1950–1955, okres ten można uznać za nie najgorszy w dziejach transportu wodnego na Odrze. Zdaniem wielu specjalistów pierwsza połowa lat pięćdziesiątych nie została całkowicie zmarnowana. W sferze studiów i projektów uczyniono wiele, co niewątpliwie było zasługą powołanej w 1952 roku przy Polskiej Akademii Nauk placówki zajmującej się szeroko pojętą gospodarką wodną. Poza teoretycznymi podstawami, które po 1956 roku znalazły realne zastosowanie, w latach planu sześcioletniego toczyły się w dalszym ciągu prace studialne nad połączeniem Odra – Dunaj oraz Kanałem Śląskim. Opracowano projekt modernizacji Odry pod kątem jej wykorzystania przez tabor 660-tonowy oraz sporządzono wiele innych analiz, o charakterze ekonomicznym⁷⁵.

Aby podsumować okres planu sześcioletniego na Odrze, można posłużyć się wstępem do analizy gospodarczej armatora odrzańskiego z 1951 roku, gdzie czytamy: „Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga na Odrze jest usługowym przedsię-

⁷³ AZ ŻnO, Sprawozdanie..., 1950, s. 7. AAN, KC PZPR, 237/XII – 123, s. 7, Sprawozdanie..., „zapalnym problemem jest sprawa kadr odrzańskich, gdyż dawna kadra autochtonów z Zagłębia Kozłancko-Opolskiego jest jako taka trudna do prowadzenia i wymaga niezależnie od ograniczonej liczebności, natychmiastowego uzupełnienia elementem młodszym, politycznie uświadomionym i należycie wykształconym”.

⁷⁴ AZ ŻnO, Protokół narady..., 11 maja 1953 r., s. 3. Za przekroczenie przepisów uznano: przekraczanie głębokości tranzytowej, samodzielne, nefachowe sterowanie, nieznajomość sygnałów dźwiękowych, nieznajomość przepisów żeglugowych i regulaminu służowania.

⁷⁵ Gruszecki, op. cit., s. 213; Z. Kuszewski, *Odra w okresie 1946–1961*, „Gospodarka Wodna” 1962, nr 6, s. 243–244.

biorstwem o charakterze losowym i sezonowym. Losowy charakter wynika ze stałego uzależniania dokonywanych usług i ich ilości od stanu (poziomu) wody. Sezonowy charakter wynika z warunków klimatycznych, pozwalających na pracę Żegluga tylko około 9 miesięcy w roku⁷⁶.

⁷⁶ AZ ŻnO, Analiza gospodarcza 1951–1953, s. 1.

ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI
MIAST NADODRZAŃSKICH (1980–2000)

W geografii osadnictwa przyjmowana jest ugruntowana teza o związku pomiędzy sieciami hydrograficzną i osadniczą. Relacje jednostka osadnicza – rzeka bywają rozpatrywane w wielu aspektach:

- zasadniczego znaczenia rzek dla przestrzennego rozmieszczenia osadnictwa¹;
- konstytuowania się kulturowych, lub szerzej, cywilizacyjnych struktur w zlewni rzeki²;
- kreowania i rozwoju gospodarki ośrodka warunkowanej korzyściami wynikającymi z położenia nadrzecznego³;
- tworzenia się nadrzecznego systemu osadniczego, funkcjonującego w oparciu o kompleksowe wykorzystanie walorów przyrodniczych rzeki lub jej zlewni⁴;

¹ Por. m.in.: M. Janiszewski, *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*, Lublin 1991; M. Dobrowolska, *Procesy osadnicze w dorzeczu Wisłoki i Białej Dunajcowej w tysiącleciu*, Kraków 1985; M. Młynarska-Kaletynowa, *Pierwsze lokacje miast w dorzeczu Orli*, Wrocław 1973; M. Kielczewska-Zaleska, *Geografia osadnictwa. Zarys problematyki*, Warszawa 1972; A. Wrzosek, *Rozważania nad położeniem i rozwojem przestrzennym miast nadrzecznych*, „Przegląd Geograficzny” 1976, z. 4, s. 649–655; S. Liszewski, *Geografia miast nadrzecznych*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia*, pod red. J. Kultuniaka, t. 4, Katowice 1995, s. 127–151; J. Czerwinski, B. Miszewska, W. Pawlak, *Dzieje Wrocławia i Odry*. W: *Wrocław a Odra*, pod red. G. Romana, J. Waszkiewicza, M. Miłkowskiego, Wrocław 1999, s. 13–32.

² Por. np.: A. Piskozub, *Rzeki w dziejach cywilizacji*, Toruń 2001; W. Drobek, *Przestrzeń kulturowa rzeki*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia*, pod red. J. Kultuniaka, t. 5, Katowice 1996, s. 221–234.

³ Por. np.: S. Moździoch, *Znaczenie „pożytków wodnych” w życiu codziennym mieszkańców wczesnośredniowiecznego Śląska*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia*, pod red. J. Kultuniaka, t. 2, Katowice 1993, s. 149–168; W. Drobek, *Zmiany struktury funkcjonalnej miast nadodrzańskich*, „Studia Śląskie” 1990, t. 49, s. 221–240.

⁴ Zob. m.in.: E. Czaya, *Rzeki kuli ziemskiej*, Warszawa 1987, s. 227–271; J. Tkocz, *Oś gospodarcza Odry*, Opole 1980; W. Czarnecki, J. Namysłowski, *Kompleks osadniczo-przemysłowy dolnej Wisły*, Warszawa–Poznań 1983; W. Drobek, K. Heffner, *Sieć miast doliny Odry w ujęciu*

– związków morfologicznych (urbanistycznych) miasta z rzeką⁵.

Wskazane kwestie są oczywiście tylko przykładowe i ograniczają się do zupełnie podstawowych relacji w obrębie triady: środowisko – społeczeństwo – gospodarka. Rozpatrywać je można, i często tak właśnie się czyni, w bardzo różnych skalach czasowych (od prehistorii po współczesność – i przyszłość) oraz przestrzennych (od subkontynentalnych po lokalne)⁶.

Przyjmuje się więc, że położenie nadrzeczne może być czynnikiem wpływającym na kierunki i dynamikę przekształceń danego ośrodka miejskiego, a nawet je determinującym. Czy jest tak w przypadku miast nadodrzańskich? Podejmowane próby badawcze nie dały jednoznacznej odpowiedzi na to pytanie, aczkolwiek wiele wniosków było inspirujących⁷.

Celem artykułu jest przedstawienie zmian liczby mieszkańców 22 polskich miast nadodrzańskich w ostatnim dwudziestolecu XX wieku. Zostanie też podjęta

regionalnym, „Czasopismo Geograficzne” 1983, z. 3, s. 323–336; W. Drobek, *Znaczenie Odry dla kształtowania przyległych obszarów*, „Czasopismo Geograficzne” 1984, z. 2, s. 155–171; J. Falkowski, *Struktura funkcjonalno-przestrzenna makroregionu Dolnej Wisły. W: Problemy regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, pod red. J. Lobody, Wrocław 1992, s. 85–99; W. Drobek, *Region nadrzeczny – niektóre zagadnienia definicyjne i przestrzenne*. W: *Karta Kulturowa Rzeki. Referaty wygłoszone na sympozjum w Rudach 4–5 listopada 1992*, Katowice 1993, s. 50–61; W. Drobek, *Zagadnienia kompleksowego wykorzystania i ochrony zasobów wodnych rzeki w USA*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia...*, t. 2, s. 95–110.

⁵ Zob. np.: J. Bogdanowski, *Problemy architektury krajobrazu rzeczno-gospodarczego*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia...*, t. 2, s. 61–75; G. Hanuszek-Partyla, *Po co miastu rzeka? „Miasto” 1984*, nr 6, s. 26–28; *Odra we Wrocławiu*, pod red. O. Czernera, Wrocław 1984; A. Drapella-Hermansdorfer, *Założenia parku przyrodniczo-kulturowego w dolinie Odry od Brzegu do Brzegu Dolnego*. W: *Rola parków przyrodniczo-kulturowych w zagospodarowaniu doliny Odry. Materiały konferencyjne*, Nowa Sól 1993, s. 44–55; I. Kowal, *Przestrzenne warunki rozwoju miasta. W: Miasto w procesie transformacji. Materiały z seminarium 19–20 maja 1994 roku*, pod red. E. Nycza, Opole-Kędzierzyn-Koźle 1994, s. 112–115.

⁶ Por. np.: A. Piskozub, *Bezodpływowy rdzeń Eurazji*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia...*, t. 5, s. 63–91; S. Griesa, *Siedlung/Osadnictwo*. W: *Die Oder als Kulturlandschaft. Über Geschichte und Alltag in der deutsch-polnischen Grenzregion /Odra jako krajobraz kulturowy. Historia i codzienność na polsko-niemieckim pograniczu*, [red. S. Horoszko, B. Müller, R. Schmock], Szczecin [b.r.], s. 59–85; W. Drobek, *System wodno-gospodarczy w teorii i praktyce planowania*. W: *Wybrane problemy kształtowania i funkcjonowania systemów wodno-gospodarczych na przykładzie Odry i jej dorzecza*, Opole 1988, Zeszyty Odrzańskie, Seria Nowa, nr 14, s. 107–140; K. Heffner, *Podstawowe uwarunkowania rozwoju lokalnych systemów hydrograficzno-osadniczych*, „Studia Społeczno-Ekonomiczne” 1989, t. 14, s. 30–46; M. Lamprecht, *Wpływ rzeki na rozwój sieci osadniczej (na przykładzie doliny górnej Warty)*. W: *Zagadnienia osadnicze, ekologiczne i transportowe na Nadodrzu. Wybrane zagadnienia*, pod red. W. Drobka, M. Zawadki, Opole 2001, Zeszyty Odrzańskie, Seria Nowa, nr 20, s. 49–60; S. Czaja, *Wpływ cieków wodnych na rozwój przestrzeni społeczno-ekonomicznej i sieci osadniczej w Kotlinie Jeleniogórskiej oraz otaczających ją pasmach górskich na przestrzeni wieków*. W: *Zagadnienia osadnicze...*, s. 17–48.

⁷ Część prac poświęconych temu zagadnieniu została przywołana w przypisach 1–6.

próba udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy położenie nadodrzańskie mogło warunkować nieco odmienny przebieg procesów ludnościowych tych miast.

Jak wskazano, zbiór polskich miast nadodrzańskich tworzą 22 miasta (zob. tab. 1). Wyznaczone zostały one według następującego kryterium: nurt Odry musi znajdować się w obrębie granic administracyjnych danego miasta bądź przylegać do nich. Jest to warunek ostrzejszy niż spotykany niekiedy w literaturze przedmiotu, kiedy to za miasto leżące nad daną rzeką uznawano ośrodek zlokalizowany w obrębie jej doliny, niekoniecznie nad samym nurtem⁸. Dla porządku należy także wspomnieć, że oprócz tych 22 samodzielnych ośrodków mających w 2000 roku formalne prawa miejskie leży nad Odrą 7 byłych miast lub osiedli, obecnie wsi (Uraz, Malczyce, Lubiąż, Chobienia, Górzycy, Czelin, Widuchowa) oraz 6 byłych miast (osiedli) będących obecnie częściami innych miast (Kłodnica, Otmęt, Groszowice, Nowe Miasto Wrocław, Podjuchy, Dąbie)⁹.

Ponad połowa (13) miast nadodrzańskich to ośrodki miejskie o wielowiekowej tradycji, które uzyskały prawa miejskie w zasadniczym okresie lokacji średniowiecznej, przypadającym na XIII wiek (por. ryc. 1). W wiekach XVII–XVIII miastami stały się tylko trzy ośrodki (wszystkie z rejonu środkowej Odry) – Brzeg Dolny, Szlichtyngowa i Nowa Sól. Pięć pozostałych ośrodków uzyskało prawa miejskie w XX wieku; dwa z nich – Jelcz-Laskowice oraz Siechnice – już w okresie poddanym naszej analizie. Jeżeli uwzględnić fakt, że Koźle, obecnie będące częścią organizmu miejskiego Kędzierzyna-Koźla, również uzyskało prawa miejskie w XIII wieku, to okaże się, że prawie 2/3 miast nadodrzańskich ma rodowód średniowieczny¹⁰.

Obecną wielkość miast nadodrzańskich, wyrażoną liczbą mieszkańców¹¹, przedstawiają tabele 1 i 2. Największymi z miast nad Odrą są Wrocław oraz Szczecin – ośrodki kilkuset tysięcy, o ustabilizowanej pozycji w hierarchii miast polskich (odpowiednio czwarte i siódme miejsce w rankingu – zob. tab. 1). Dokładnie połowa miast badanego zbioru liczyła w 2000 roku ponad 20 tys. mieszkańców, która to wielkość jest uznawana za dolną granicę klasy miast średnich. Liczba mieszkańców czterech miast wynosi zaś poniżej 10 tys.; a najmniejsze – Szlichtyngowa – znajduje się nieomal na końcu szeregu hierarchicznego (ranga 877 wobec ogólnej liczby miast polskich wynoszącej w 2000 r. 880 jednostek).

⁸ Zob. np.: W. Drobek, K. Heffner, *Zastosowanie reguły wielkości i kolejności do analizy systemów osadniczych regionów dolin rzecznych*, „Czasopismo Geograficzne” 1980, z. 4, s. 383–400.

⁹ Zob. ryc. 1 oraz aneks 2 w pracy: W. Drobek, *Rola miast zdegradowanych w sieci osadniczej Śląska*, Opole 1999, s. 214–236.

¹⁰ Por. też: M. Przyłęcki, *Programy rozwoju turystyki i rekreacji w paśmie Odry*, „Studia nad Rozwojem Dolnego Śląska” 2001, z. 4, s. 27–52.

¹¹ W teorii geografii osadnictwa przyjmuje się liczbę mieszkańców jako stosunkowo właściwą miarę centralności ośrodka (B.L.J. Berry, *Geography of market centres and retail distribution*, Englewood Cliffs, NY 1967).

Zmiany liczby ludności i rangi polskich miast nadodrzańskich w latach 1980–2000

Miasta ^a	Liczba ludności					Ranga ^b		
	1980	1985	1990	1995	2000	1980	1990	2000
Racibórz	55 532	61 011	64 394	65 041	63 484	68	70	73
Kędzierzyn-Koźle	69 667	72 145	71 705	70 648	69 600	51	61	62
Zdzieszowice	10 781	12 661	12 797	13 747	13 872	332	334	333
Krapkowice	18 104	19 650	19 660	20 104	19 563	206	226	235
Opole	116 669	126 068	128 429	130 219	128 927	30	30	31
Brzeg	35 839	37 326	38 690	39 937	39 602	109	120	123
Oława	29 242	31 156	31 390	31 877	31 795	133	143	144
Jelcz-Laskowice ^c	x	x	14 623	15 370	15 680	x	297	300
Siechnice ^d	x	x	x	x	3 994	x	x	660
Wrocław	617 687	637 207	643 218	641 974	633 857	4	4	4
Brzeg Dolny	12 207	12 497	13 237	13 905	13 663	302	327	339
Ścinawa	5 377	5 377	5 910	6 204	6 136	509	530	541
Szlichtyngowa	1 251	1 295	1 317	1 310	1 292	799	825	877
Głogów	53 742	66 365	73 266	74 235	74 324	71	58	57
Bytom Odrzański	3 443	3 638	4 091	4 279	4 359	635	629	630
Nowa Sól	38 514	41 597	43 342	43 120	42 376	100	107	110
Krosno Odrzańskie	10 718	11 999	12 697	13 153	12 926	336	335	350
Słubice	14 583	15 490	16 069	17 285	17 737	264	265	265
Kostrzyn	14 133	15 379	16 445	16 998	17 617	270	268	268
Gryfino	15 296	19 073	20 978	22 217	22 514	247	211	207
Szczecin	388 322	392 309	413 437	418 156	416 485	7	7	7
Police	24 790	31 930	34 365	34 826	35 213	149	136	137

^a Kolejność miast w tabeli zgodna z położeniem wzdłuż biegu Odry.

^b Ranga dotyczy usytuowania w zbiorze miast polskich według liczby ludności.

^c Prawa miejskie w 1987 r.

^d Prawa miejskie w 1997 r.

Źródło: Zestawienie własne na podstawie publikacji GUS – „Rocznik Demograficzny” 1981, s. 8–23; „Rocznik Demograficzny” 1986, s. 8–14; „Demografia” 1991, s. 8–15; „Rocznik Demograficzny” 1996, s. 11–21; *Ludność według płci, wieku, województw, powiatów, miast i gmin. Stan w dniu 31 XII 2000 r.*, Warszawa 2001 s. 30–76.

Symptomatyczne zdają się być wyniki obserwacji dotyczących zmian liczby ludności, rangi i dynamiki. Tylko w siedmiu ośrodkach zaludnienie wzrastało w każdym kolejnym przedziale czasowym (Zdzieszowice, Głogów, Bytom Odrzański, Słubice, Kostrzyn, Gryfino oraz Police). Jednak tylko w przypadku Głogowa, Gryfina i Polic proces ten odzwierciedlił się poprzez wzrost pozycji w hierarchicznym układzie miast kraju (por. tab. 1). Krańcowo odmienną sytuację zanotowano w Kędzierzynie-Koźlu: bezwzględna liczba mieszkańców tego ośrodka okazała się być w 2000 roku nieco mniejsza niż dwadzieścia lat wcześniej. Stosownie też, o ponad dziesięć pozycji, obniżyła się jego ranga.

Tabela 2

Dynamika zmian liczby ludności polskich miast nadodrzańskich w okresie 1980–2000

Lp.	Miasto ^a	Zmiany liczby ludności		Dynamika zmian liczby ludności ^b		
		1980–2000	1990–2000	1990–1980	2000–1990	2000–1980
1	Wrocław	+16 170	-9 361	104,1	98,5	102,6
2	Szczecin	+28 163	+3 048	106,5	100,7	107,3
3	Opole	+12 258	+ 98	110,1	100,4	110,5
4	Głogów	+20 582	+1 058	136,3	101,4	138,3
5	Kędzierzyn-Koźle	-67	-2 105	102,9	97,1	99,9
6	Racibórz	+7 952	-910	116,0	98,6	114,3
7	Nowa Sól	+3 862	-966	112,5	97,8	110,0
8	Brzeg	+3 763	+912	108,0	102,4	110,5
9	Police	+10 423	+848	138,6	102,5	142,0
10	Oława	+2 553	+405	107,3	101,3	108,7
11	Gryfino	+7 218	+1 536	137,1	107,3	147,2
12	Krapkowice	+1 459	-97	108,6	99,5	108,1
13	Ślubice	+3 154	+1 668	110,2	110,4	121,6
14	Kostrzyn	+3 484	+1 172	116,4	107,1	124,7
15	Jelcz-Laskowice	x	+1 057	x	107,2	x
16	Zdzieszowice	+3 091	+1 075	118,7	108,4	128,7
17	Brzeg Dolny	+1 456	+426	108,4	103,2	111,9
18	Krosno Odrzańskie	+2 208	+229	118,5	101,8	120,6
19	Ścinawa	+759	+226	109,9	103,8	114,1
20	Bytom Odrzański	+916	+268	118,8	106,6	126,6
21	Siechnice	x	x	x	x	x
22.	Szlichtyngowa	+41	-25	105,2	98,1	103,3

^a Miasta uszeregowano według liczby ludności w 2000 roku.^b Okres początkowy = 100.

Źródło: Obliczenia i zestawienie własne na podstawie danych zawartych w tabeli 1.

Analizując zmiany i – co się z tym wiąże – dynamikę liczby ludności miast nadodrzańskich, można wyodrębnić dwa, wyraźnie odmienne, okresy: 1980–1990 oraz 1990–2000. W pierwszym z nich wszystkie ośrodki zanotowały dodatnią dynamikę zmian ludnościowych (poza oceną znalazły się dwa miasta, które w 1980 r. nie miały jeszcze praw miejskich). Natomiast w okresie 1990–2000 aż sześć ośrodków zanotowało spadek liczby mieszkańców (w kolejności, od największej: Kędzierzyn-Koźle, Nowa Sól, Szlichtyngowa, Wrocław, Racibórz, Krapkowice), a żadne z miast nie osiągnęło dynamiki większej niż w poprzednim okresie.

Tendencja taka obserwowana jest w całej Polsce, co jednak istotne – w zbiorze miast nadodrzańskich wydaje się ona głębsza. Stosunkowo wyraziście objawia się to poprzez zmiany w pozycji rangowej. Tylko trzy ośrodki zanotowały istotny awans, z kolei aż dziesięć znacząco obniżyło miejsce w hierarchii. Patrząc z takie-

go punktu widzenia można wywnioskować, że położenie nadodrzańskie nie jest ważącym stymulatorem wzrostu.

Funkcjonalne powiązania miasta z rzeką wywodzą się z jej cech fizyczno-geograficznych, które można podzielić na trzy grupy: wynikające z zasobów wodnych, z przepływu wody oraz z charakteru przestrzennego rzeki jako elementu środowiska. Wymienione zespoły cech mogą mieć wpływ na ukształtowanie się, rozwój i sposoby ewolucji znaczenia zarówno funkcji o charakterze miastotwórczym, przez które miasto powiązane jest ze światem zewnętrznym, jak i funkcji uzupełniających, niezbędnych dla prawidłowego działania miasta w sferze usług lokalnych. W warunkach europejskich za zasadnicze, potencjalne komponenty struktury funkcjonalnej ośrodka – zdeterminowanej położeniem – uznać należy funkcje: transportową, przemysłową, rolniczą, turystyczną, oświatowo-naukową, administracyjną, handlowo-fiskalną oraz wojskowo-obronną¹² (zob. ryc. 2).

Funkcję transportową (transportu śródlądowego) miast kształtują: wywóz miejscowych surowców i produktów przemysłowych oraz przeładunek w wypadku transportu łamanego i tranzytu¹³. Specyficzną formą realizacji tej funkcji jest występowanie w ośrodkach nadrzecznych stoczni oraz baz remontowych; jej intensywność wiąże się także bezpośrednio z technicznym stanem obiektów hydrotechnicznych drogi wodnej.

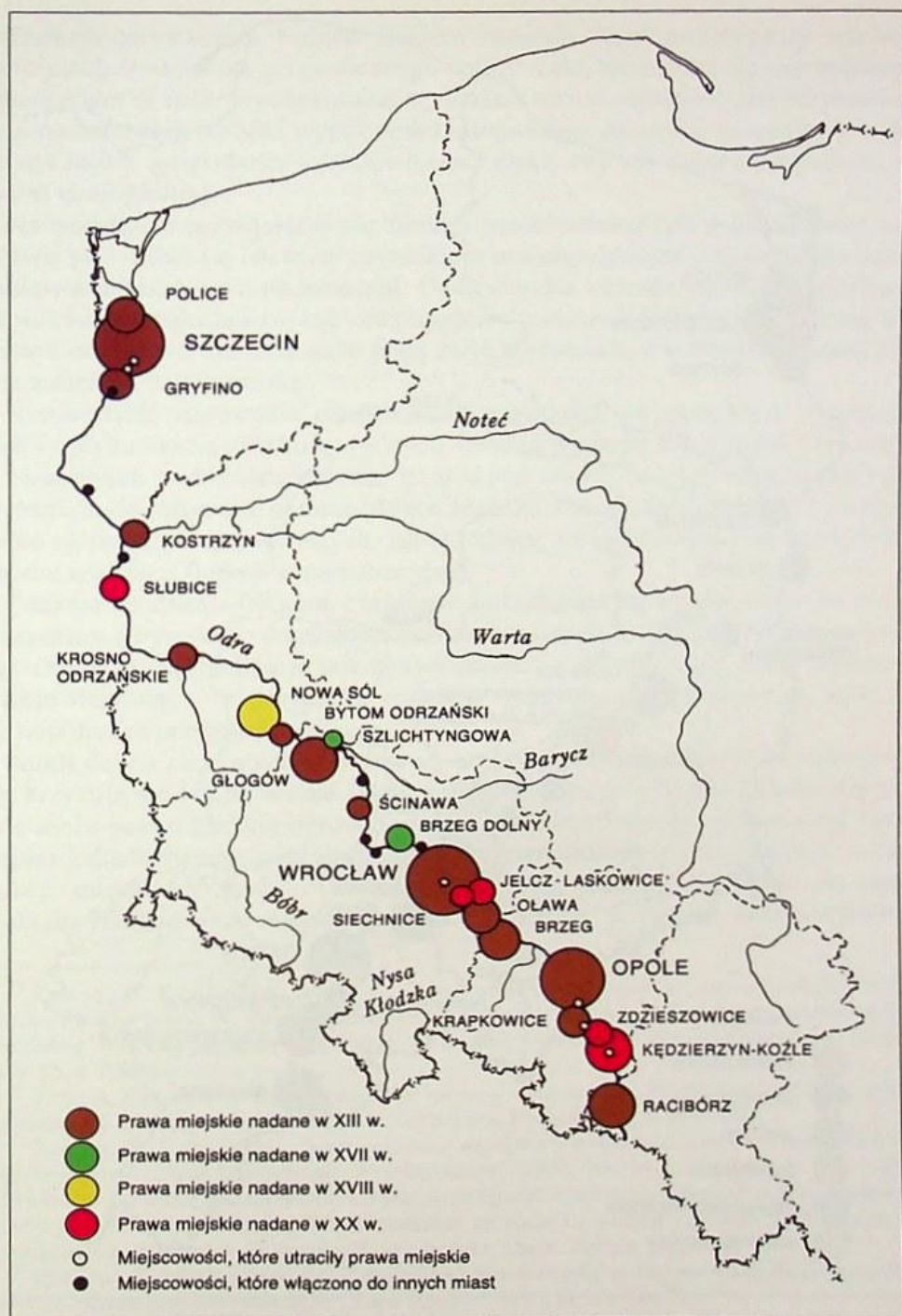
Znaczenie funkcji przemysłowej dla ośrodka nadrzecznego związane jest wprost z tendencjami do lokalizacji wybitnie wodochłonnych zakładów przemysłowych w pobliżu rzek. Konieczność zapewnienia wystarczających poborów wody z jednej strony, a możliwość odprowadzania dużych zanieczyszczeń z drugiej – to zasadnicze czynniki lokalizacyjne¹⁴. Rozwój funkcji przemysłowej miasta nadrzecznego może być kreowany również przez gospodarcze wykorzystanie surowców związanych ze środowiskiem rzeczonym – przetwórstwo wisklino, ryb oraz eksploatację kruszyw. Specyficzne miejsce wśród gałęzi przemysłowych związanych swym rozwojem z rzeką zajmują: hydroenergetyka, zależna w całości od wielkości zasobów wodnych i stanu zabudowy hydrotechnicznej, oraz zakłady przetwórcze i usługowe wykorzystujące energię wodną.

Funkcja rolnicza może być składnikiem miastotwórczym w odniesieniu do ośrodków będących centrami obsługi obszarów użytkowanych rolniczo z wykorzystaniem wody rzecznej (poprzez nawodnienia) oraz wskutek przeznaczenia terenów miejskich pod plantacje wiskliny. W zakres tej funkcji włączyć należy również rybackie formy wykorzystania rzeki (odłów i hodowlę ryb).

¹² W. Drobek, *Zmiany struktury...*, s. 222.

¹³ Por.: J. Siemiński, *Śródlądowe zespoły miejsko-portowe. Przyczynek do planowania przestrzennego*, Warszawa 1973.

¹⁴ Por.: T. Lijewski, H. Simbierowicz, *Czynniki lokalizacji przemysłu*. W: *Geografia przemysłu Polski*, pod red. S. Leszczyckiego, Warszawa 1974, s. 13–58.



1. Miasta nadodrzańskie
Średnica kół jest funkcją liczby mieszkańców

Funkcja turystyczna, będąca efektem rozwoju bazy turystycznej opartej na wartościach środowiska geograficznego doliny rzeki, może stać się czynnikiem egzogenicznym w razie występowania w mieście takich obiektów, jak przystanie żeglugi pasażerskiej, ośrodki wypoczynku urlopowego, placówki muzealne związane tematycznie z gospodarką i środowiskiem rzeki, czy też szlaki edukacyjne (np. ścieżki ekologiczne).

Na podstawie rozwijającej się funkcji przemysłowej lub transportowej może pojawić się – i stać się istotnym czynnikiem miastotwórczym – funkcja oświatowo-naukowa miejscowości nadrzecznej. Oparciem dla wzrostu tej składowej staje się szkolnictwo wyspecjalizowane oraz zaplecze naukowo-badawcze; większą autonomię i miastotwórcze znaczenie mają zwykle placówki szkolnictwa i nauki związane z funkcją transportową.

Konieczność sterowania całokształtem zagadnień związanych z wykorzystaniem i optymalizacją zasobów wodnych stwarza potrzebę funkcjonowania instytucji związanych z administrowaniem gospodarką wodną¹⁵; w ich obrębie autonomią wyróżniają się instytucje administrujące żeglugą. Mogą one niekiedy – z uwagi zarówno na potencjał zatrudnionych, jak też zasięg oddziaływania – stanowić istotny element realizacji funkcji administracyjnej.

Funkcja handlowo-fiskalna, częściowo nakładająca się znaczeniowo na funkcję transportową bywała w przeszłości bardzo istotna dla rozwoju ośrodka nadrzecznego (np. poprzez realizację tzw. prawa składu¹⁶). Jej znaczenie może obecnie ponownie wzrosnąć – w przypadku realnego wykorzystania możliwości, jakie daje np. współpraca przygraniczna¹⁷.

Jeżeli dolina rzeki stwarza w pewnej części odpowiednie warunki obronne (np. gdy krzyżują się w niej ważne szlaki komunikacyjne), wówczas miasto tam położone może pełnić funkcję obronno-wojskową. Obserwuje się wówczas jej ograniczające oddziaływanie na rozwój urbanistyczny ośrodka i możliwości rozwoju funkcji miastotwórczych¹⁸. Obecnie funkcja ta przestała rzutować na ogólną strukturę funkcjonalną miejscowości, a lokalizacja w danym mieście jednostki

¹⁵ Zob. np. W. Drobek, K. Heffner, *O potrzebie regulacji granicy pomiędzy RZGW w Katowicach i we Wrocławiu*. W: *Rozwój społeczno-gospodarczy Nadodrza w kontekście współpracy transregionalnej. Wybrane zagadnienia*, pod red. W. Drobka, Opole 1997, Zeszyty Odrzańskie, Seria Nowa, nr 16, s. 79–90.

¹⁶ Zob.: A. Grodek, *Handel odrzański w rozwoju historycznym*. W: *Monografia Odry*, pod red. A. Grodka, M. Kielczewskiej-Zaleskiej, A. Zierhoffera, Poznań 1948, s. 384–418.

¹⁷ Zob. np.: W. Patrzalek, *Uwarunkowania współpracy gospodarczej polsko-niemieckich miast przygranicznych*, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1992, No 1446, Socjologia VI, s. 23–39; S. Malarski, *Polskie miasta nadodrzańskie w nadgranicznych euroregionach polsko-niemieckich. Aspekty prawno-administracyjne*. W: *Zarządzanie gospodarką miejską i prawne podstawy funkcjonowania miasta*, pod red. J. Ślodeczyka, Z. Jakubczyka, Opole 2002, s. 255–260.

¹⁸ Zob. np.: J. Adamkiewicz, *Z badań nad problematyką garnizonów wojskowych na Śląsku w okresie rządów prusko-niemieckich*, „Śląsk Opolski” 1999, nr 1, s. 76–79.

wojskowej zwykle nie jest – w gospodarczym sensie – związana z położeniem nad-rzecznym.

Wskazane powyżej funkcje mogą stanowić o ekonomicznym znaczeniu danego ośrodka. Oprócz działalności gospodarczych, dotyczących otaczającego regionu, wskazać należy na funkcję związaną ze świadczeniem na rzecz rynku lokalnego oraz zapewnieniem właściwej działalności w obrębie samego miasta – czyli na funkcję komunalną. Realizację tej funkcji gwarantują obiekty związane z poborem wody na potrzeby miejskie oraz zrzutem miejskich ścieków, a także z ochroną przeciwpowodziową oraz przełamaniem ograniczeń przestrzenno-komunikacyjnych tworzonych przez rzekę w obrębie miasta (mosty, przeprawy itp.).

Zarówno jakościowa (por. ryc. 2), jak i opisowa ocena obecnego (i perspektywicznego) poziomu gospodarczego wykorzystania położenia nadodrzańskiego pozwala umownie zgrupować miasta nadodrzańskie w czterech klasach (od najbardziej korzystających ze sposobności położenia nadzeczynego do korzystających bardzo słabo):

- Kędzierzyn-Koźle, Opole, Wrocław, Głogów, Nowa Sól, Szczecin;
- Racibórz, Krapkowie, Brzeg, Oława, Ścinawa, Bytom Odrzański, Krosno Odrzańskie, Kostrzyn, Gryfino, Police;
- Siechnice, Brzeg Dolny, Słubice;
- Zdzeszowice, Jelcz-Laskowice, Szlichtyngowa.

W przyszłości można oczekiwać rozwoju funkcji „nadrzecznych” w części analizowanych ośrodków. Zarówno bezinwestycyjnego, np. poprzez wspieranie funkcji turystyczno-krajoznawczych, jak też po zrealizowaniu kluczowych inwestycji hydrotechnicznych¹⁹.

Położenie nadzeczne stwarza wiele możliwości rozwojowych dla ośrodków miejskich. Wynikają one mogą z potencjalnych szans wykorzystywania transportowych, przemysłowych, handlowych, usługowych, administracyjnych (jak też wielu innych) sposobności nadzeczynego położenia. Realizacja tych funkcji mogłaby odzwierciedlać się w zmianach liczby ludności – traktowanej jako stosunkowo dobry miernik centralności miasta. Na podstawie dokonanej prezentacji zmian liczby ludności 22 polskich miast nadodrzańskich w okresie ostatniego dwudziestolecia należy uznać, że rytm ich przemian ludnościowych nie jest wyraziście odmienny niż ten, który obserwowany bywa w innych miastach Polski. Innymi słowy, położenie nadodrzańskie nie jest jednak czynnikiem stymulującym procesy rozwojowe.

Trudno także byłoby uznać, że czynniki gospodarcze związane z położeniem nadodrzańskim są wykorzystywane optymalnie przez miasta. Jeżeli w wypadku większych miast można mówić o występowaniu – też przecież nie w pełni zadowalającego – natężenia i zakresu funkcji gospodarczych wynikających z nad-

¹⁹ Zob. np.: W. Drobek, M. Zawadka, *Strategia modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego „Program dla Odry – 2006*, „Śląsk Opolski” 2001, nr 3, s. 32–44.

odrzańskiego położenia, to sytuację wśród ośrodków małych należy ocenić jako niezadowalającą. Konieczne wydaje się więc pełniejsze podkreślenie wartości położenia nadrzecznego oraz przeformułowanie pod tym kątem planów regionalnych. W kategoriach generalnych natomiast niezbędne byłoby:

- wdrożenie systemu racjonalnej gospodarki wodnej dorzecza Odry;
- zrealizowanie niezbędnych programów inwestycyjnych;
- zsynchronizowanie celów i zadań dotyczących gospodarki odrzańskiej na szczeblu międzynarodowym.

Realizacja wskazanych zaleceń mogłaby stać się ważnym krokiem w kierunku kształtowania funkcjonalnego systemu miast nadodrzańskich. System ten można by zdefiniować jako zbiór położonych nad Odrą ośrodków o charakterze miejskim znajdujących się w odpowiednich relacjach z rzeką, tj. realizujących szanse wynikające z położenia nadrzecznego. Wraz z wykorzystaniem tych sposobności mogłyby tworzyć się także powiązania między tymi miastami. Wypada założyć, że miasto, które osiągnęłoby istotny poziom rozwoju funkcji związanych z położeniem nadrzecznym, coraz silniej wiązałoby podstawy swego gospodarczego funkcjonowania z rzeką, zwłaszcza jeśli struktura tych funkcji byłaby zróżnicowana.

EUROREGIONY NAD ODRĄ I JEJ DOPŁYWAMI – TRANSGRANICZNE PROJEKTY I INICJATYWY DOTYCZĄCE RZEK

Truizmem jest stwierdzenie, że rzeki odgrywały i odgrywają nadal bardzo ważną rolę w regionach, przez które przepływają, oraz że były i pozostają życiodajnymi osiami determinującymi w dużym stopniu rozwój gospodarczy, społeczny i kulturalny. To dzięki wielkim rzekom powstały w przeszłości tak potężne cywilizacje jak choćby starożytny Egipt. Szczególne znaczenie mają jednak rzeki stanowiące naturalne granice państw lub przepływające przez pogranicza. Rzeki graniczne, takie jak np. Rio Grande (między Meksykiem i Stanami Zjednoczonymi), częściowo Amur (między Rosją a Chinami), Dunaj (np. między Rumunią i Bułgarią), a w Polsce Odra, Nysa Łużycka i Bug, rozdzielają państwa i narody. Stanowią naturalne bariery dla rozwoju sąsiedzkiej współpracy oraz swobodnego przemieszczania i komunikowania się ludności mieszkającej po obu ich stronach. O tym, czy są to granice nie do przebycia, czy stwarza się możliwie jak najwięcej ułatwień w ich przekraczaniu, decyduje przede wszystkim stan stosunków między państwami rozdzielonymi tymi rzekami oraz stan kontaktów pomiędzy społecznościami zamieszkującymi tereny przygraniczne. Za jeden z obiektywnych wskaźników stanu tych stosunków można uznać nasycenie mostami rzek granicznych. Aby powstał most, musi – obok niezbędnych środków finansowych – istnieć zgoda obu stron na jego budowę.

Rzeki graniczne pełnią – obok wyżej wymienionych – także funkcje polityczne. Są strzeżone przez wojska, które chronią przed naruszeniem integralności terytorialnej swoich państw oraz przeciwdziałają nielegalnemu przekraczaniu rzek granicznych i przemytowi przez nie towarów.

Większość polskich rzek granicznych (Odra, Nysa Łużycka i Bug) zaczęła pełnić funkcję granic po zakończeniu II wojny światowej. Wraz z wytyczeniem granic na tych rzekach powstały nowe pogranicza, na których zachodziły wówczas proce-

sy wymiany mieszkańców (wysiedlenia ludności dotychczas zamieszkującej te tereny i zasiedlanie ich nowymi przybyszami).

Rzeki na granicy polsko-niemieckiej zostały uznane za linię graniczną przez rząd NRD w układzie zgorzeleckim z 6 lipca 1950 roku. Granicę na Odrze i Nysie Łużyckiej określono wówczas jako granicę pokoju i przyjaźni. Rząd RFN od początku kwestionował prawo NRD do podejmowania decyzji w sprawie wschodniej granicy niemieckiej. Niemcy Zachodnie właściwie aż do 1990 roku podważały też prawomocność i trwałość granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej, ustalonej na konferencji poczdamskiej (choć, jak wiadomo, decyzje w sprawie granic Polski zapadły już wcześniej, na konferencjach w Teheranie i Jałcie). Dodać należy, że o ogromnym znaczeniu obu rzek świadczy chociażby fakt, że granica polsko-niemiecka (licząca 460 km) biegnie na długości 389,8 km na rzekach i kanałach.

Bug stał się rzeką graniczną z ZSRR w 1944 roku – początkowo na mocy tajnego porozumienia zawartego 27 lipca pomiędzy rządem radzieckim i Polskim Komitetem Wyzwolenia Narodowego (PKWN) o nowej linii granicznej wzdłuż tzw. linii Curzona, a ostatecznie w umowie o polsko-radzieckiej granicy państwowej z 16 sierpnia 1945 roku. Dziś Bug stanowi granicę między Polską a Ukrainą i Białorusią, a jej charakter ulega ciągle zmianom.

Nowe granice zarówno na wschodzie, jak i na zachodzie przecięły tereny dotąd funkcjonujące jako całości z gospodarczego, społecznego, etnicznego i językowego punktu widzenia. Do czasów przełomu były to bardzo szczelne bariery utrudniające, a często wręcz uniemożliwiające, kontakty gospodarcze i społeczne.

Czy rzeki graniczne mogą także łączyć i być katalizatorami rozwoju na pograniczach? Jakie formy współpracy generują rzeki graniczne? Czy rzeki na granicach Polski, ich znaczenie oraz sposoby wykorzystania i zagospodarowania różnią się od sytuacji charakterystycznej dla innych rzek granicznych w świecie?

Od czasów transformacji i przemian demokratycznych jednym z priorytetowych celów polskiej polityki zagranicznej stała się normalizacja i rozwój partnerskich i przyjacielskich stosunków ze wszystkimi państwami sąsiednimi. Po zawarciu odpowiednich umów i traktatów międzypaństwowych na początku lat dziewięćdziesiątych utworzone zostały z wszystkimi państwami ościennymi międzyrządowe komisje do spraw współpracy przygranicznej lub transgranicznej. W odniesieniu do poszczególnych państw noszą one różne nazwy (np. rada koordynacyjna w porozumieniu polsko-ukraińskim, komisja koordynacyjna w porozumieniu polsko-białoruskim, polsko-czeska komisja ds. współpracy transgranicznej czy polsko-niemiecka komisja ds. współpracy regionalnej i przygranicznej). Zgodnie z ustaleniami polsko-ukraińskimi przewidziano też dodatkowo powołanie komisji granicznej oraz pełnomocników granicznych. Na pograniczu polsko-niemieckim natomiast koordynacją współpracy w zakresie ochrony środowiska naturalnego, także w odniesieniu do wód, zajmują się ponadto Polsko-Niemiecka Rada Ochrony Środowiska oraz Polsko-Niemiecka Komisja ds. Wód Granicznych.

Wraz z przełomem rozpoczął się też nowy etap współpracy pomiędzy społecznościami zamieszkującymi tereny przygraniczne. Intensywność i formy tej współpracy różnią się na poszczególnych granicach, a nawet poszczególnych odcinkach granic. Są one bowiem wypadkową wielu czynników, w tym m.in.: doświadczeń historycznych, mentalności ludności zamieszkującej pogranicze, poziomu rozwoju gospodarczego i zasobności gmin przygranicznych, możliwości uzyskania wsparcia finansowego z funduszy europejskich lub innych źródeł.

We wspomnianych powyżej traktatach między państwowych oraz innych umowach i porozumieniach rzeki graniczne oraz współpraca na nich stanowiły bardzo ważny składnik oraz istotny przedmiot negocjacji i uzgodnień. Dla stosunków polsko-niemieckich podstawowe znaczenie ma traktat z 14 listopada 1990 roku o potwierdzeniu istniejącej granicy między Polską a RFN, ale także w traktacie o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy z 17 czerwca 1991 roku znajdują się zapisy dotyczące współpracy transgranicznej i przygranicznej, w tym również na wodach granicznych. Przykładowo w art. 16, pkt 2 – w kontekście deklaracji dotyczącej konieczności ochrony środowiska naturalnego – znajdujemy zapis: „*Pierwszoplanowe znaczenie w tej współpracy należy nadać ustaleniu i likwidacji obciążeń środowiska na obszarach przygranicznych, w szczególności w dorzeczu Odry*”¹. Z kolei w art. 19, pkt 3 jest mowa o tym, że „*Umawiające się Strony zamierzają [...] rozbudować i zmodernizować istniejące oraz otwierać nowe potrzebne przejścia graniczne*”² dla ułatwienia ruchu osobowego i rozwoju współpracy transgranicznej.

Kierując się polsko-niemieckim traktatem o potwierdzeniu granicy oraz traktatem o dobrym sąsiedztwie, RFN i Rzeczpospolita Polska zawarły 19 maja 1992 roku umowę o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych, stanowiącą podstawę wszelkich wspólnych działań dotyczących zagospodarowania i ochrony rzek granicznych, poprawy czystości ich wód oraz zapewnienia zachowania istniejących tam ekosystemów (a także ich restytuowania)³.

W traktacie polsko-ukraińskim o dobrym sąsiedztwie, przyjaznych stosunkach i współpracy z 18 maja 1992 roku znajdują się zapisy o konieczności rozwoju współpracy na obszarach przygranicznych, a w art. 9 pkt 1 zapisano m.in., iż „*Zgodnie z międzynarodowymi standardami [Strony] będą także dążyć do zapobiegania wszelkim zanieczyszczeniom transgranicznym, między innymi przez sto-*

¹ *Die deutsch-polnischen Verträge vom 14.11.1990 und 17.6.1991/Traktaty polsko-niemieckie z 14.11.1990 r. i 17.6.1991 r.*, Hrsg. Auswärtiges Amt und Bundesministerium des Innern in Zusammenarbeit mit der Botschaft der Republik Polen, b.m.r., s. 43.

² *Ibidem*, s. 45.

³ O skomplikowanym charakterze zagadnień stanowiących przedmiot uzgodnień świadczy fakt, iż umowa weszła w życie dopiero 26 września 1996 r.

sowanie bezpiecznych technologii i produkcję ekologicznie czystą, zwłaszcza w rejonach przygranicznych oraz w dorzeczu Bugu i Sanu”⁴.

Realizując cele wyżej wymienionego traktatu, 12 stycznia 1993 roku Polska i Ukraina podpisały obszerną umowę o stosunkach prawnych na polsko-ukraińskiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych, w której to umowie szczegółowo określono przebieg, oznakowanie i utrzymanie granicy oraz sposób użytkowania wód granicznych i współpracy na nich, przede wszystkim w dziedzinie ochrony środowiska⁵.

W traktacie zawartym między Polską a Republiką Białoruś o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy z 23 czerwca 1992 roku jest mowa w art. 21, pkt 1 o tym, że „Umawiające się Strony będą pogłębiać współpracę w dziedzinie ochrony i polepszania stanu środowiska, zapobiegania transgranicznym zanieczyszczeniom, w szczególności w dorzeczu rzeki Bug”⁶.

Uszczegółowienie deklaracji w zakresie kooperacji na pograniczu znajduje się w Porozumieniu między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Białoruś o głównych zasadach współpracy transgranicznej podpisanym w Warszawie 24 kwietnia 1992 roku. W art. 5 znajduje się zapis o tym, że drogi wodne są także przedmiotem współpracy transgranicznej, oraz o konieczności ochrony środowiska, w tym zwalczania zanieczyszczeń wód, budowy oczyszczalni itp.⁷

Dla stosunków polsko-czeskich na pograniczu, szczególnie dla współpracy transgranicznej, ważne znaczenie mają: Traktat o dobrym sąsiedztwie, solidarności i przyjaznej współpracy zawarty przez Polskę z ówczesną Czechosłowacją z 6 października 1991 roku, porozumienie o współpracy transgranicznej z 8 września 1994 roku oraz umowa o współpracy i wzajemnej pomocy w czasie katastrof, klęsk żywiołowych i innych poważnych wypadków z 8 czerwca 2000 roku.

Wiele planów oraz projektów rozwoju i współpracy na pograniczu polsko-niemieckim (a także częściowo polsko-czeskim) związanych z zagospodarowaniem Odry i ochroną jej wód oraz środowiska nad Odrą uległo zmianom, modyfikacjom i uzupełnieniom po tragicznej powodzi w 1997 roku. Jednym z głównych ich celów stało się zapobieganie podobnym katastrofom w przyszłości. Najważniejszym przedsięwzięciem stał się „Program Odra 2005”, który w kwietniu 1998 roku przemianowany został na „Program Odra 2006”. W jego ramach zaplanowano

⁴ Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą o dobrym sąsiedztwie, przyjaznych stosunkach i współpracy, „Zbiór Dokumentów” 1992, nr 4, s. 81.

⁵ Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą o stosunkach prawnych na polsko-ukraińskiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych, „Zbiór Dokumentów” 1993, nr 4, s. 55–87.

⁶ Traktat między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Białoruś o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy, „Zbiór Dokumentów” 1993, nr 1, s. 47.

⁷ Porozumienie między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a rządem Republiki Białoruś o głównych zasadach współpracy transgranicznej, „Zbiór Dokumentów” 1992, nr 4, s. 21–22.

pogłębienie koryta Odry, umocnienie wałów, remonty śluz i poprawę czystości wody. W zmodyfikowanym programie przewidziano też zagospodarowanie całego dorzecza Odry, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony przeciwpowodziowej⁸.

Zmiany ustrojowe, jakie miały miejsce w Europie Środkowo-Wschodniej na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, w szczególności sposób dotknęły obszary przygraniczne, które różnią się zazwyczaj w sposób zasadniczy od innych regionów państwa. Ich peryferyjne położenie sprawia, że są to najczęściej tereny zacofane, słabo rozwinięte gospodarczo i strukturalnie, a ludność je zamieszkująca jest nierzadko zróżnicowana etnicznie i kulturowo. Początek lat dziewięćdziesiątych przyniósł otwarcie granic w Europie Środkowej dzięki temu, iż złagodzeniu uległy przepisy dotyczące ich przekraczania. Rozpoczął się proces nawiązywania coraz ściślejszych kontaktów transgranicznych między władzami różnych szczebli, instytucjami i społecznościami przygranicznymi. Zinstytucjonalizowaną formą współpracy transgranicznej „nowej generacji” stały się w omawianym okresie w postsocjalistycznej Europie euroregiony⁹. Euroregiony, określane jako symbole (czasami: laboratoria) procesów związanych z jednoczeniem się Europy, są obszarami dobrowolnej współpracy transgranicznej między wspólnotami i władzami terytorialnymi dwóch lub więcej graniczących z sobą państw. W ich ramach rozwijana jest współpraca gospodarcza, społeczna i kulturalna regionów przygranicznych, a wszelka działalność podejmowana w strukturach euroregionalnych musi być zgodna z prawem krajowym państwa, na terenie którego jest ona prowadzona. Euroregiony nie mają osobowości prawnej, a współpraca w ich ramach oparta została na zasadach dotyczących współpracy transgranicznej przyjętych w Europejskiej Karcie Regionów Granicznych i Transgranicznych z 1995 roku. Wśród tych zasad znajdują się m.in.: dobrowolność, partnerstwo, solidarność, równoprawność i równorzędność stron, dążenie do symetrii i parytetu oraz zachowania tożsamości narodowej i państwowej przez współpracujące strony.

Główne cele współpracy w ramach euroregionów obejmują m.in.: dążenie do usuwania negatywnego oddziaływania granic państwowych oraz poprawy naturalnych i kulturowych warunków życia ludności zamieszkującej tereny przygraniczne, a także wyrównywanie (niwelowanie różnic) ich poziomów życia. Jedną z najważniejszych dziedzin współpracy w euroregionach jest ekologia. Zanieczyszczenia środowiska naturalnego, w tym także zanieczyszczenia rzek granicznych i rzek przepływających przez pogranicza, nie znają bowiem granic i żadne straże graniczne nie są w stanie ich zatrzymać.

⁸ Cz. Osękowski, H. Szczegóła, *Pogranicze polsko-niemieckie w okresie transformacji (1989-1997)*, Zielona Góra 1999, s. 312.

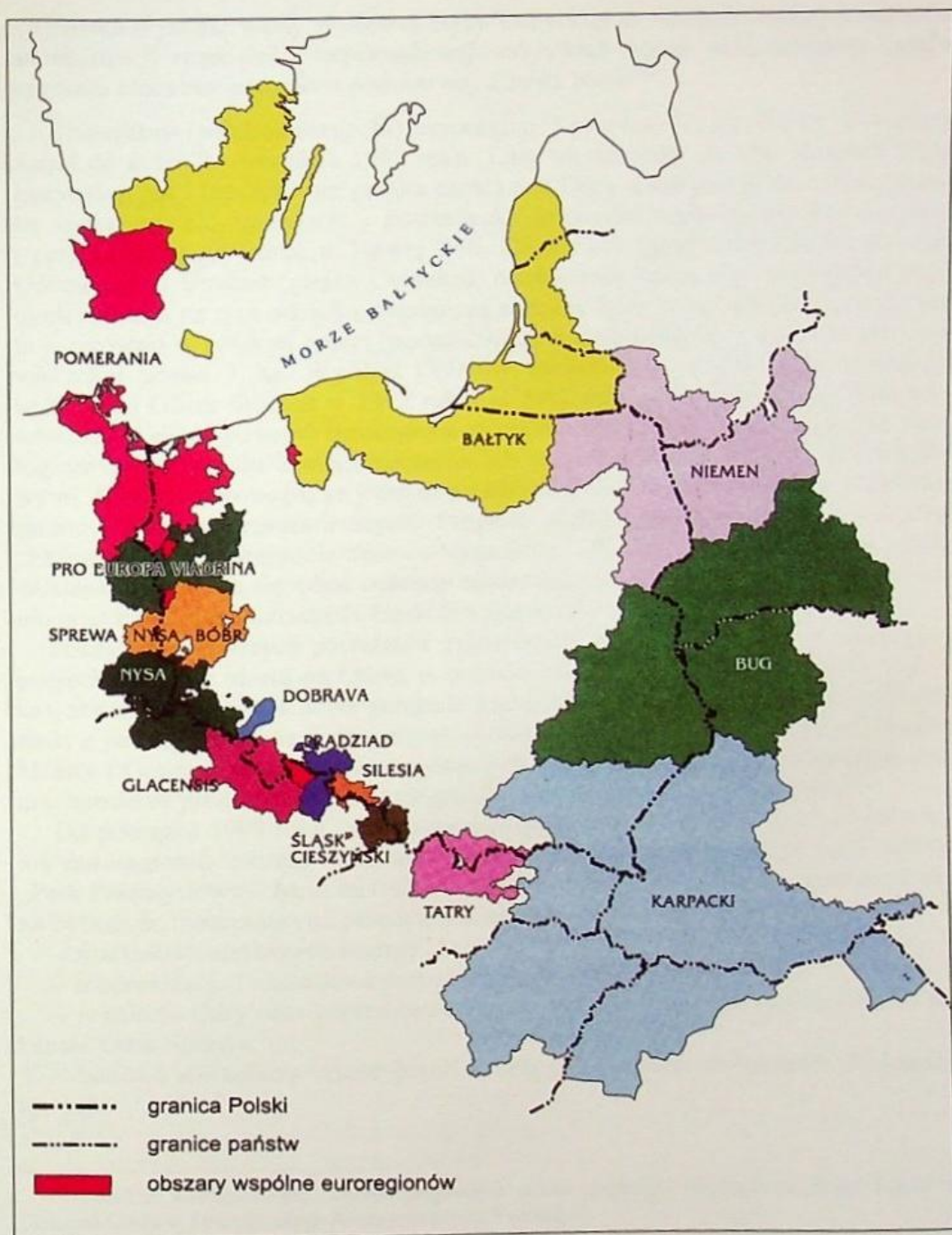
⁹ W Europie Zachodniej pierwsze euroregiony powstały już w drugiej połowie lat pięćdziesiątych (w 1958 r. powstał holendersko-niemiecki Euregio).

W połowie 2002 roku na polskich pograniczach funkcjonowało już 15 euroregionów. Nazwy jednej trzeciej spośród nich pochodziły od rzek. Są to euroregiony: Nysa, Sprewa-Nysa-Bóbr, Niemen, Bug i Pro Europa Viadrina (Przez Odrę do Europy). Fakt ten świadczy bezsprzecznie o znaczeniu, jakie rzeki te odgrywają w programach współpracy. Dodać jednak należy, że i w pozostałych dziesięciu euroregionach rola rzek jest ogromna. Wśród głównych celów współpracy prawie w każdym euroregionie znajdujemy zapis o konieczności ochrony środowiska naturalnego – zwłaszcza ochrony wód – oraz o woli współpracy w zapobieganiu i zwalczaniu klęsk żywiołowych oraz katastrof. Klęski żywiołowe nawiedzające regiony transgraniczne to w dzisiejszych czasach przede wszystkim powodzie.

Celem niniejszych rozważań jest prześledzenie zapisów o transgranicznej współpracy dotyczącej rzek w ramach euroregionów leżących w dorzeczu Odry i jej dopływów. Zaliczamy do nich euroregiony na pograniczu polsko-czeskim i polsko-niemieckim: Śląsk Cieszyński, Silesia, Pradziad, Glacensis, Dobrawa, Nysa, Sprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina i Pomerania.

Najstarszy euroregion – Nysa powstał 21 grudnia 1991 roku, obejmując współpracą tereny nadgraniczne na terenie tzw. Trójkącia, tzn. w trójkącie (zwanym niekiedy „Czarnym Trójkątem”) u styku granic pomiędzy Polską, Republiką Czeską i Niemcami. Jego celem, zgodnie z ramowym porozumieniem o współpracy, są przekraczające granice państw działania na rzecz rozwoju gmin i powiatów nadgranicznych w wymienionych trzech krajach. Przez omawiany euroregion przepływa przede wszystkim Nysa Łużycka na długości ponad 100 km. Na liście priorytetowych dziedzin współpracy znalazły się m.in.: ochrona i poprawa stanu środowiska naturalnego oraz pomoc w likwidacji skutków klęsk żywiołowych. Wśród powołanych grup roboczych są też odpowiednie grupy: ds. ekologii oraz ds. ochrony przed katastrofami. Konkretnie efekty współpracy w euroregionie Nysa to stworzenie banku danych o stanie środowiska i ogłoszenie doliny Nysy terenem ochrony przyrody. Wiele projektów – dofinansowanych z programu PHARE CBC – związanych było i jest właśnie z ochroną wód Nysy Łużyckiej. Są wśród nich m.in.: budowa oczyszczalni ścieków dla Kamiennej Góry wraz z kolektorem ściekowym z osiedla Antonówka, rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków komunalnych w Bogatyni wraz z gminną stacją przeróbki osadów ściekowych, modernizacja oczyszczalni ścieków wraz z przedłużeniem istniejących kolektorów sanitarnych w miejscowości Olszyna, budowa Zakładów Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych dla zlewni górnej Nysy Łużyckiej w Bogatyni, budowa kanalizacji sanitarnej w Bolesławcu¹⁰.

¹⁰ Osękowski, Szczegóła, op. cit., s. 134.



1. Euroregiony na granicach Polski

Opracowano na podstawie: *Euroregiony w nowym podziale terytorialnym Polski*, Warszawa–Wrocław 1999, s. 53; AGA, KOCZ, *Euroregiony: pierwszy krok do Europy*, „Gazeta Wyborcza” z 18 X 2002.

Troska o jakość wody w zlewni Nysy Łużyckiej w ramach inicjatyw organów administracji rządowej i samorządowej wszystkich trzech sąsiadujących krajów uzyskała charakter programu pod nazwą „Czysta Nysa”¹¹.

Bilateralny (polsko-niemiecki) euroregion Sprewa-Nysa-Bóbr powołany został do życia 21 września 1993 roku. Leży on zarówno po obu stronach Nysy Łużyckiej, jak i (szczególnie polska część) nad Odrą. Odra jest tu na całym odcinku żeglowna. Do transportu i przeładunku kruszców wykorzystywane są porty i przeładownie na Odrze w Nowej Soli, Cigacicach (gmina Sulechów), Krośnie Odrzańskim i Uradzie (gmina Cybinka). Adekwatnie do nazwy euroregionu ważnymi rzekami na tym odcinku pogranicza są także Bóbr oraz Sprewa. Znajduje się tu – zarówno w polskiej części (ponad 200), jak i niemieckiej – wiele jezior o powierzchni ponad 1 ha. Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Wojewódzkiego w Zielonej Górze określił w 1992 roku, iż 50% rzek w polskiej części mającego wówczas dopiero powstać euroregionu to rzeki zdegradowane pod względem ekologicznym z powodu zanieczyszczenia ich ściekami komunalnymi i przemysłowymi. Stąd nic dziwnego, że jednym z nadrzędnych celów stała się sanacja ekologiczna obszarów przygranicznych. Program służący jego realizacji nosi nazwę „Ekorozwój w Euroregionie Sprewa-Nysa-Bóbr”. Wśród dziedzin objętych współdziałaniem znajduje się, obok ochrony środowiska, także współpraca w zapobieganiu oraz zwalczaniu katastrof i klęsk żywiołowych.

Jednym z pierwszych postulatów zgłoszonych w euroregionie była propozycja podjęcia budowy mostu na Odrze w pobliżu miejscowości Kłopot (gmina Cybinka), aby mogło powstać nowe przejście graniczne i połączenie miasta Eisenhüttenstadt z polskim systemem drogowym. Kolejna inicjatywa pochodziła od Zarządu Miasta i Gminy Cybinka a skierowana była do gminy Ziltendorf. Dotyczyła ona uruchomienia promowego przejścia granicznego we wsiach Urad i Aurith¹².

Od początku 1993 roku (a więc jeszcze przed podpisaniem umowy o utworzeniu euroregionu) zaczęto realizować projekt rozwoju gospodarczego pod nazwą „Park Przemysłowy – Most na Odrze”. W jego ramach strona polska zainteresowana była m.in. następującymi przedsięwzięciami:

- rozbudowa elektrowni wodnej „Dychów”;
- modernizacja i rozbudowa portu rzecznej w Uradzie;
- regulacja Odry oraz opracowanie zasad ruchu żeglugi rzecznej na Odrze i na kanale Odra-Sprewa;
- budowa zbiorników retencyjnych w celu podniesienia zwierciadła wód gruntowych;

¹¹ Studium koordynacyjne rozwoju pogranicza polsko-czeskiego sporządzone przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych Rzeczypospolitej Polskiej.

¹² Osękowski, Szczegóła, op. cit., s. 146.

– budowa wspólnych oczyszczalni ścieków, w tym urosłej do rangi symbolu oczyszczalni ścieków w Gubinie i Guben, stanowiących niegdyś jeden organizm miejski.

Projekt ten przejęty został następnie do realizacji przez euroregion Sprewa-Nyssa-Bóbr.

Realizacja takich przedsięwzięć jak: budowa oczyszczalni ścieków w euroregionie – w Zielonej Górze, Żaganiu, Bronkowie (gmina Bobrowice), Nowogrodzie Bobrzańskim, Cybinie, Zbąszynku, modernizacja i rozbudowa oczyszczalni w Nowej Soli, stworzenie scentralizowanych systemów utylizacji ścieków w Łagowskim Parku Krajobrazowym i w gminie Lubrza oraz rozbudowa systemu gospodarki ściekowej miasta i gminy Nowe Miasteczko¹³ świadczą o znaczeniu przywiązanym do czystości wód w euroregionie. Powyższe projekty współfinansowane były z funduszy Programu Współpracy Przygranicznej Polska-Niemcy oraz z funduszu PHARE CBC.

Kolejny bilateralny euroregion – Pro Europa Viadrina (pierwotnie miał on nosić nazwę euroregion Środkowa Odra) powstał 21 grudnia 1993 roku. W umowie o utworzeniu euroregionu strony zadeklarowały m.in. podnoszenie dobrobytu mieszkańców regionu poprzez stworzenie w przyszłości ponadgranicznego, zintegrowanego polsko-niemieckiego regionu gospodarczego. Stronę niemiecką tworzy Stowarzyszenie Środkowa Odra (Mittlere Oder e.V.) zrzeszające powiaty i miasta nadgraniczne oraz instytucje gospodarcze i społeczne, a stroną polską – Stowarzyszenie Gmin Lubuskich i Związek Gmin Gorzowskich. Granica polsko-niemiecka na Odrze w tym euroregionie rozciąga się na długości 135 km.

Głównym problemem podnoszonym często przez obie strony jest zbyt mała liczba mostów – niewystarczająca dla potrzeb współpracy oraz natężonego ruchu granicznego (głównie tranzytowego) na tym odcinku granicy. To właśnie przez ten euroregion przebiegają dwie bardzo ważne trasy komunikacyjne prowadzące ze wschodu na zachód Europy (Paryż – Berlin – Frankfurt n. Odrą – Warszawa – Moskwa oraz Aachen – Berlin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Kaliningrad). Mimo iż od początku w euroregionie priorytetowo traktowano współpracę w dziedzinie gospodarki i szkolnictwa, to jednak ochrona środowiska (w tym i ochrona wód) znajdowała się także w orbicie zainteresowań omawianej struktury. Oprócz obszaru środkowej Odry w skład euroregionu wchodzi bowiem także ziemie leżące nad dolną Wartą, w tym nowo utworzony Park Narodowy „Ujście Warty”. Na północy euroregionu utworzono (wraz z euroregionem Pomerania) park krajobrazowy „Dolina Dolnej Odry” (Unteres Odertal).

Jeszcze przed utworzeniem euroregionu, tj. począwszy od 1992 roku rozpoczęto tu raz w miesiącu badania czystości wód granicznych i porozumiewano się w

¹³ Ibidem, s. 159–160.

sprawie wzajemnego ostrzegania i alarmowania w przypadku nadzwyczajnych zagrożeń środowiska.

Dzięki środkom uzyskanym z europejskich funduszy pomocowych rozpoczęto w euroregionie realizację wielu inwestycji mających na celu zmniejszenie zanieczyszczenia wód. Chodzi tu przede wszystkim o budowę lub modernizację oczyszczalni ścieków. Nowe oczyszczalnie zaczęto budować w Gorzowie Wielkopolskim, Rzepinie, Sulęcinie, Międzychodzie, Krzyżu Wielkopolskim, Słońsku, Ługach Górzyckich (gmina Górzycza) i Witnicy. Modernizację istniejących oczyszczalni podjęto m.in. w Pelczycach.

Inne projekty – dotyczące bezpośrednio rzeki granicznej – związane są z budową mostów. Najważniejszy most powstał w Świecku (gmina Słubice), dzięki czemu rozbudowane zostało tamtejsze przejście graniczne i terminal towarowych odpraw celnych.

Trójstronny (polsko-niemiecko-szwedzki) euroregion Pomerania powstał 15 grudnia 1995 roku, choć taka idea zrodziła się już w 1991 roku¹⁴. Początkowo euroregion utworzony został tylko z ziem polskich i niemieckich. Związek Gmin szwedzkiego regionu Skania przystąpił do struktur Pomeranii w 1998 roku.

W umowie o utworzeniu euroregionu zawarto główne jego cele. Są wśród nich m.in.:

- utrzymanie oraz poprawianie stanu środowiska naturalnego;
- współpraca w zakresie likwidacji klęsk żywiołowych oraz w sytuacjach awaryjnych;
- wspieranie rozwiązywania problemów przejść granicznych.

Przez ten euroregion przepływa dolna Odra. Tu leży ujście Odry i Zalew Szczeciński. Przez porty w Szczecinie i Świnoujściu oraz dalej magistralą Odry kraje skandynawskie mają połączenie z Europą Południową.

Województwo Szczecińskie i Meklemburgia-Pomorze Przednie już w 1991 roku podpisały porozumienie o współpracy w zakresie ochrony środowiska i przyrody. Mimo stosunkowo niewielkiego zainteresowania strony niemieckiej realizacją tego porozumienia uchwalono w 1992 roku utworzenie wspomnianego powyżej transgranicznego obszaru chronionego w dolinie dolnej Odry.

Jeden z projektów, którymi od początku zainteresowana była strona niemiecka, stanowiła rozbudowa drogi wodnej Kanału Odra-Hawela. Wiele środków z funduszy Programu Współpracy Przygranicznej Polska-Niemcy, z funduszy na „małe projekty euroregionalne” oraz z programu PHARE CBC przeznaczono na budowę oczyszczalni ścieków. Dzięki tym środkom zbudowano m.in. nowe oczyszczalnie ścieków w: Szczecinie, Morzyczynie (gmina Kobylanka), Płotach, Gryficach, gmi-

¹⁴ Z. Zychowicz, *Euroregiony jako forma istnienia pogranicza polsko-niemieckiego na przykładzie Euroregionu Pomerania*. W: *Pogranicze z Niemcami a inne pogranicza Polski*, pod red. Z. Kurcza, Wrocław 1999, s. 47.

nie Dobra Szczecińska. Inne projekty przyczyniły się do rozbudowy i modernizacji już istniejących oczyszczalni ścieków, kolektorów sanitarnych lub kanalizacji w miejscowościach: Stepnica, Dziwnów, Kamień Pomorski, Binowo (gmina Stare Czarnowo), Mieszkowice, Rewal i innych.

Za bardzo ważną formę współpracy uznać należy włączenie się euroregionu do prac związanych z wydawaniem polsko-niemieckiego biuletynu informacyjnego pt. „TRANSODRA”, w którym znaleźć można wiele materiałów dotyczących wspólnych projektów zagospodarowania Odry i Nadodrza oraz przeglądy artykułów prasowych na temat polsko-niemieckiej współpracy na pograniczu, w tym także o problemach z nią związanych.

Licząca 760 km granica i pogranicze polsko-czeskie różnią się w zasadniczy sposób od omówionego powyżej pogranicza polsko-niemieckiego. Wzdłuż tej granicy powstało siedem euroregionów (wliczając omówiony już euroregion Nysa).

I tak, 5 grudnia 1996 roku powstał euroregion *Glacensis*, leżący w Sudetach Środkowych i Wschodnich, w dorzeczu Nysy Kłodzkiej. Występujące tu ciepłe i suche wiatry fenowe przyspieszają zimą topnienie śniegu oraz powodują gwałtowne i nieoczekiwane lokalne wylewy rzek. Stąd w ramach euroregionu prowadzona jest promocja inicjatyw na rzecz budowy systemu osłony i ochrony hydrometeorologicznej oraz współpracy gmin członkowskich w dziedzinie gospodarki wodnej i ściekowej. W 1999 roku podjęta została decyzja Wspólnego Komitetu Sterującego Programu PHARE CBC o dofinansowaniu projektu „Ochrona wód Nysy Kłodzkiej w obrębie rowu górnej Nysy” oraz budowy dwóch nowych oczyszczalni ścieków – dla Bystrzycy Kłodzkiej i Międzyzlesia¹⁵.

Do zadań strategicznych zaliczono stworzenie systemu osłony hydrometeorologicznej polegającego na wybudowaniu sieci monitoringu w oparciu o modernizację posterunków wodowskazowych, opadowych, hydrometeorologicznych oraz stacji synoptycznej w Kłodzku. Jednym z ważnych celów jest też stworzenie centrum zarządzania kryzysowego dla całego obszaru Ziemi Kłodzkiej (wymiana informacji ze stroną czeską) oraz awaryjnego systemu łączności kryzysowej. Kolejnym zadaniem jest opracowanie zintegrowanego programu ochrony przeciwpowodziowej dorzecza Nysy Kłodzkiej (w ramach „Programu Odra 2006”), który to program uwzględnia m.in. uregulowanie i udrożnienie koryt rzek oraz naprawy wałów po powodziach z lipca 1997 roku i z lipca 1998 roku, budowę zbiorników małej retencji oraz zalesianie obszarów górskich. Zajęto się też przygotowaniem zintegrowanego programu inwestycyjnego dotyczącego gospodarki wodnej, ściekowej i odpadami Ziemi Kłodzkiej¹⁶.

¹⁵ *Euroregion Pogranicza Czech, Moraw i Ziemi Kłodzkiej Euroregion Glacensis – podstawowe informacje*, Wrocław–Hradec Kralove–Pardubice 2001, s. 35.

¹⁶ *Ibidem*, s. 38–39.

Inicjatywa utworzenia euroregionu Pradziad zrodziła się w regionie jesionicko-nyskim jesienią 1994 roku. Jej realizacja – tj. zawarcie umowy ramowej o utworzeniu euroregionu – nastąpiła dopiero 2 lipca 1997 roku, a więc tuż przed tragiczną „powodzią stulecia”, która z jednej strony zmobilizowała do współpracy transgranicznej, a nawet ją wymusiła, z drugiej jednak strony zahamowała proces ukonstytuowania się euroregionu i podjęcia przez niego statutowej działalności.

Przez ten euroregion przepływają m.in.: Nysa Kłodzka, Osobłoga, a także Odra.

Celem euroregionu jest, zgodnie z umową ramową, m.in.: ochrona środowiska naturalnego oraz zapobieganie klęskom żywiołowym i likwidacja ich skutków. Wśród wielu dziedzin współpracy znalazło się też wypracowanie koncepcji prze rzutu ścieków i kanalizacji Złotego Potoku z wykorzystaniem oczyszczalni ścieków w Prudniku. Projekt ten objął również czeską miejscowość Zlaté Hory¹⁷.

Euroregion Silesia powstał 20 września 1998 roku, przede wszystkim z inicjatywy Stowarzyszenia Gmin Dorzecza Górnej Odry z siedzibą w Raciborzu. Już sama nazwa stowarzyszenia wskazuje, iż główną rzeką przepływającą przez ten region jest Odra. Ważne znaczenie mają też jej dopływy: Opawa, Psina i Olza. Priorytetowy cel, jakim jest podejmowanie wspólnych działań dla równomiernego i zrównoważonego rozwoju regionu oraz zbliżenia jego mieszkańców po obu stronach granicy, realizowany ma być – zgodnie ze statutem – m.in. poprzez: utrzymanie i poprawę stanu środowiska naturalnego oraz wzajemną pomoc na wypadek katastrof i klęsk żywiołowych. Zarówno polskie, jak i czeskie gminy tego euroregionu zostały dotknięte skutkami powodzi w 1997 roku. Gmina Racibórz została po powodzi wyłoniona jako pilotażowa jednostka samorządu terytorialnego do opracowania programu pt. *Prewencja i Ograniczanie Zagrożenia Powodziowego*, który jest finansowany przez Bank Światowy. Zadaniem gminy jest tworzenie i testowanie przykładowych rozwiązań, które można będzie wykorzystać w procesie przeciwdziałania powodziom i w działaniach ratowniczych mających na celu ograniczenie szkód powodziowych. W ramach tego projektu zorganizowano m.in. konferencję nt. „Współdziałanie mediów lokalnych i regionalnych z administracją państwową w sytuacjach powodzi i innych klęsk żywiołowych”.

W euroregionie ściśle współpracują z sobą jednostki straży pożarnych Polski i Czech. Współpraca ta, trwająca już od 1994 roku, realizowana jest w ramach projektu „Brama Morawska 2000”. Jego celem jest ujednolichenie działań ochotniczych straży pożarnych (OSP) gmin z pogranicza polsko-czeskiego w zakresie zapobiegania klęskom żywiołowym. Jednostki OSP spotykają się cyklicznie dwa razy w roku w celu przeprowadzenia wspólnych ćwiczeń połączonych z zawodami. To dzięki ich współdziałaniu udało się m.in. kilka razy zmniejszyć skutki wycieków ropy na Olzie i na Odrze.

¹⁷ *Nowa jakość na pograniczu*, „Nowa Trybuna Opolska”, 20 IX 2001, s. 18.

Euroregion Śląsk Cieszyński, który powstał 22 kwietnia 1998 roku, ma wśród celów działalności także zapisy o rozwiązywaniu wspólnych problemów dotyczących ekologii i środowiska naturalnego, o współpracy przy zapobieganiu i likwidacji następstw klęsk żywiołowych, o wspieraniu dążeń do stworzenia systemu wczesnego ostrzegania (chodzi o zanieczyszczenie powietrza i o zagrożenia powodziowe) oraz o wspieraniu działań i inicjatyw w zakresie gospodarki wodno-ściekowej. Naturalną oś euroregionu tworzy rzeka Olza, przecinająca m.in. stolicę tego euroregionu – Cieszyn.

Najmłodszy obecnie i najmniejszy euroregion – Dobrawa powstał 25 stycznia 2001 roku. Obejmuje powiat wałbrzyski (ziemski), gminy Mieroszów i Gluszyca po polskiej stronie, a po stronie czeskiej – miasto Meziměstí, Związek Miast i Gmin Broumovsko oraz Stowarzyszenie Zlewni Rzeki Šcinavki. Obie strony zamierzają w ramach euroregionu przede wszystkim chronić środowisko naturalne, w tym głównie chcą wspólnie poprawić stan rzek. Służyć temu ma nowa oczyszczalnia ścieków w Mieroszowie. Strony zamierzają też stworzyć wspólny system szybkiego ostrzegania przed kataklizmami. W tym celu postanowiono, iż w pierwszej kolejności powołane zostaną dwie grupy robocze, z których jedna zajmie się sprawami współpracy służb ratowniczych. Jej zadaniem jest opracowanie systemu szybkiego ostrzegania o zagrożeniach.

Euroregiony nazywane bywają „mostami do Europy”¹⁸. Funkcją mostu jest łączyć to, co rozdzielone. Dotychczasowe doświadczenia z działalności euroregionów pozwalają wyrazić nadzieję, że w miarę upływu czasu funkcję łączenia ludności mieszkającej po obu stronach granic będą one wypełniać coraz lepiej, a współpraca rozwijająca się najintensywniej w dziedzinie kultury i sportu poszerzy się też przede wszystkim o projekty gospodarcze.

Na zakończenie warto jeszcze zwrócić uwagę na funkcje mostów w omawianych regionach transgranicznych. Niektóre jeszcze przed wybudowaniem stają się źródłem kontrowersji¹⁹. Inne zaś wykorzystywane są w euroregionach w trakcie realizacji różnych imprez i projektów mających na celu zbliżenie ludzi do siebie.

W okresie realnego socjalizmu mosty na granicy PRL i NRD służyły celom propagandowym – do urządzania okazjonalnych manifestacji podczas obchodów różnych świąt państwowych i rocznic. Dziś mosty te pełnią także funkcje miejsc

¹⁸ Por. *Euroregiony – mosty do Europy bez granic*, pod red. W. Malendowskiego, M. Szczepanika, Warszawa 2000.

¹⁹ Np. między Görlitz a Zgorzelcem ma zostać wybudowany drugi most. Jednak w Görlitz dość znaczna grupa mieszkańców wypowiedziała się przeciwko jego powstaniu, uzasadniając swój sprzeciw tym, że „w mieście już jest za dużo Polaków”. Zob. D. Bach, *Sąsiedztwo Niemiec z Polską*. W: *Colloquium Opole '99. Dziesięć lat po przełomie w Europie – rzeczywiste sąsiedztwo i wspólne wartości*, pod red. W. Lesiuka i A. Trzcielińskiej-Polus, Opole 2001, s. 71.

spotkań w ważnych chwilach, ale oprawa tych spotkań, cel i wydźwięk zdecydowanie różnią się od tych sprzed przełomu.

Na tzw. Moście Pokoju między Zgorzelcem i Görlitz (w euroregionie Nysa) mieszkańcy obu miast spotykają się od kilku lat z zapalonymi świecami 1 września dla uczczenia kolejnych rocznic wybuchu II wojny światowej.

Po moście oddzielającym Słubice i Frankfurt (w euroregionie Pro Europa Viadrina) przechodzi co roku wspólna procesja w święto Bożego Ciała, a Stowarzyszenie „Most Frankfurcki”, powstałe w 1990 roku, łączy różne organizacje społeczne i gminne działające po obu stronach Odry.

Na moście łączącym miejscowości Úvalno i Branice (w euroregionie Silesia) spotykają się co roku dzieci i młodzież z obu miejscowości, by wspólnie witać nadejście wiosny i topić „Marzannę”.

Z powyższej analizy wyciągnąć można wniosek, że najczęściej inwestycji dotyczących rzek przepływających przez pogranicza realizowanych jest na styku Polska – Niemcy. Wynika to z faktu, iż strona niemiecka, będąc członkiem Unii Europejskiej, może korzystać z wielu programów pomocowych (przede wszystkim INTERREG) i wspierać finansowo omawiane przedsięwzięcia. Polska, Czechy i Słowacja – ubiegające się o przyjęcie do UE – mogą starać się o środki na projekty euroregionalne z funduszu PHARE CBC (Cross Border Cooperation) i PHARE CREDO.

Ogromną przeszkodą w rozwoju współpracy jest asymetria potencjałów gospodarczych i możliwości finansowych obszarów przygranicznych należących do różnych państw, np. dysproporcje stanu gospodarki i infrastruktury po polskiej i niemieckiej stronie granicy. Drugim utrudnieniem, szczególnie w odniesieniu do współpracy na pograniczu polsko-niemieckim, jest bariera językowa. Przede wszystkim po stronie niemieckiej istnieje bardzo ograniczone zainteresowanie nauką języka sąsiedzkiego kraju, tj. polskiego²⁰.

Rzeki graniczne i rzeki przepływające przez pogranicza determinują, jak z powyższego wynika, niektóre dziedziny i formy współpracy w ramach euroregionów. Ukazane tutaj przedsięwzięcia i projekty związane były przede wszystkim z ochroną środowiska naturalnego, w tym głównie wód, z zabezpieczeniem przed powodzią oraz stworzeniem systemu informacji o zagrożeniach i współdziałaniu w sytuacjach awaryjnych. W wielu dokumentach wypracowanych przez komisje robocze euroregionów pojawiają się także plany dotyczące zagospodarowania przestrzennego dorzecza Odry. Oprócz tego warto też zwrócić uwagę na wykorzystywanie nazw rzek podczas organizacji festiwali i imprez kulturalnych na pogra-

²⁰ Przykładowo w całej Brandenburgii w roku szkolnym 2001/2002 zaledwie 900 uczniów uczyło się języka polskiego jako języka obcego. Por. *Mäßiges Interesse an Polnisch*, „Neues Deutschland”, 26 III 2002.

niczach (np. „Dni Muzyki nad Odrą” – cykl 26 koncertów w ośmiu miejscowościach po polskiej i niemieckiej stronie granicy w lutym 2002 roku).

Warto wspomnieć o jeszcze jednej ważnej inicjatywie, w której rzeki przepływające przez pogranicza delimitują obszar, skąd pochodzą jej uczestnicy. Chodzi tu o założoną w 2000 roku Unię Izb Handlowych Dorzecza Odry i Łaby skupiającą 30 izb handlowych oraz przemysłowo-handlowych z Czech, Polski i Niemiec, tj. prawie z połowy Polski i 40% obszaru Niemiec.

Podstawowe pytanie, jakie nasuwa się w kontekście zaprezentowanych przedsięwzięć i projektów euroregionalnych, brzmi: czy byłyby one realizowane także w sytuacji, gdyby nie było euroregionów? Odpowiedź nie jest jednoznaczna. Z pewnością część z nich zostałaaby urzeczywistniona dzięki coraz liczniejszym porozumieniom partnerskim pomiędzy miastami, gminami i powiatami przygranicznymi oraz dzięki narastającemu wśród społeczności lokalnych przekonaniu o potrzebie (a nawet konieczności) współpracy transgranicznej i korzyściach z niej płynących. Jednakże dzięki strukturom euroregionalnym istnieje możliwość uzyskania środków pieniężnych na sfinansowanie takich projektów z funduszy europejskich.

Na zakończenie należy jeszcze zwrócić uwagę na fakt, iż w niedalekiej przyszłości oczekiwać należy zmian w odniesieniu do roli i znaczenia rzek granicznych oraz form współpracy na pograniczach w związku z rychłym przystąpieniem Polski i Republiki Czeskiej do Unii Europejskiej. Odra i Nysa Łużycka staną się bowiem rzekami wewnątrzunijnymi, co ułatwi sąsiedzkie kontakty. Natomiast Bug popłynie wzdłuż granicy zewnętrznej UE i będzie tworzył prawdopodobnie szczelniejszą niż dotychczas barierę dla współpracy z mieszkańcami Ukrainy i Białorusi.

**PONADGRANICZNE STOSUNKI KOOPERACYJNE
POMIĘDZY MAŁYMI I ŚREDNIMI
PRZEDSIĘBIORSTWAMI PRZEMYSŁOWYMI
Z POLSKI I Z NIEMIEC WSCHODNICH**

**1. Metodologiczne założenia i uwarunkowania
przeprowadzonych badań**

W ostatnich latach ukazało się wiele publikacji zajmujących się powiązaniami sieciowymi (*network*) pomiędzy przedsiębiorstwami, stosunkami kooperacyjnymi czy też tendencjami rozwojowymi w zakresie międzynarodowego podziału pracy. W tych przypadkach, kiedy publikacje dotyczyły tej problematyki w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, koncentrowano się w pierwszej kolejności na zagadnieniach związanych z inwestycjami bezpośrednimi zachodniego kapitału w krajach przeprowadzających transformację systemową¹, prawie całkowicie ignorowano natomiast kwestie dotyczące kooperacji pomiędzy przedsiębiorstwami z krajów byłej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (RWPG). Również w badaniach zajmujących się bezpośrednio problematyką transformacji, szczególnie jeśli poświęcone były zmieniającym się warunkom gospodarczym i politycznym w tych krajach, zasadniczo nie zwracano uwagi na ponadgraniczną aktywność gospodarczą przedsiębiorstw. Bez wątpienia jednak te właśnie stosunki kooperacyjne stanowią jeden z ważnych elementów międzynarodowego podziału pracy w Europie, a biorąc pod uwagę pogłębiający się nieustannie proces integracji europejskiej i ciągle jeszcze niewyczerpane do końca możliwości tej kooperacji, ich znaczenie w tych procesach będzie nadal wzrastało. Zmiany systemowe na początku lat dziewięćdziesiątych doprowadziły również do zerwania istniejących dotychczas powiązań gospodarczych pomiędzy przedsiębiorstwami funkcjonującymi w ra-

¹ Np. M. Jarosz (Ed.), *Foreign Owners and Polish Employees of Privatized Enterprises*, Warszawa 1997.

mach RWPG². W czasach kryzysu związanego z transformacją systemu po 1990 roku, która niosła wiele niepewności, liczne firmy – zarówno wschodnioniemieckie, jak i polskie – zaczęły poszukiwać silnych i stabilnych partnerów gospodarczych w Europie Zachodniej. Pierwsze lata transformacji w Niemczech Wschodnich doprowadziły do głębokiego kryzysu gospodarczego i do szybkiego wzrostu masowego bezrobocia, przez lata utrzymującego się na wysokim poziomie (18%)³. W miarę konsolidacji (szczególnie w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych) gospodarki, przede wszystkim zaś przemysłu przetwórczego, poprawiła się również sytuacja gospodarcza wielu firm wschodnioniemieckich. Nie wpłynęło to co prawda w większym stopniu na poprawę sytuacji na wschodnioniemieckim rynku pracy, ale niewątpliwie przyczyniło się do zwiększenia atrakcyjności wielu firm z tej części Niemiec jako potencjalnych kooperantów dla polskich firm poszukujących nowych kontaktów gospodarczych. Wprawdzie nie ma oficjalnych danych statystycznych o ponadgranicznych stosunkach kooperacyjnych, jednak wielu ekspertów gospodarczych stwierdza zgodnie, że tego rodzaju stosunki gospodarcze pomiędzy małymi i średnimi przedsiębiorstwami z Niemiec Wschodnich i podobnymi firmami polskimi (jak również czeskimi) nasiliły się od połowy lat dziewięćdziesiątych.

W poniższym artykule przedstawimy część wyników badań socjologicznych przeprowadzonych w ramach projektu naukowego na temat: „Ponadgraniczne stosunki kooperacyjne małych i średnich przedsiębiorstw wschodnioniemieckich z firmami w Polsce i Czechach”, który realizowany jest od początku 2000 roku przez autorów artykułu, pracujących w Instytucie Badań Ekonomicznych i Socjologicznych w Chemnitz (WISOC)⁴, a finansowany przez Niemieckie Stowarzyszenie Naukowe (Deutsche Forschungsgemeinschaft – DFG). Projekt ten zajmuje się przede wszystkim problematyką działalności przedsiębiorstw, motywami leżącymi

² Stopniowe przestawianie się handlu zagranicznego w ramach RWPG na płacenie w dewizach, które spowodowane zostało rozpoczynającymi się reformami w kierunku gospodarki rynkowej, jak również pogłębiające się zjawiska kryzysowe związane z transformacją systemową w krajach Europy Środkowej i Wschodniej doprowadziły do dramatycznego zredukowania stosunków handlowych pomiędzy byłymi krajami członkowskimi RWPG.

³ Sytuacja na rynku pracy w tej części Niemiec jest w dalszym ciągu napięta; oficjalnie zarejestrowana stopa bezrobocia utrzymuje się, w zależności od struktury gospodarczej poszczególnych regionów, na poziomie od 18% w regionach uprzemysłowionych do 24% w regionach słabiej rozwiniętych. Dane te są, jak już zaznaczono, danymi oficjalnej statystyki, w rzeczywistości bezrobocie jest o wiele wyższe, ponieważ w danych statystycznych nie uwzględniane są osoby, które uczestniczą w różnorodnych programach szkoleniowych i dostosowawczych realizowanych jako instrumenty aktywnej polityki rynku.

⁴ WISOC – Institut für Wirtschaft- und Sozialforschung Chemnitz e.V. został powołany do życia w 1991 roku. Jest instytutem samodzielnym i niezależnym, utrzymującym się jedynie z przeprowadzanych badań naukowych. Główne dziedziny badawcze to: socjologia przemysłowa, rynek pracy, polityka rynku pracy i zatrudnienia, problemy transformacji w Niemczech Wschodnich oraz w krajach Europy Środkowej i Wschodniej.

u podstaw takiej aktywności, ich wewnętrznymi potencjałami i problemami, które potęgują tego rodzaju ponadgraniczną aktywność gospodarczą, przede wszystkim z punktu widzenia aktorów sceny gospodarczej uczestniczących w tych procesach. W badaniach koncentrujemy się przede wszystkim na szukaniu odpowiedzi na pytania dotyczące wpływu specyficznych wyznaczników narodowych związanych z procesami transformacyjnymi czy też z uwarunkowaniami instytucjonalnymi i społecznymi na powstawanie i kształtowanie się stosunków kooperacyjnych pomiędzy przedsiębiorstwami. Poniższy artykuł poświęcony jest przede wszystkim problematyce stosunków kooperacyjnych pomiędzy wschodnioniemieckimi i polskimi przedsiębiorstwami.

„Kooperację” definiujemy jako świadomie nawiązane i zamierzone na stosunkowo długi okres stosunki wymiany pomiędzy samodzielnymi pod względem prawnym przedsiębiorstwami, które to stosunki skierowane są na wzajemne użytkowanie posiadanych zasobów i środków w celu polepszenia konkurencyjności.

W pierwszej fazie badań wybraliśmy 21 małych i średnich firm wschodnioniemieckich, które nawiązały przynajmniej jedną ponadgraniczną kooperację. Mniej więcej połowa badanych przez nas firm utrzymuje jednocześnie kontakty gospodarcze z firmami polskimi i czeskimi, tzn. około 12 firm kooperuje w sumie z 38 firmami polskimi i czeskimi. Jeden z zakładów wschodnioniemieckich z Brandenburgii, który dla realizacji swoich celów produkcyjnych świadomie czerpie korzyści wynikające ze specjalizacji przemysłowej, nawiązał kooperację z 12 polskimi firmami branży odzieżowej. Na podstawie wywiadów przeprowadzonych z właścicielami tych firm bądź z ich kierownictwem przygotowaliśmy studia przypadków (*case studies*). Zatrudnienie w wybranych przez nas firmach wschodnioniemieckich utrzymuje się z reguły w granicach od 15 do około 300 osób. Większość badanych przedsiębiorstw należy do branży tekstylno-odzieżowej lub przemysłu obróbki metalowej, ale są również firmy np. meblarskie czy też produkujące instrumenty muzyczne.

W przeważającej większości badanych powiązań kooperacyjnych chodzi o tzw. kooperację wertykalną, czyli współpracę partnerów znajdujących się na różnych stopniach procesu tworzenia wartości. Jedna wschodnioniemiecko-polska kooperacja między dwoma przedsiębiorstwami w dziedzinie budowy maszyn to tzw. kooperacja horyzontalna. W tym konkretnym przypadku obaj finalni producenci łączą swoje rozwiązania technologiczne i powstające w wyniku tego nowe linie technologiczne sprzedawane są wspólnie na rynkach trzecich.

Część małych i średnich firm wschodnioniemieckich łączy swoje możliwości produkcyjne i technologiczne ze znajomością specyfiki polskiego rynku, którą z reguły posiada ich polski partner. W innych natomiast przypadkach firmy wschodnioniemieckie wykorzystują możliwości produkcyjne polskich partnerów, szczególnie ze względu na odpowiednio niskie koszty produkcji czy też specyficzne kwalifikacje załóg. W jednym z badanych przez nas przypadków kooperacji

wschodnioniemiecki średniej wielkości zakład funkcjonuje jako duży poddostawca jednego z większych producentów finalnych w Polsce. Prawie we wszystkich badanych przypadkach wschodnioniemiecko-polskich stosunków kooperacyjnych mamy do czynienia z kooperacją bez udziału kapitałowego, co spowodowane jest głównie słabością kapitałową małych i średnich firm wschodnioniemieckich.

Wyniki studiów przypadków uzupełniliśmy informacjami uzyskanymi z 19 wywiadów przeprowadzonych z ekspertami izb przemysłowych, stowarzyszeń gospodarczych i instytucji doradczych zajmujących się problematyką kooperacji w Niemczech Wschodnich, Polsce i Czechach.

W drugiej fazie projektu wybraliśmy sześć przykładów kooperacji, trzy wschodnioniemiecko-polskie i trzy wschodnioniemiecko-czeskie, w celu przeprowadzenia pogłębionych badań studiów przypadków. W trakcie ich realizacji szczególną uwagę zwracaliśmy na to, ażeby włączyć do badań zarówno polskich jak i czeskich partnerów i wykorzystać ich własne doświadczenia i oceny firm wschodnioniemieckich, z którymi kooperują. W tych pogłębionych studiach przypadków mamy jeden przykład stosunków kooperacyjnych realizowanych w przemyśle odzieżowym i dwa przykłady kooperacji z przemysłu maszynowego. Pomimo że każdy z badanych przypadków ma charakterystyczne dla siebie indywidualne właściwości, jesteśmy przekonani, że niektóre ze zdobytych doświadczeń, a także ocen, mogą zostać uogólnione. Dokonane przez nas uogólnienia zostały potwierdzone przez ekspertów w trakcie przeprowadzonych z nimi rozmów.

2. Motywy podjęcia kooperacji

W odnośnej literaturze definiuje się kooperację jako formę gospodarczej interakcji związanej z wielorakim ryzykiem, ponieważ przedsiębiorstwa wchodzą we wzajemne uzależnienia, które nie dają się w pełni kontrolować⁵. Z tego powodu jeden z nieodzownych warunków zarówno nawiązania jak i funkcjonowania stosunków kooperacyjnych stanowi zaufanie pomiędzy partnerami. Generalnie rzecz biorąc, podzielamy sformułowaną przez wielu teoretyków⁶ tezę, że w nowoczesnych społeczeństwach, w odróżnieniu od tradycyjnych, wzrosło znaczenie struktur rzeczowo-instytucjonalnych w umożliwieniu skoordynowanej działalności gospodar-

⁵ Zob. m.in. K. Bluhm, *Zwischen Markt und Politik. Probleme und Praxis von Unternehmenskooperation in der Transformationsökonomie*, Opladen 1999.

⁶ M.in. N. Luhmann, *Vertrauen, Ein Mechanismus der Reduktion sozialer Komplexität*, 3. Aufl., Stuttgart 1989; A. Giddens, *The Consequences of Modernity*, Cambridge 1990; L. Zucker, *Production of Trust. Institutional Sources of Economic Structure*, „Research in Organizational Behavior” 8, 1986, s. 53–111.

czej; interpretujemy to jednak nie jako grę zerowych sum (*zero sum game*), w myśl której stosunki indywidualne tracą na znaczeniu w miarę wzrostu znaczenia struktur rzeczowo-instytucjonalnych. Bezpieczeństwo działania, potrzebne dla tego specyficznego przedsiębiorczego postępowania, aktorzy tych procesów uzyskują poprzez formułowanie hipotetycznych, zgeneralizowanych i uproszczonych wyobrażeń⁷ na temat intencji i możliwości potencjalnego partnera, które w trakcie kooperacji i praktycznych doświadczeń są potwierdzane, modyfikowane lub zostają odrzucane. Wyobrażenia tego rodzaju, stanowiąc specyficzną kombinację, są mieszaną formą⁸ rzeczowo-instytucjonalnych i indywidualnych elementów, które jednoczą w sobie zebrane w przeszłości indywidualne i zbiorowe doświadczenia, wyselekcjonowane i zinterpretowane informacje rzeczowe, na które wpływają również istniejące w społeczeństwach stereotypy (np. na temat typowych cech Niemców, Polaków czy Czechów).

W odniesieniu do ponadgranicznych kooperacji utrudnieniem staje się dodatkowo fakt, że aktywności te mają miejsce na obcym obszarze instytucjonalnym, którego normy i regulacje są w większości przypadków za mało znane, co pogłębia istniejącą niepewność. Ryzyko kooperacji między zakładami środkowoeuropejskich krajów transformacji ustrojowej zwiększane jest jeszcze tym, że w krajach owych dokonują się w dalszym ciągu przemiany w zakresie instytucjonalnych warunków ramowych, które np. w przypadku Polski są dodatkowo nasilone w związku z jej przygotowaniami do przystąpienia do Unii Europejskiej⁹. Przykładowo jedynie w 1998 roku ukazało się w Polsce 118 nowych ustaw i rozporządzeń regulujących działalność gospodarczą. Niepewność, jaką rodzi samo ich wprowadzenie, wzmacniana jest dodatkowo faktem, że wiele sformułowań w tych ustawach jest na tyle nieprecyzyjnych, że wymagają one szczegółowej interpretacji przez specjalistów i doradców¹⁰. Ale również wschodniemieckie firmy, którym w odróżnieniu do innych krajów transformacji, postawione zostały do dyspozycji, na skutek zjednoczenia Niemiec, stabilne instytucje rynkowe, należą – ze względu na słabość

⁷ P. Preisendörfer, *Vertrauen als soziologische Kategorie. Möglichkeiten und Grenzen einer entscheidungstheoretischen Fundierung des Vertrauenskonzepts*. „Zeitschrift für Soziologie“ 1995, Jg. 24, H. 4, s. 269.

⁸ Mieszaną formą byłyby np. kultury fachu w tym rozumieniu, że członkowie określonej grupy zawodowej przypisywaliby sobie wzajemnie zarówno konkretne kwalifikacyjne jak i społeczne kompetencje.

⁹ Powstającą w wyniku tych dynamicznych zmian w sferze instytucjonalnej niepewność charakteryzuje np. menedżer jednej z polskich firm energetycznych w ten oto sposób: „Oni (menedżerowie z Europy Zachodniej) pracują w systemach, w których zarówno prawne jak i gospodarcze organizacje są stabilne i mogą prawie w 90% na czynniki należące do gospodarczego ryzyka sami wpływać. Nasze systemy znajdują się «w transitibus» (ciągle jeszcze w procesie przemian), co oznacza, że ponad 90% tych ryzykownych czynników powstaje poza przedsiębiorstwem” (Ost-West-Contact 3/2001).

¹⁰ *Report on the Condition of Small and Medium-Size Enterprise Sector in Poland for the Years 1997–1998*, Warszawa 1999, s. 212.

swych zasobów i często niepewną pozycję na rynku – do partnerów kooperacyjnych, z którymi wiąże się większe ryzyko i przez to mniej atrakcyjnych.

Spojrzenie na motywy, które doprowadziły do nawiązania badanych przez nas stosunków kooperacyjnych, wskazuje jednoznacznie na ich związek z warunkami gospodarczymi, które powstały w rezultacie specyficznego przebiegu transformacji lat dziewięćdziesiątych w tych krajach. Dominujące w firmach wschodnioniemieckich motywy nawiązywania kooperacji, choć są pewne różnice w poszczególnych branżach, to przede wszystkim możliwość wykorzystania różnic w kosztach płacowych istniejących pomiędzy Polską i Niemcami oraz chęć wejścia na rynek polski¹¹. Wschodnioniemieckie zakłady działają od czasów unii gospodarczej i walutowej z Niemcami Zachodnimi, tj. od 1990 roku, pod presją wysokich płac i różnorodnych kosztów. Sytuacja ta spowodowana jest przede wszystkim wielkością tych przedsiębiorstw¹², która nie pozwala na realizację ekonomiki skali (*economy of scale*) w produkcji. Produkcja firm wschodnioniemieckich odznacza się wysokim stopniem indywidualizacji, uzależnionym w dużym zakresie od specyficznych żądań klientów (np. małe serie). Pomimo tej orientacji okazuje się, że na nowo zdobytych zachodnich rynkach zbytu możliwość ustalenia takiej ceny produktów, która odpowiadałaby w przybliżeniu poniesionym nakładom, nie jest łatwym zadaniem. Skorzystanie z istniejących w Polsce niskich kosztów płacowych, dzięki nawiązaniu stosunków kooperacyjnych, stanowi dla wschodnioniemieckich zakładów możliwość zmniejszenia tych kosztów; jest to tym ważniejsze, że na dobrą sprawę zostały już wyczerpane wewnętrzne możliwości w zakresie organizacji i racjonalizacji produkcji tych firm, odchudzonych pod względem organizacyjnym i technicznie unowocześnionych.

Dla firm wschodnioniemieckich ważne wyznaczniki konkurencyjności stanowią bliskość geograficzna Polski i krótkie terminy dostaw. W związku z tym wiele firm zyskuje szansę obrony przed konkurencją swej zdobytej na rynku pozycji lub też opanowania nowych pozycji. Polscy partnerzy kooperacyjni oferują wschodnioniemieckim firmom dobre, relatywnie korzystne koszty produkcji, co związane jest z niewielkimi odległościami, a więc również z relatywnie niskimi kosztami transportu. Przezrystość takich kooperacji i istniejące w przypadku Polski możliwości rozwiązywania problemów w momencie ich pojawiania się (jeżeli okazuje się to konieczne, w ciągu jednego dnia) stanowią w opinii firm wschodnioniemieckich szczególnie pozytywną cechę takiej współpracy. Pomimo że w krajach położonych bardziej na wschód koszty płacowe są jeszcze niższe, większość badanych przez nas małych i średnich firm wschodnioniemieckich odrzuca opcję współpracy go-

¹¹ Do dalszych motywów należą między innymi wykorzystywanie pożytecznych specjalizacji i przezwyciężanie chwilowych problemów w zakresie zdolności produkcyjnych.

¹² Charakterystyczne dla przemysłu wschodnioniemieckiego powstałego w wyniku prywatyzacji są przede wszystkim małe i średnie zakłady.

spodarczej z firmami z innych krajów wschodnioeuropejskich właśnie z powodu wyższych kosztów transportu, a zwłaszcza ze względu na brak możliwości dotrzymania krótkich terminów dostaw.

Motywy podjęcia kooperacji przez polskie przedsiębiorstwa – w naszych studiach przypadków znalazły się po stronie polskiej przede wszystkim małe i średnie firmy¹³ – wiążą się w pierwszej kolejności z trudną sytuacją gospodarczą tego typu zakładów w Polsce¹⁴. Wsparcie ze strony państwa dla nowo powstałych prywatnych małych i średnich firm jest niewystarczające, niezwykle trudne jest uzyskanie kredytów bankowych, nieodzownych na modernizację i inwestycje, lub są one przez te firmy oceniane jako zbyt ryzykowne, ze względu na wysoką stopę oprocentowania tego rodzaju kredytów w Polsce. Do tego dochodzi jeszcze deficyt zorganizowanej reprezentacji interesów tej grupy firm, spowodowany brakiem bądź częściowo nieefektywną pracą takich instytucji. Małe i średnie prywatne przedsiębiorstwa w Polsce oceniają krytycznie nie tylko to, że są traktowane w polityce gospodarczej po macoszemu, lecz również to, że duże konkurencyjne zakłady, protegowane przez państwo, nie stanowią dla nich potencjalnych partnerów¹⁵. Na rynku wewnętrznym małe i średnie firmy konfrontowane są nie tylko z rodzimą konkurencją, lecz również ze wzrastającą konkurencją wielu firm zagranicznych, których liczba, między innymi ze względu na udzielane im ulgi podatkowe, niezmiennie wzrosła. Kooperacja z zachodnim przedsiębiorstwem, pomimo że wiąże się w tej sytuacji z częściowym uzależnieniem, jest przez polskich przedsiębiorców, w tych trudnych – według ich oceny – warunkach działalności gospodarczej dla małych firm we własnym kraju, często postrzegana jako jedyna droga wiodąca do zapewnienia egzystencji przedsiębiorstwu¹⁶. Negatywne doświadczenia z rodzimymi fir-

¹³ W trakcie naszych badań zauważyliśmy zarówno po stronie wschodnioniemieckich jak i polskich firm dążenie do poszukiwania partnerów kooperacyjnych w grupie zakładów porównywalnych pod względem wielkości, to znaczy wschodnioniemieckie relatywnie małe firmy szukały partnerów wśród małych i średnich zakładów znajdujących się w prywatnym posiadaniu, ponieważ liczyły na to, że w odróżnieniu od dużych zakładów, natrafią w tej grupie firm na przejrzyste struktury organizacyjne i jednoznacznie określone kompetencje. Z kolei polskie firmy przyznawały pierwszeństwo wschodnioniemieckim firmom zamiast bardziej zasobnym firmom zachodnioniemieckim właśnie ze względu na ich wielkość, która – ich zdaniem – zmniejszała ryzyko jednostronnego uzależnienia.

¹⁴ A. Herman, *Małe przedsiębiorstwa w Polsce jako istotny czynnik transformacji*. W: *Dziesięć lat transformacji w Polsce. Fakty i opinie*, red. A. Zawiślak, Warszawa 1999, s. 31–35; L. Sołoducho, *Analiza szans i zagrożeń rozwoju sektora MSP w Polsce*. W: *Źródła sukcesów i porażek przedsiębiorstw. Aspekt strategiczny*, red. B. Olszewska, Wrocław 2000, s. 468–481.

¹⁵ *Report...*, s. 208.

¹⁶ Przede wszystkim w branży odzieżowej trafiliśmy na firmy, które świadomie zrezygnowały ze swoich strategicznych celów, ażeby dzięki temu, że obniżają koszty płac zachodniemu zleceniodawcy, móc zapewnić egzystencję firmy i uzyskany tą drogą zysk wykorzystać na realizację inwestycji koniecznych do utrzymania się na rynku.

mami – podkreślana jest przede wszystkim zła moralność płatnicza wielu firm¹⁷ – i brak zaufania, a częściowo również istniejąca niepewność¹⁸ ze względu na ciągłe jeszcze zmiany w sferze instytucjonalnej w Polsce wpływają na podejmowanie przez polskie małe i średnie firmy decyzji o poszukiwaniu partnerów kooperacyjnych na Zachodzie. Tego rodzaju współpraca gospodarcza gwarantuje, według ich mniemania, większy zakres stabilności i bezpieczeństwa aniżeli stosunki gospodarcze z rodzimymi firmami. Właścicielka jednej z firm odzieżowych w Polsce, która kooperuje z firmą wschodnioniemiecką, opisała podjętą przez siebie decyzję w ten oto sposób:

„I ponieważ utraciliśmy wówczas bardzo dużo pieniędzy – właśnie poprzez niesolidnego zleceniodawcę i pośrednika – a nabycie nowych maszyn szwalniczych bez określonej sumy pieniędzy nie było możliwe, musieliśmy jakoś zareagować. [...] Muszę przyznać, że w tym czasie często wątpiłam, czy moje zaangażowanie w ogóle się opłaca i czy nie powinnam zamiast tego po prostu z wszystkiego zrezygnować. W końcu zdecydowałam się sama nawiązać bezpośrednie kontakty z niemieckim partnerem. Widziałam w tej kooperacji szansę dla mojej firmy zarówno z tego powodu, że paleta jego produkcji była w miarę przejrzysta i dla mojej firmy możliwa do realizowania, jak również z tego, że liczyłam na ustabilizowanie się mojej sytuacji zleceniowej. I oczywiście liczyłam na solidność i punktualność przy opłacaniu naszej pracy. Pomyślałam sobie, że poprzez tę kooperację uzyskam relatywne bezpieczeństwo”.

Badane przez nas polskie przedsiębiorstwa uważają, że skala ryzyka w realizacji ponadgranicznych kooperacji (z firmami zachodnimi) jest dla nich o wiele mniejsza aniżeli niebezpieczeństwa wynikające dla rozwoju ich firm, kiedy z tej współpracy zrezygnują. Źródłem takich postaw jest pryncypialne zaufanie do funkcjonowania rozwiniętych gospodarek rynkowych, do których po zjednoczeniu Niemiec zalicza się również Niemcy Wschodnie, zaufanie, które – naszym zdaniem – opiera się częściowo na wyidealizowanym wzorze i które wymaga jeszcze potwierdzenia w praktyce. W ten oto sposób zaufanie, posługując się stwierdzeniem P. Sztompki, zostaje eksternalizowane¹⁹.

Jednym z decydujących motywów nawiązania kooperacji z zachodnim partnerem, obok wymienionego już bezpieczeństwa dotyczącego stabilności zleceń i płatności, jest niewątpliwie nadzieja na uzyskanie w ten sposób dostępu do nowoczesnych technologii i wejścia na rynek zachodnioeuropejski. Ponadto produkty *Made*

¹⁷ Zła moralność płatnicza klientów stanowi problem dla małych i średnich firm nie tylko w Polsce, lecz również w Niemczech Wschodnich i w Republice Czeskiej.

¹⁸ P. Sztompka, *Vertrauen: Die fehlende Ressource in der postkommunistischen Gesellschaft*. W: B. Nedelmann (Hrsg.), *Politische Institutionen im Wandel, Sonderheft 35 der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie* 1995, s. 254–276.

¹⁹ Sztompka, op. cit., s. 268.

in Germany – często porównywalne pod względem jakości z analogicznymi produktami rodzimymi – mają wyższą ocenę w Polsce, co niewątpliwie wpływa na podejmowanie decyzji o nawiązywaniu kooperacji, szczególnie w przypadku polskich firm dystrybucyjnych.

Jak dotychczas pokazaliśmy, w przypadku wschodnioniemieckich firm po jednej stronie i polskich firm po drugiej istnieją potencjalnie uzupełniające się sytuacje problemowe, co stwarza sprzyjające warunki do powstania zainteresowania kooperacją: zasoby, których jednej ze stron – wskutek istniejących specyficznych warunków ramowych – brakuje do realizacji celów swojej działalności, mogą zostać dostarczone przez drugą stronę w ramach takich kooperacji.

Faktyczne doprowadzenie do tego rodzaju kooperacji zależy w dużym stopniu – według oceny firm wschodnioniemieckich – od tego, czy znajdzie się odpowiednie, godnego zaufania partnera gospodarczego. W odróżnieniu od istniejącego podstawowego zaufania polskich firm do niemieckiego systemu gospodarczego i instytucjonalnego, zaufanie wschodnioniemieckich firm do polskiego systemu instytucjonalnego jest o wiele mniejsze; z jednej strony uwarunkowane to jest posiadaną przez nie wiedzą o ciągle jeszcze dokonujących się zmianach wynikających z procesów transformacyjnych, z drugiej strony natomiast wynika to z niewiedzy i związanej z tym niepewności co do funkcjonowania różnorodnych systemów, np. systemu prawnego w sąsiadującym kraju²⁰. Niekiedy również na wątpliwości ujawniające się w stosunku do Polski wpływają ciągle jeszcze utrzymujące się stereotypy.

W wielu przypadkach wschodnioniemieccy przedsiębiorcy decydują się na podjęcie kooperacji z polską albo czeską firmą wówczas, kiedy ich zdaniem osoba kierująca firmą (zarządzający menedżer lub właściciel firmy) godna jest zaufania, to znaczy stanowi gwarancję, że nawiązanie kooperacji pozwoli zrealizować wyznaczone cele²¹. W ocenie potencjalnego partnera zakładane jego fachowe i społeczne kompetencje oraz znajomość rynku i lojalność odgrywają równie ważną rolę jak sympatia osobista. W procesie poszukiwania odpowiedniego partnera wykorzystywane są także informacje ze strony różnych organizacji reprezentujących interesy przedsiębiorców i komercyjnych firm doradczych, których opinie i oceny brane są pod uwagę w trakcie wyboru. W wielu wypadkach doszło do kooperacji również dzięki osobistym znajomościom, które nawiązane zostały jeszcze w okresie gospodarki planowej. Bardzo dużą rolę w nawiązywaniu ponadgranicznych stosunków gospodarczych – choć przede wszystkim chodzi w nich o korzystne pod względem

²⁰ Nieufność wobec warunków ramowych działalności gospodarczej w krajach środkowoeuropejskich jest wyraźnie zróżnicowana. W porównaniu z sytuacją w krajach byłego Związku Radzieckiego ocenia się Polskę, Czechy i Węgry jako stabilne gospodarki rynkowe, w których w zasadzie możliwe jest przedsiębiorcze zaangażowanie.

²¹ Oprócz tego realizowane są z reguły testy lub zlecenia próbne, w celu uzyskania informacji na temat fachowych kwalifikacji i możliwości potencjalnego partnera.

gospodarczym wykorzystanie środków – odgrywają po stronie wschodnioniemieckiej sprzyjające zbiegi okoliczności²², również te spoza sfery ekonomicznej. To właśnie one wpływają w wielu przypadkach na to, że przedsiębiorcy myślą o wykorzystaniu dla realizacji określonych celów własnego przedsiębiorstwa ponadgranicznej współpracy gospodarczej. Decyzje idące w tym kierunku podejmowane są we wschodnioniemieckich firmach z reguły nie tyle w oparciu o dokładne analizy czy kalkulacje różnorodnych możliwości, lecz na podstawie intuicji, ogólnych przemyśleń, osobistych stosunków, a bardzo często na skutek przypadku.

3. Codziennosc kooperacji – problemy i procesy uczenia się

Ponadgraniczne kooperacje tworzą powiązania pomiędzy przedsiębiorstwami, które funkcjonują w różnych warunkach instytucjonalnych, społecznych i kulturowych; w naszym przypadku ściśle związanych ze specyfiką procesu transformacji i jego skutków. Partnerzy kooperacji definiują swoją sytuację działania i na tej podstawie podejmowane są decyzje, uwzględniające konkretnie panujące warunki. Istniejące różnice mają znaczenie dla działalności gospodarczej tych firm w rodzimych krajach i tym samym wpływają również na kształtowanie się ponadgranicznych stosunków kooperacyjnych. Różnice w spojrzeniu na kooperacje wynikają również z faktu zajmowania przez kooperujące firmy różnych pozycji w łańcuchu tworzenia wartości. W procesie interakcyjnym uwzględniającym te różnice partnerzy kooperacji muszą wypracować obopólnie akceptowane reguły i wspólną definicję współpracy, ażeby kooperacja ta mogła być stabilna. Wyniki naszych badań wskazują, że dla osiągnięcia tej stabilności potrzebny jest pewien okres, w którym prawie że automatycznie ujawniają się różnego rodzaju problemy wstępne. Sam fakt, że badane przez nas kooperacje funkcjonują już od wielu lat, wskazuje jednak na to, że partnerom udało się tego rodzaju problemy skutecznie przezwyciężyć. W jaki sposób dokonuje się tego w praktycznym działaniu, chcielibyśmy pokazać na przykładzie parametru jakości, który stanowi typowy problem w początkowym okresie współpracy w badanych przez nas wschodnioniemiecko-polskich (i w o wiele większym stopniu wschodnioniemiecko-czeskich) przypadkach kooperacji.

W momencie podpisania 1 lipca 1990 roku unii gospodarczej i walutowej wschodnioniemieckie zakłady zaczęły natychmiast, bez przygotowania i bez żadnej taryfy ulgowej, funkcjonować w warunkach wolnej konkurencji. Włączone w ten sposób do zachodniej sfery gospodarczej wschodnioniemieckie firmy, które utraciły nie tylko rynki wschodnie, lecz w większości wypadków również swoją

²² Tego rodzaju sprzyjające zbiegi okoliczności to np. pracownicy znający język polski czy też bliskość granicy.

pozycję na rynku wewnętrznym, zmuszone zostały w relatywnie krótkim czasie nauczyć się, że sukces przedsiębiorstwa w gospodarce rynkowej uzależniony jest w pierwszej kolejności od jakości produkowanych towarów, nie tylko w sensie sprawności technicznej, lecz również w sensie spełniania specyficznych oczekiwań klientów. Z tych też powodów zakłady, które przetrwały zjednoczenie Niemiec i prywatyzację, relatywnie szybko stworzyły warunki potrzebne do uzyskania konkurencyjności, w postaci rozwoju nowoczesnych produktów, modernizacji techniczno-technologicznej i zbudowania odpowiednich systemów kontroli jakości. Tego rodzaju procesy uczenia się realizowane były oczywiście również i w innych krajach przeprowadzających proces transformacji, np. w Polsce, jednakże przebiegały one w wielu przedsiębiorstwach, ze względu na mniejszy nacisk, trochę wolniej aniżeli w firmach wschodnioniemieckich. Z tego też powodu można określić ten proces jako transformacyjnie uwarunkowaną czasową asynchronizację uczenia się. Na problemy jakości zwraca uwagę np. M. Kubicki²³, który stwierdza m.in., że wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej zaostrzy się niewątpliwie walka konkurencyjna, w związku z czym konieczne jest, by konsekwentnie tematyzować istniejące w Polsce deficyty związane z problematyką jakości i szczególnie właśnie tę problematykę permanentnie uświadamiać polskim firmom.

Występujące w początkowych fazach kooperacji problemy z jakością związane są oczywiście również z występującymi różnicami technicznego wyposażenia kooperujących firm. Bezdyskusyjnie firmy wschodnioniemieckie, na skutek wielorakich inwestycji ze strony zachodnioniemieckich właścicieli czy też państwowych programów popierania rozwoju tego rodzaju firm, znajdują się w o wiele lepszej sytuacji aniżeli małe i średnie firmy polskie. Ze względu na te różnorodne uwarunkowania działalności gospodarczej z reguły na początku współpracy konieczne okazywało się poświęcenie sporo uwagi właśnie problemom jakości i wypracowywanie wspólnego zrozumienia tego problemu. W trakcie dyskusji definiowano zarówno problemy wymiarów jakości, jak i przyczyny jej niedotrzymywania. W początkowych okresach nawiązanej współpracy wschodnioniemieccy fachowcy przebywali bardzo często w polskich firmach, ażeby na miejscu móc rozwiązywać te problemy bądź udzielać konkretnej pomocy. W niektórych przypadkach organizowane były dla polskich współpracowników szkolenia dokształcające, które miały miejsce w firmach zarówno wschodnioniemieckich jak i w polskich. W pojedynczych przypadkach dostarczano również nowoczesne rozwiązania techniczno-technologiczne bądź też konkretne maszyny (np. urządzenia pomiarowe), chociaż ze względu na słabość kapitałową firm wschodnioniemieckich pomoc tego typu była mocno ograniczona. Z kolei polscy przedsiębiorcy w badanych przez nas przypadkach kooperacji deklarowali, że zapewnienie jakości jest głównym przedmiotem

²³ M. Kubicki, *Czynnik jakości. Bariera dla gospodarki polskiej*. W: *Polska droga do Unii Europejskiej. Doświadczenia i wyzwania*, red. S. Miklaszewski, Kraków 1999, s. 113–125.

starań kierownictwa. W przypadkach kooperacji przemysłowej „wychowywali” niejako swoich wschodnioniemieckich partnerów w tym kierunku, między innymi wymagając od nich przesyłania dokładnych, bezbłędnych i zrozumiałych szkiców, wzorów czy też dokumentacji produkcyjnych, ażeby w ten sposób wykluczać możliwe źródła ewentualnych braków jakościowych. Wschodnioniemieccy przedsiębiorcy reagowali na początkowe trudności w dotrzymywaniu parametrów jakościowych spokojnie i z daleko idącym zrozumieniem, ponieważ sami przeszli podobne procesy uczenia się w początkowych fazach transformacji. Po pokonaniu wstępnych trudności (w rozmowach określano ten interwał czasowy w granicach roku do dwóch lat) obecnie jakość oceniana jest przez wschodnioniemieckich partnerów jako bardzo dobra, a w wielu przypadkach, co szczególnie podkreślano w rozmowach, przekracza wymagane standardy jakościowe²⁴.

Zdarzało się, że polskim partnerom w trakcie realizowanej współpracy udało się dokonać takiego skoku jakościowego, że dla nich samych stał się on bardzo korzystnym atutem konkurencyjności, w miarę jak żądania klientów na polskim rynku wewnętrznym zaczęły wzrastać. Przykładem takich pozytywnych przemian w zakresie podnoszenia jakości jest m.in. powstała już na początku lat dziewięćdziesiątych niemiecko-polska kooperacja w produkcji materiałów budowlanych. Wschodnioniemiecka firma produkująca materiały budowlane, należąca do zachodnioniemieckiego koncernu, wymagała od swojego polskiego partnera, producenta betonu, który obsługiwał rynek polski, tej samej wysokiej jakości dostarczanego produktu, jaka wymagana jest przez klientów na rynku niemieckim. Początkowo partner polski nie był przekonany o konieczności aż takiego poziomu jakościowego, ponieważ uważał w tym czasie, że polscy klienci nie są jeszcze zainteresowani wysokim poziomem jakości. Z tychże racjonalnych powodów sądził, iż produkcja o niższym poziomie jakości jest wystarczająca. W trakcie wielu dyskusji udało się w końcu niemieckiemu partnerowi przeforsować swój punkt widzenia. W miarę angażowania się zachodnich inwestorów w Polskę i budowy przez nich swoich własnych zakładów, m.in. z wykorzystaniem betonu produkowanego w Polsce, okazało się, że dostarczane przez tę właśnie polską firmę materiały budowlane mają jakość odpowiadającą zachodnim wymaganiom, a zatem osiągnięcie takiej właśnie jakości stało się bardzo przydatną w walce konkurencyjnej na polskim rynku korzyścią wyniesioną z kooperacji z partnerem wschodnioniemieckim.

W stosunkach kooperacyjnych problemy jakości nie występują wówczas, kiedy partnerzy polscy mają już od dłuższego czasu profesjonalne kompetencje w zakresie będącym przedmiotem współpracy bądź też zdobyli swoje własne doświadcze-

²⁴ W ostatnich latach w niemieckich mediach informowano od czasu do czasu o zrywaniu stosunków kooperacyjnych pomiędzy niemieckimi firmami i firmami wschodnioeuropejskimi właśnie z powodu niedotrzymywania jakości. W trakcie naszych badań nie trafiliśmy na żaden tego typu przypadek.

nia na rynkach międzynarodowych, jak np. w przypadku wymienionej już kooperacji pomiędzy wschodnioniemiecką i polską firmą budowy maszyn.

Innego rodzaju problemem, występującym szczególnie w początkowej fazie kooperacji, okazują się wymagania wschodnioniemieckich firm w stosunku do swych partnerów dotyczące szybkiego i elastycznego reagowania na zmieniające się warunki. Jedną z mocniejszych stron małych i średnich firm wschodnioniemieckich w trwającej walce konkurencyjnej było i jest nadal to, że są w stanie szybko i elastycznie reagować na życzenia klientów. Doświadczenia zdobyte na tym polu na międzynarodowych rynkach, gdzie zarówno presja czasu jak i wymóg elastycznego reagowania są oczywiste, przenoszone są w trakcie kooperacji, zmuszając w ten sposób partnera do pracy w rytmie narzucanym przez drugą stronę. Aczkolwiek tego typu praktyka była dla większości polskich partnerów nowym doświadczeniem, to jednak udawało im się relatywnie szybko tego rodzaju wymagania spełnić, co między innymi wymagało również szybkiego dopasowywania się do tej sytuacji załóg owych firm. Tego rodzaju sytuację opisała nam w trakcie wywiadu właścicielka polskiej firmy odzieżowej:

„I nagle okazało się, że musimy dokonać zmian dotyczących zarówno czasu, jak i organizacji pracy. Ażeby zadowolić naszego klienta, moje dziewczyny musiały się nastawić na bardzo dużą elastyczność reagowania: w zależności od modelu czy też serii potrzebne były różne okresy czasu pracy, i bardzo często bywało tak, że nie mogliśmy wykonać rozpoczętej serii do końca, ponieważ w międzyczasie przychodziło nowe zamówienie bądź też podany termin dostawczy bywał skracany, np. z trzech do dwóch dni. Może Pani sobie wyobrazić, że w takich momentach trzeba było pracować w godzinach nadliczbowych [...] Wprawdzie w tej opisaney sytuacji fluktuacja w szeregach moich szwaczek była bardzo wysoka, gdyż nie każda z tych kobiet dawała sobie z tym stresem radę, ale te, które w zakładzie pozostały, są naprawdę bardzo dobre”.

4. Spełnione i niespełnione oczekiwania

Wszystkie włączone do naszych badań firmy wschodnioniemieckie są bardzo zadowolone z funkcjonowania swych stosunków kooperacyjnych i sądzą, że również ich polscy partnerzy oceniają tę kooperację w podobny sposób. W przeprowadzonych przez nas intensywnych studiach przypadków oceny polskich kooperantów były bardziej zróżnicowane i częściowo również bardziej krytyczne aniżeli ich wschodnioniemieckich partnerów, mimo to również wśród nich przeważały pozytywne opinie. Pozytywne oceny partnerów wynikały przede wszystkim z faktu, że w sumie spełnione zostały związane z ponadgraniczną kooperacją nadzieje na uzyskanie korzyści ekonomicznych.

Wschodnioniemieccy przedsiębiorcy oceniają współpracę z polskimi partnerami jako stosunki opierające się na zaufaniu i są przekonani o tym, że również ich partnerzy podzielają tę opinię. Swoje oceny uzasadniają m.in. tym, że starają się w tych stosunkach uwzględniać specyficzne interesy swoich partnerów, że udzielają partnerom kredytów, że np. występujące problemy jakości są wspólnie rozwiązywane i że nierzadko istniejące pomiędzy nimi stosunki wybiegają poza czysto biznesowe ramy. Tego typu oceny były przez polskich partnerów w dużym stopniu potwierdzane. Również fakt, że w umowach regulujących te stosunki kooperacyjne znajduje się relatywnie mało klauzul prawnych, wskazuje na zaufanie istniejące w trakcie koordynacji tej współpracy. Zarówno wschodnioniemieccy, jak i polscy czy czescy przedsiębiorcy traktują zabezpieczenia prawne w przypadku – przez nas hipotetycznie sformułowanego jako pytanie – konfliktu z partnerem kooperacyjnym jako niepotrzebne, nie tylko ze względu na koszty związane z ewentualnym procesem sądowym. *„Jaki sens ma siedzenie całymi dniami nad przygotowaniem umowy i myślenie nad tym, co i w jaki sposób trzeba sformułować i napisać, kiedy później i tak nie staniemy przed sądem. Najważniejsza jest lojalność, szczególnie w trakcie rozmów handlowych, kiedy siedzimy razem i ustalamy, co i w jakim stopniu będzie potrzebne, potem spisywany jest protokół, na podstawie którego obie strony opierają swoje działania, to jest najważniejsze w przypadku takich kooperacji”* – w ten sposób ocenił potrzebę umów jeden z polskich menedżerów. Wschodnioniemieccy przedsiębiorcy, jak również wielu polskich przedsiębiorców i menedżerów są zdania, że osobiste zaufanie w codziennych kontaktach odgrywa o wiele większą rolę aniżeli szczegółowe sformułowania w umowie o współpracy. Kierownik jednej ze wschodnioniemieckich firm budowy maszyn, z którym przeprowadziliśmy rozmowę, uważa, że współpraca z polskim partnerem, którą prowadzi od połowy lat dziewięćdziesiątych tylko na podstawie przybicia ręki i która obu stronom przyniosła w tym czasie milionowe zyski, kształtuje się w ten oto sposób bezproblemowo. Oczywiście, że tego typu przykłady są również odzwierciedleniem istniejącego braku zaufania partnerów tego rodzaju kooperacji do istniejącego systemu prawnego. Korzenie tej nieufności sięgają daleko w przeszłość, do negatywnych doświadczeń związanych z socjalistycznym systemem prawnym, ale częściowo wiążą się również z nieufnością do nowo powstałego systemu instytucjonalnego²⁵.

W przeprowadzonych przez nas licznych rozmowach nie wszyscy polscy partnerzy uważali, że pomimo pozytywnych rezultatów kooperacji, stosunki te opierają się na pełnym zaufaniu. Te różnice w ocenie można wyjaśnić, kiedy weźmie się pod uwagę początkowe założenia i oczekiwania, jakie obie kooperujące strony niewątpliwie miały. Wschodnioniemieccy przedsiębiorcy, pomimo zaufania udzielonego początkowo konkretnemu przedsiębiorcy, wykazywali daleko idący scepty-

²⁵ S z t o m p k a op. cit. zwraca uwagę na istniejącą wyraźną nieufność w stosunku do nowych instytucji nie tylko w Polsce, lecz również w innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej.

cyzm wobec odpowiednich zdolności polskiego zakładu partnerskiego. Po pokonaniu początkowych trudności stwierdzano prawie jednomyślnie, że współpraca rozwija się o wiele lepiej i bardziej obiecująco, aniżeli tego na początku oczekiwano. Zaufanie do kooperacyjnego partnera, związane początkowo jedynie z osobą właściciela czy też kierownika zakładu, rozciągane było w konsekwencji również na całą firmę i jej zdolności produkcyjne. Z kolei w przypadku polskich firm nawiązanie kooperacji z niemieckim partnerem łączyło się bardzo często z wysokimi oczekiwaniami. Wybrany partner był bardzo często utożsamiany, jeżeli chodzi o jakość produktów i organizację pracy, z wyidealizowanym i rozpowszechnionym w Polsce obrazem „perfekcyjnego Niemca”. Ukształtowane pod wpływem tego idealistycznego spojrzenia oczekiwania niosą w sobie od początku ryzyko dużego rozczarowania. Kiedy dochodzi do tego brak kontynuacji zleceń, spowodowany bardzo często zmieniającym się popytem klientów niemieckich partnerów, czy też w trakcie kooperacji dochodzi do zmiany asortymentu produktów, która również związana jest ze zmieniającymi się zapotrzebowaniami tychże klientów, wszystko to interpretowane jest przez polskich partnerów najczęściej jako niedostatki kompetencji organizacyjnych bądź też brak rzetelności przedsiębiorczej. Okazane początkowo niemieckiemu partnerowi, właśnie na tej wyidealizowanej podstawie, zaufanie ulega częściowemu naruszeniu²⁶.

Podobnego rodzaju oceny występują w sytuacjach, kiedy polscy partnerzy dystrybucyjni, sprzedający towary wschodnioniemieckich firm na rynku polskim, dostrzegają występujące od czasu do czasu braki w zachowaniu parametrów jakościowych. Dyrektor handlowy jednej z polskich firm tego typu stwierdził w udzielonym wywiadzie m.in.: *„Muszę przyznać, że zanim rozpoczęliśmy naszą współpracę, liczyłem na to, że również w Firmie L. spotkamy się z wysoką jakością produktów i solidnością partnera, a więc z tym wszystkim, czego z reguły oczekuje się u nas od niemieckich firm. Nasze oczekiwania były częściowo przesadzone. [...] W końcu oceniając te ujawniające się różnice trzeba stwierdzić, że nie oznacza to końca świata, ale ja osobiście jestem trochę rozczarowany, ponieważ u nas, w Polsce, ciągle jeszcze utrzymują się opinie, że jak Niemiec przyjdzie, to jest on solidny, i jeżeli coś przyrzecze, to tak będzie zrobione, a więc również jeżeli chodzi o jakość”*.

Coraz bardziej oczywisty staje się fakt, że wschodnioniemieckie firmy, które zainteresowane są sprzedażą swoich produktów za pośrednictwem kooperantów, muszą w o wiele większym stopniu, aniżeli ma to miejsce obecnie, dostrzegać, że w wyniku ogromnych inwestycji bezpośrednich międzynarodowych koncernów w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych warunki konkurencyjne na polskim i na czeskim rynku niezmiernie się zaostriżyły i że wymagania zarówno polskich jak

²⁶ Jak dalece kooperacje obciążone są problemami, które wynikają z nie najlepszej organizacji pracy w niemieckim zakładzie, trudno jest nam ocenić.

i czeskich klientów dotyczące jakości i serwisu znacznie wzrosły. Według oceny pytanym przez nas ekspertów, wiele wschodnioniemieckich firm, zwłaszcza małych, nie docenia trudności, jakie przynosi ze sobą twarda walka konkurencyjna na rynku polskim, i z tego też powodu bardzo często tę walkę przegrywa.

5. Podsumowanie

Ponadgraniczne kooperacje stwarzają małym i średnim firmom w Polsce i w Niemczech Wschodnich szanse zwiększenia własnej konkurencyjności, poprzez łączenie posiadanych przez nie potencjałów i zasobów. Dla wschodnioniemieckich firm otwierają się na tej drodze możliwości wejścia na rynek polski i poprawy swojej struktury kosztów. Z kolei polskie zakłady, jeśli kooperacje te rozwijają się pomyślnie, mogą dzięki nim zyskać większą stabilność i bezpieczeństwo rozwoju gospodarczego, a osiągnięty w ten sposób zysk przeznaczyć na modernizujące inwestycje. Kooperacje tego typu wspierają polskie firmy w procesie ich przygotowywania się do warunków konkurencyjności w związku z przyszłym wejściem Polski do Unii Europejskiej, w ten oto sposób, że nie tylko transmitują realny obraz wymagań i warunków walki konkurencyjnej na tym obszarze gospodarczym, lecz również przyspieszają procesy rynkowego uczenia się i przystosowywania aktorów sceny gospodarczej do tych warunków. Potrzebna do nawiązania ponadgranicznych kooperacji pewność działania tych aktorów, w warunkach istniejącej i przez procesy transformacji pogłębionej niepewności instytucjonalnej, powstaje początkowo na podstawie osobistego zaufania, jak to ma miejsce w przypadku firm wschodnioniemieckich, albo eksternalizacji zaufania wobec instytucji, jak to ma miejsce w przypadku firm polskich.

Nasze badania pokazują, że zaufanie między partnerami musi być kształtowane permanentnie i z ciągłym uwzględnianiem interesów obu stron. Potrzebne jest, jak twierdzi A. Giddens²⁷, „aktywne zaufanie”, które powstaje w procesie intensywnej komunikacji pomiędzy partnerami. W ten sposób można zarówno obustronne oczekiwania, jak i modyfikujące się w procesie współpracy interesy partnerów wyrażać jaśniej i uniknąć ewentualnych nieporozumień. Wydaje się, że przede wszystkim wschodnioniemieccy aktorzy opisanych procesów nie doceniają ważności tego aspektu współpracy. Pogłębienie stosunków gospodarczych z polskimi firmami z korzyścią dla obu stron uzależnione jest również od tego, jak dalece uda się małym i średnim firmom wschodnioniemieckim posiadać przez nie deficyty w sferze tzw. „miękkich” czynników zlikwidować, przynajmniej częściowo, w trakcie kooperacji.

²⁷ A. Giddens, *Risiko, Vertrauen und Reflexivität*. W: U. Beck, A. Giddens, S. Lash, *Reflexive Modernisierung. Eine Kontroverse*, Frankfurt/M. 1996, s. 316–336.

PRAWNE I ORGANIZACYJNE OBOWIĄZKI ORGANÓW RZĄDOWYCH I SAMORZĄDOWYCH W ZAKRESIE GOSPODARKI WODNEJ REJONU ZBIORNIKA TURAWA*

Wprowadzenie

Mimo niezwykle dynamicznego rozwoju społeczno-gospodarczego Polski w końcowych dekadach XX wieku (przemysłu, rolnictwa i przetwórstwa rolnego, gospodarki komunalnej i usług, turystyki i rekreacji) i związanego z nim zapotrzebowania na wodę, przez długie lata obowiązywała przestarzała, niedostosowana do potrzeb kraju i standardów europejskich ustawa Prawo wodne z 24 października 1974 roku (kilkadziesiąt razy nowelizowana).

Anachroniczność tej ustawy narastała w kontekście zmian w dziedzinach prawa powiązanych z prawem wodnym: prawie o ochronie środowiska, przepisach o gospodarce komunalnej, o zagospodarowaniu przestrzennym, prawie budowlanym, o ochronie gruntów rolnych i leśnych, o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, ustawie o odpadach i in.

Zachodziła również konieczność wprowadzenia nowoczesnych i efektywnych rozwiązań z zakresu administracji stosunków wodnych i gospodarki wodnej uwzględniających przeprowadzone w latach 1998–2000 reformy ustrojowe w zakresie administracji i samorządu terytorialnego – powołania od 1 stycznia 1999 roku powiatów i pełnego systemu samorządu województwa w jego dynamicznym, regionalnym modelu.

W związku z wejściem w życie (od 1 stycznia 2002 r.) ustawy prawo wodne z 18 lipca 2001 roku (DzU z 2001 r., nr 115, poz. 1229) niezbędne jest, w nawiązaniu do jej ogólnych kierunków i szczegółowych rozwiązań, poszukiwanie rozwiązań organizacyjno-prawnych i finansowo-ekonomicznych umożliwiających po-

* Niniejszy artykuł jest zmienioną nieco wersją referatu wydrukowanego przez Związek Gmin „Dolna Mała Panew” w publikacji pt. *Czystość wody zbiornika Turawa gwarancją dobrego wypoczynku. Materiały na konferencję naukowo-techniczną – Turawa, 6 maja 2002 r.*, Turawa–Opole 2002, s. 61–75.

stęp w gospodarce wodnej, tj. zespolenie działań w celu ochrony wód i poprawy ich czystości, oszczędnego gospodarowania poborem i użytkowaniem wód, poprawy bilansów wodnych, zmniejszania strat, efektywnego wykorzystywania cieków rzek i zbiorników wodnych, terenów nadbrzeżnych dla rekreacji, wypoczynku, gospodarki rybackiej i wędkarstwa, uprawiania sportów wodnych. Doświadczenia minionych lat wykazały, że nieskoordynowana gospodarka wodno-ściekowa zlewni Małej Panwi, liberalizm w zrzutach ścieków i zanieczyszczeń powodują degradację zbiornika turawskiego, z dużymi stratami społecznymi i gospodarczymi dla zbiornika, nadbrzeżnych ośrodków wypoczynkowo-rekreacyjnych, zaplecza handlowego i gastronomicznego obsługującego Jeziora Turawskie.

Zapoczątkowanie procesu wdrażania nowych regulacji ustrojowych dotyczących ochrony środowiska i gospodarki wodnej wobec rozległych zmian kompetencyjnych organów rządowych i struktur samorządowych skłania do postawienia pytań i podjęcia analiz:

1. Dlaczego podejmowane w latach 1990–2000 próby stworzenia związków międzygminnych i stowarzyszeń powoływanych do uporządkowania gospodarki wodnej zlewni Małej Panwi i zbiornika turawskiego kończyły się niepowodzeniami?

2. Czy utworzony w 1995 roku Związek Gmin „Dolna Mała Panew” ma (i po spełnieniu jakich warunków) możliwości wdrożenia efektywnego systemu gospodarki wodnej na Małej Panwi i zbiorniku turawskim?

3. Jak wykorzystać nowe rozwiązania organizacyjno-prawne i administracyjno-finansowe w nowoczesnym, efektywnym zagospodarowaniu wód Małej Panwi oraz potencjałów wodno-gospodarczych zbiornika?

4. W jakim zakresie wykorzystać w podejmowanych działaniach doświadczenia i standardy gospodarki wodnej przyjęte w Unii Europejskiej?

Problematyka gospodarki wodnej w programie reform administracyjno-samorządowych w latach 1998–2001

W programie reform administracyjno-samorządowych obejmujących struktury lokalne, subregionalne i regionalne nie doszło do radykalnych zmian zadań i kompetencji.

Wielokrotne nowelizacje ustawy z 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (jedn. tekst DzU z 2001 r., nr 142, poz. 1591) nie rozbudowały katalogu zadań własnych gminy w zakresie gospodarki wodnej, a ogólnikowe sformułowania zawarte w art. 7, ust. 1, pkt I, mówiące o zadaniach w zakresie ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej, nie znalazły uszczegółowienia w zapisach konkretyzujących zadania i kompetencje.

Powiat, utworzona od 1 stycznia 1999 roku nowa struktura subregionalna (ustawa z 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym – jedn. tekst DzU z 2001 r., nr 142, poz. 1592), stanowi w myśl art. 4, ust. 1 o wykonywaniu zadań publicznych o charakterze ponadgminnym, m.in. w zakresie gospodarki wodnej (ust. 12) oraz ochrony środowiska i przyrody (ust. 13), bez konkretyzacji zadań w tym zakresie.

Samorząd województwa zgodnie z katalogiem zadań określonych w postanowieniach ustawy z 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (jedn. tekst DzU z 2001 r., nr 142, poz. 1590) prowadzić ma działalność w zakresie gospodarki wodnej, w tym ochrony przeciwpowodziowej (art. 14, ust 1, pkt 9) oraz w zakresie ochrony środowiska (pkt 8), a także zagospodarowania przestrzennego (pkt 7).

Jednak w żadnym z wymienionych aktów normatywnych nie znajdujemy zapisów określających konkretne uprawnienia decyzyjne organów stanowiących (rady poszczególnych szczebli samorządów) ani ich zarządów w zakresie gospodarki wodnej. Wobec takiej regulacji prawnej – konkretyzacji zadań i kompetencji poszczególnych szczebli poszukiwać będziemy w aktach ustawowych regulujących sprawy gospodarki wodnej oraz ochrony środowiska i przyrody.

W stosowaniu i wykładni różnych przepisów związanych z gospodarką wodną oraz ochroną środowiska i przyrody uwzględniać należy zasadę interpretacyjną wyrażoną w art. 6 ustawy o samorządzie gminnym, stanowiącą że „do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym nie zaszczone ustawami na rzecz innych podmiotów”.

Gospodarka wodna i ochrona środowiska wodnego w zadaniach i kompetencjach organów administracji rządowej

1. W ramach realizacji ustawy z 4 września 1997 roku o działaniach administracji rządowej (DzU z 1997 r., nr 141, poz. 943 z późn. zm.) działy gospodarka wodna (pkt 7) i ochrona środowiska (pkt 27) w obecnej strukturze organizacyjnej rządu włączone zostały do zadań i kompetencji Ministerstwa Środowiska.

Zgodnie z przywołaną ustawą dział gospodarka wodna obejmuje:

- kształtowanie, ochronę i racjonalne wykorzystywanie zasobów wodnych;
- utrzymanie śródlądowych wód powierzchniowych stanowiących własność Skarbu Państwa wraz z infrastrukturą związaną z tymi wodami, obejmującą budowle oraz urządzenia wodne;
- budowę, modernizację oraz utrzymanie śródlądowych dróg wodnych;
- ochronę przeciwpowodziową, w tym budowę, modernizację oraz utrzymanie urządzeń wodnych zabezpieczających przed powodzią oraz koordynację przedsięwzięć służących osłonie i ochronie przeciwpowodziowej państwa;

- funkcjonowanie państwowej służby hydrologiczno-meteorologicznej i państwowej służby hydrologicznej z wyłączeniem zagadnień monitoringu jakości wód podziemnych;

- współpracę międzynarodową na wodach granicznych w zakresie zadań należących do działu.

W strukturze Ministerstwa Środowiska zgodnie z art. 89 prawa wodnego w zakresie gospodarki wodnej organem wyodrębnionym jest Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (KZGW), którego prezes, powoływany przez prezesa Rady Ministrów (RM) na wniosek ministra środowiska, jest centralnym organem administracji rządowej, podlegającym nadzorowi ministra środowiska w zakresie zadań wymienionych w art. 89 prawa wodnego.

Prezes KZGW wykonuje swoje zadania przy pomocy Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

2. Szczegółowe zadania związane z gospodarką wodną w regionach wodnych wykonuje dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej (RZGW) jako organ administracji rządowej o charakterze niezespoleonym, współdziałający w realizacji swych zadań z wojewodą, jako organem administracji rządowej w województwie.

Dyrektor RZGW, powoływany przez ministra środowiska na wniosek prezesa KZGW, wykonuje swe zadania przez: opracowywanie programów i planów, sporządzanie bilansów i prognoz, koordynację gospodarki wodnej i ochrony przeciwpowodziowej, współdziałanie w zakresie gospodarki przestrzennej i zabudowy hydrotechnicznej zlewni regionu, prowadzenie kontroli i nadzoru. Dyrektor RZGW uprawniony jest do wydawania decyzji administracyjnych, a także wydawania rozporządzeń stanowiących akty prawa miejscowego.

Dla wykonywania swych zadań dyrektor RZGW utrzymuje współpracę z organami administracji rządowej i samorządowej, organami kontroli, a także organizacjami pozarządowymi (np. stowarzyszeniami działającymi w sferze gospodarki wodnej i ochrony środowiska wodnego).

3. W administracji i gospodarce wodnej w regionach wodnych i zlewniach rzek ważną rolę odgrywa wojewoda, działający w oparciu o ustawę z 5 czerwca 1998 roku o administracji rządowej w województwie (jedn. tekst DzU z 2001 r., nr 80, poz. 872).

Administrację rządową w zakresie gospodarki wodnej i ochrony środowiska wodnego wykonują:

- wojewoda;
- działający pod zwierzchnictwem wojewody kierownicy zespoleń służb, inspekcji i straży wykonujących zadania i kompetencje w imieniu wojewody, z ustawowego upoważnienia oraz w imieniu własnym, na mocy delegacji zawartych w ustawach;
- organy administracji niezespoleonej (m.in. RZGW);

- organy samorządu terytorialnego, jeżeli wykonywanie zadań administracji rządowej wynika z ustawy lub z zawartego porozumienia;
- działający pod zwierzchnictwem starosty kierownicy powiatowych służb, inspekcji i straży wykonujący zadania określone w ustawach;
- organy innych samorządów, jeżeli wykonywanie zadań administracji rządowej następuje na podstawie ustawy lub porozumienia.

Działalność wojewody oraz podległych mu jednostek organizacyjnych i służb obejmuje: wydawanie decyzji administracyjnych, nadzór i kontrolę, działalność koordynacyjną, stanowienie aktów prawa miejscowego, a także podejmowanie różnych inicjatyw organizacyjnych, koordynacyjnych i niewładczych służących realizacji zadań wojewody, w szczególności wymienionych w art. 6, 15, 18, 23, 26 i in. cytowanej ustawy.

4. W konsekwencji, porządkując i agregując zadania i kompetencje związane z gospodarką wodną i ochroną środowiska wodnego, w ramach struktur administracji publicznej możemy wyodrębnić zadania i kompetencje realizowane przez:

- naczelne organy administracji państwowej (prezes RM, ministrowie);
- centralne organy administracji państwowej (dyrektor Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, Główny Inspektor Ochrony Środowiska);
- organy administracji rządowej w województwie;
- organy administracji samorządowej na szczeblach gmin, powiatów i województw;
- organy niezespólone (dyrektorzy regionalnych zarządów gospodarki wodnej, dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej i in.).

Do właściwego wojewody wnoszą się odwołania od decyzji wydawanych przez starostę realizującego:

- zadania z zakresu administracji rządowej określone w ustawie prawo wodne;
- kompetencje organu właściwego do wydania pozwolenia wodnoprawnego.

Wybrane kompetencje, zadania i obowiązki organów administracji publicznej w zakresie gospodarki wodnej i ochrony środowiska wodnego

1. Właściwość ogólną w sprawach gospodarowania wodami określa art. 4 prawa wodnego; organami właściwymi są:

- minister właściwy do spraw gospodarki wodnej (minister środowiska);
- prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej jako centralny organ administracji rządowej, nadzorowany przez ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej;

- dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej, jako organ administracji niezespolonej, podlegający prezesowi Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej;
- wojewoda;
- organy jednostek samorządu terytorialnego.

2. Linie brzegu dla cieków naturalnych, jezior oraz innych naturalnych zbiorników wodnych ustala:

- właściwy wojewoda – w odniesieniu do wód granicznych oraz śródlądowych dróg wodnych;
- właściwy starosta realizujący zadania z zakresu administracji rządowej – dla pozostałych wód.

3. Umowy użytkowania gruntów pokrytych wodami zawierają w formie aktu notarialnego organy wymienione w art. 11 prawa wodnego.

4. Utrzymanie wód stanowi obowiązek ich właściciela (art. 21 ustawy).

5. Wody podlegają ochronie niezależnie od tego, czyją stanowią własność (art. 38).

6. Wojewódzki inspektor ochrony środowiska prowadzi okresowe badania kontrolne jakości wód powierzchniowych i podziemnych (art. 49, ust. 2), a oceny jakości wód powierzchniowych i podziemnych dokonuje się w ramach państwowego monitoringu środowiska (art. 49, ust. 1 ustawy).

7. Strefy ochronne ustanawia w drodze rozporządzenia dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej (art. 58).

8. Obszar ochronny ustanawia w drodze rozporządzenia dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej na podstawie planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza (art. 60).

9. Właściciel urządzenia wodnego znajdującego się na śródlądowych wodach powierzchniowych jest obowiązany do zapewnienia obsługi, bezpieczeństwa oraz właściwego funkcjonowania tego urządzenia z uwzględnieniem wymagań wynikających z warunków utrzymania wód (art. 64, ust. 2 ustawy).

10. Inwestycje polegające na budowie lub przebudowie urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych prowadzących przez śródlądowe drogi wodne, a także roboty regulacyjne i inne mogące mieć wpływ na te drogi, powinny spełniać warunki projektowe określone dla klasy ustalonej dla danej drogi wodnej lub jej odcinka (art. 66, ust. 4 ustawy).

11. Zakład, który otrzymał pozwolenie wodnoprawne na regulację wód, ponosi także koszt rozbudowy lub przebudowy urządzeń wodnych, a właściciel tych urządzeń uczestniczy w kosztach stosownie do uzyskanych korzyści (art. 68, ust. 1 ustawy);

12. Urządzenia melioracji wodnych podstawowych wykonywane są przez Skarb Państwa i stanowią jego własność (art. 72).

Wykonywanie urządzeń melioracji wodnych szczegółowych należy do właścicieli gruntów (art. 74, ust. 1; wyjątki – art. 74, ust. 2 ustawy).

W zakresie rozliczania kosztów melioracji szczegółowych decyzje podejmuje marszałek województwa w uzgodnieniu z wojewodą (art. 74, ust. 3).

Programowanie, planowanie i nadzorowanie wykonywania urządzeń melioracji szczegółowych (art. 74, ust. 2) oraz melioracji podstawowych należy do marszałka województwa (art. 75, ust. 1), przy czym zadania w tym zakresie marszałek województwa realizuje jako zadania z zakresu administracji rządowej (art. 75, ust. 2 ustawy).

13. Ochronę przed powodzią oraz suszą prowadzi się zgodnie z planami ochrony przeciwpowodziowej oraz przeciwdziałania skutkom suszy na obszarze państwa (art. 79 ustawy), przy czym działalność w tych dziedzinach jest zadaniem administracji rządowej i samorządowej (art. 81 ustawy).

14. Starosta może w drodze decyzji nakazać usunięcie drzew i krzewów z wałów przeciwpowodziowych i terenów przyległych (mniej niż 3 m) od stopy wału (art. 85, pkt 4).

15. W przypadku ostrzeżenia o nadejściu fali powodziowej, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej może w drodze decyzji nakazać zakładowi piętrzącemu wodę obniżenie piętrzenia wody lub opróżnienie zbiornika (art. 87).

16. W przypadku wprowadzenia stanu klęski żywiołowej, w celu zapobieżenia skutkom powodzi lub suszy, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej może wprowadzić w drodze rozporządzenia czasowe ograniczenia w korzystaniu z wód oraz gospodarowaniu wodą w zbiornikach retencyjnych.

17. Dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej jest organem administracji rządowej niezespołonej właściwym w sprawach gospodarowania wodami w regionie wodnym.

18. Szczegółowe zadania dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej określają postanowienia art. 92 prawa wodnego.

19. W ramach gospodarowania mieniem Skarbu Państwa związanym z gospodarką wodną, dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej realizuje w imieniu prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej zadania związane z utrzymywaniem wód lub urządzeń wodnych oraz pełni funkcję inwestora w zakresie gospodarki wodnej w regionie wodnym (art. 92, ust. 4).

20. Dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej dla realizacji zadań zarządu może tworzyć jednostki organizacyjne w trybie przepisów ustawy z 26 listopada 1998 roku o finansach publicznych (DzU z 1988 r., nr 155, poz. 1014 z późn. zm.), ustalać szczegółowy zakres zadań, siedzibę oraz obszar i czas działania (art. 92, ust. 6 ustawy).

21. Ustawa prawo wodne przewiduje utworzenie Krajowej Rady Gospodarki Wodnej jako organu opiniodawczo-doradczego (o zadaniach określonych w art. 96) oraz rady gospodarki wodnej regionów wodnych (o zadaniach określonych w art. 100 ustawy).

22. Zadania państwa w zakresie osłony hydrologicznej i meteorologicznej społeczeństwa i gospodarki oraz na potrzeby bilansowania zasobów wód powierzchniowych wykonuje państwowa służba hydrologiczno-meteorologiczna (art. 102), którą pełni Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

23. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej jest obowiązany udostępniać nieodpłatnie informacje o stanie atmosfery i hydrosfery, przetwarzane na podstawie standardowych procedur, organom władzy publicznej oraz właścicielom wód lub działającym w ich imieniu zarządom (art. 110, ust. 3).

24. Podstawą gospodarki wodnej jest planowanie w gospodarowaniu wodami na zasadach określonych szczegółowo w przepisach art. 112–121 ustawy.

Plany stanowią podstawę do opracowywania warunków korzystania z wód regionu; są one sporządzane w skali kraju i regionów wodnych, w powiązaniu ze strategią rozwoju województw.

25. Środkiem prawnym korzystania z wód jest pozwolenie wodnoprawne, którego funkcje i zakres określają przepisy art. 122–141 ustawy.

Pozwolenie wodnoprawne wydaje starosta, wykonujący to zadanie jako zadanie z zakresu administracji rządowej (art. 140, ust. 1), a w zakresie ujętym w art. 140, ust. 2 ustawy – wojewoda.

26. Systemem informacyjnym (i ewidencyjnym) o gospodarowaniu wodami jest kataster wodny składający się z dwóch działów, prowadzony dla regionu wodnego przez dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej w zakresie i na zasadach określonych przepisami art. 153–155 ustawy.

27. Kontrolę w zakresie gospodarki wodnej wykonują:

- prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej,
- dyrektorzy regionalnych zarządów gospodarki wodnej,
- uprawnieni pracownicy wymienionych organów (inspektorzy).

Zasady, zakres i metody prowadzenia kontroli określają szczegółowe przepisy zawarte w art. 156–163 ustawy.

28. Ważną rolę w zakresie gospodarowania wodami spełniają spółki wodne i związki wałowe tworzone i działające na zasadach określonych w art. 164–188 prawa wodnego.

Cechą szczególną ich struktur organizacyjno-finansowych jest założenie, że nie działają one dla osiągnięcia zysku (*non profit*).

Ustawa określa szczegółowo cele spółek wodnych, łączenie się i tworzenie związków spółek, ich powoływanie i uzyskiwanie osobowości prawnej na mocy decyzji starosty o zatwierdzeniu statutu. Przepisy prawa wodnego przewidują włączanie do spółek zakładów związanych z gospodarką wodną, określają zasady gospodarki finansowej i odpowiedzialności majątkowo-odszkodowawczej, szczegółowo normując problematykę:

- organów spółek (art. 172–177),
- nadzoru i kontroli nad działalnością spółek (art. 178–180),

• rozwiązywania spółek (art. 181–184), z określeniem uprawnień starostów w procedurach likwidacyjnych.

29. Odnośnie do gospodarki rybackiej na akwenach w nowelizacji ustawy z 18 kwietnia 1985 roku o rybactwie śródlądowym wprowadzone zostały przepisy stanowiące o tym, że:

- dyrektor regionalnego zarządu gospodarki wodnej w drodze rozporządzenia ustanawia i znosi obwody rybackie,
- wojewoda ustanawia i znosi:
 - obręby ochronne w drodze rozporządzenia,
 - obręby hodowlane w drodze decyzji,
- ustanowienie obrębu hodowlanego w ramach obwodu rybackiego wymaga zawarcia umowy między uprawnionymi do rybactwa.

30. Ustawa prawo wodne zawiera w przepisach wprowadzających (art. 196–203) wiele dalszych zmian w zakresie kompetencji, zadań i środków prawnych działania różnych organów w związku z administracją stosunków wodnych i gospodarką wodną.

Ustawa w dziale IX (art. 189–195) wprowadziła wiele przepisów karnoprawnych związanych z odpowiedzialnością i naruszaniem przepisów o: zwalczaniu klęsk żywiołowych (szczególnie powodzi), ochronie obiektów i urządzeń wodnych, ochronie brzegów, budowli i wałów, samowoli budowlanej, zaniedbaniach w zakresie utrzymywania wód, naruszaniu zasad gospodarowania wodami, zanieczyszczeniu wód, gospodarce ściekowej, strefach ochronnych, uszkodzeniach przyrządów pomiarowych i in.

* * *

Przedstawiając ważniejsze, jak się wydaje, zadania, kompetencje i środki prawnorganizacyjne związane z funkcjonowaniem polskiej gospodarki wodnej, uważam za celowe nadmienić, że w świetle przepisów obowiązujących na 31 grudnia 2002 roku szczegółowe zadania, kompetencje i środki są rozmieszczone i rozproszone w wielu przepisach prawnych, przewidujących dla organów samorządu terytorialnego w zakresie gospodarki wodnej wiele szczegółowych środków działania, kompetencji i uprawnień, które leżą w gestii:

- wójta – 6,
- zarządu gminy – 4,
- rady gminy – 4,
- starosty – 63,
- rady powiatu – 4,
- marszałka województwa – 51,
- zarządu województwa – 2,
- sejmiku wojewódzkiego – 3.

Łącznie zatem w samych tylko organach samorządu terytorialnego: gmin, powiatów i województw – ich organach stanowiących i wykonawczych, w odniesieniu do zadań własnych, zadań zleconych oraz zadań administracji rządowej, działalność w zakresie administracji stosunków wodnych i gospodarki wodnej jest ujęta w 137 różnych zadaniach, kompetencjach i uprawnieniach decyzyjno-koordynacyjnych.

Zbiornik Turawa – jego wielofunkcyjność

Źródłem wielu trudności w opracowaniu i wdrożeniu systemowego zarządzania zbiornikiem turawskim jest jego wielofunkcyjność, utrudniająca programowanie gospodarowania zbiornikiem, planowanie oraz finansowanie inwestycji i remontów, organizowanie i finansowanie ochrony jakości wód zbiornika, przeciwdziałanie zanieczyszczeniom pochodzącym z różnych źródeł i od różnych podmiotów.

Sytuacja byłaby bez porównania łatwiejsza, gdyby zbiornik ograniczał się do realizacji wybranych funkcji: magazynowania wody, alimentowania drogi wodnej Odry dla potrzeb żeglugi, ochrony przeciwpowodziowej, zaopatrzenia w wodę lub innych. Obecnie zbiornik turawski:

- retencjonuje zasoby wód i reguluje ich poziom w okresach opadów, topnienia śniegów, susz, oddziałuje na poziom wód gruntowych;
- wspomaga opolski odcinek górnej Odry zrzutami wód dla potrzeb żeglugi odzańskiej;
- zapewnia rekreację, wypoczynek, uprawianie sportów wodnych dla tysięcy wczasowiczów i turystów, a także żeglugę pasażerską na swoich wodach;
- zasila w wodę rolnictwo i gospodarkę komunalną na obszarze zlewni Małej Panwi;
- umożliwia pobór dużych ilości wody przez Elektrownię „Opole”;
- reguluje poziom wód w zlewni Małej Panwi w ramach ochrony przeciwpowodziowej;
- umożliwia gospodarkę rybacką oraz uprawianie kwalifikowanego i amatorskiego wędkarstwa;
- zapewnia funkcjonowanie zabudowanej w koronie wału elektrowni wodnej;
- oddziałuje na nawodnienie terenów nadbrzeżnych – rolniczych i leśnych, na ich mikroklimat.

Zbiornik Turawa jest odbiornikiem ścieków i zanieczyszczeń wprowadzanych do Małej Panwi powyżej jej ujścia do zbiornika (przemysł, gospodarka komunalna, rolnictwo), ścieków i zanieczyszczeń odprowadzanych przez użytkowników ośrodków wypoczynkowych, rekreacyjnych i sportowych oraz indywidualnych tu-

rystów. Zbiornik naturalnie oczyszcza ścieki w procesie ich przepływu przez akwen, czego konsekwencją jest narastanie osadów dennych i eutrofizacja.

Dodatkowe trudności w oddziaływaniu na poprawę jakości wód zbiornika powoduje kumulacja różnorodnych ścieków i zanieczyszczeń w różnych porach roku, przy różnych temperaturach wody i powietrza.

Problematyka własności i praw majątkowych w funkcjonowaniu zbiornika Turawa

1. Fundamentalne znaczenie dla regulacji stosunków własnościowych w zakresie gospodarki wodnej mają przepisy art. 10 prawa wodnego, głoszące że:

- wody stanowią własność Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego albo osób fizycznych;
- wody stanowiące własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego są wodami publicznymi;
- płynące wody publiczne nie podlegają obrotowi cywilnoprawnemu z wyjątkiem przypadków określonych w ustawie.

Zgodnie z art. 14 ustawy grunty pokryte wodami powierzchniowymi stanowią własność właściciela tych wód w granicach określonych liniami brzegów, przy czym grunty pokryte płynącymi wodami powierzchniowymi stanowią własność publiczną, nie podlegającą obrotowi cywilnoprawnemu, z wyjątkiem przypadków określonych w ustawie.

Wody stojące oraz wody w rowach znajdujące się w granicach nieruchomości gruntowej stanowią własność właściciela tej nieruchomości.

Dopełnieniem tych przepisów jest art. 13 ustawy, mówiący że ryby oraz inne organizmy żyjące w wodzie stanowią jej pożytki, do pobierania których jest uprawniony właściciel wody z zastrzeżeniem wymienionym w art. 13, ust. 2 o rybactwie śródlądowym i użytkowaniu obwodów rybackich.

2. Stosunki własnościowe zlewni rzeki Mała Panew oraz zbiornika Turawa są niezwykle zróżnicowane i skomplikowane.

W procesie transformacji ustrojowej realizowanej w latach 1990–2001, tworzenia gospodarki rynkowej, prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych i ich składników majątkowych, przemian własnościowych w rolnictwie, tworzenia struktur samorządów terytorialnych, gospodarki komunalnej (i wyodrębnienia miasta komunalnego), zmian wprowadzonych przepisami o gospodarowaniu nieruchomościami oraz przepisów prawa wodnego doszło do daleko idącej dezintegracji i zróżnicowania składników związanych z gospodarką wodną. Stosunki te ulegają dalszemu skomplikowaniu w związku z zasadami korzystania z wód (art. 31–37 prawa wodnego) – powszechnego, zwykłego i szczególnego, co powoduje

zmiany praw własnościowych w związku z rodzajem korzystania z wód i ich przemieszczaniem (przepływem) między różnymi właścicielami i użytkownikami.

W konsekwencji, na obrzeżach zbiornika turawskiego mamy różnych właścicieli:

- wód zbiornika,
 - wód rzeki Mała Panew i jej dopływów,
 - wód cieków i urządzeń melioracyjnych,
 - gruntów przybrzeżnych rzeki Mała Panew,
 - gruntów przybrzeżnych zbiornika Turawa,
- a także:
- różny status własnościowy nadbrzeżnych ośrodków rekreacyjno-wypoczynkowych, obiektów sportowych, ośrodków sportów wodnych, pól biwakowych, stanic wędkarskich i in.,
 - zróżnicowanie własności lasów nadbrzeżnych Małej Panwi i zbiornika Turawa,
 - różny udział gmin samorządowych we własności i posiadaniu wód, obiektów i gruntów związanych z rzeką i zbiornikiem.

Trudności w zinwentaryzowaniu i uporządkowaniu stosunków własnościowych i majątkowych (ewidencja gruntów, kataster wodny, księgi wieczyste), pobieraniu podatków, opłat i odszkodowań oraz zagospodarowaniu wód i terenów, a także ochronie środowiska przed zanieczyszczaniem, zrzutami ścieków, usuwaniu odpadów i nieczystości i in. mogą utrudniać, czy wręcz uniemożliwiać, podejmowanie i finansowanie wspólnych przedsięwzięć w zakresie gospodarki wodnej, poprawy czystości wód i ochrony środowiska wodno-przyrodniczego zlewni Małej Panwi oraz obrzeży zbiornika Turawa.

Dodatkowe trudności w tym względzie wiązać się będą ze zróżnicowaniem praw własnościowo-majątkowych poszczególnych podmiotów korzystających z wód i terenów nadbrzeżnych, których użytkowanie opierać się może na prawach: własności, użytkowania wieczystego, użytkowania zwykłego, dzierżawy, poddzierżawy, najmu, a także służebności gruntowych i osobistych (drogi dojazdowe, przejścia, przejazdy i in.).

Uwagi i wnioski końcowe

Mimo niedługiego okresu obowiązywania ustawy prawo wodne z 18 lipca 2001 roku i skromnych możliwości oceny jej wdrażania, wstępna analiza ogólnych kierunków ustawy i jej szczegółowych rozwiązań nie skłania do optymistycznych refleksji.

Rozwiązania ustawy poszły w kierunku rozdrobnienia i daleko idącego rozproszenia (alokacji) zadań, kompetencji, środków prawno-organizacyjnych i finansowo-ekonomicznych.

Wydaje się, że przyjęte kierunki i szczegółowe rozwiązania nie zmierzały ku nowoczesnemu gospodarowaniu zasobami wód w nawiązaniu do zasad gospodarki rynkowej, uwzględniających aspekty społeczne i ekologiczne.

W rozwiązaniach ustawy nie można dopatrzeć się możliwości tworzenia opartych na rachunku ekonomicznym zintegrowanych systemów gospodarki wodnej, kierujących się zasadami przedsiębiorczości.

Wobec istniejącego rozproszenia i zróżnicowania rozwiązań organizacyjnych, administracyjnych, własnościowych i kompetencyjnych sformułować można następujące koncepcje i możliwości:

1. Dezintegracji i stagnacji w przypadku kontynuowania istniejących nieefektywnych rozwiązań:

- opierania współpracy samorządów terytorialnych na hermetycznych związkach międzygminnych (międzykomunalnych), w których nie mogą uczestniczyć podmioty nie będące samorządowymi jednostkami organizacyjnymi;

- braku ośrodka koordynacji i współpracy w sterowaniu gospodarką wodną rzeki Mała Panew i zbiornika Turawa;

- braku możliwości skumulowania środków finansowo-ekonomicznych niezbędnych do opracowania programu rozwoju systemu wodno-gospodarczego i realizacji przedsięwzięć inwestycyjno-modernizacyjnych;

- rozproszenia między różne podmioty i na różne cele środków finansowych: opłat za korzystanie z wód oraz środków uzyskiwanych w ramach przepisów o ochronie środowiska z tytułu korzystania z zasobów środowiska oraz kar finansowych z tytułu naruszenia zasad i przepisów dotyczących ochrony środowiska wodnego, zanieczyszczeń i ścieków.

2. Utworzenie dynamicznego europejskiego systemu wodno-gospodarczego obejmującego Małą Panew i zbiornik Turawa poprzez powołanie np. Śląskiego Aquaparku „Turawa” (*Silesian Aquapark „Turawa”*).

Taka organizacja, utworzona w centrum Śląska Opolskiego, pomiędzy regionami dolnośląskim i górnośląskim, byłaby rozwojowym centrum wypoczynku i rekreacji dla ok. 9 mln mieszkańców Śląska.

Koncepcja aquaparku, obejmującego obiekty: sportów wodnych, kąpielisk, żeglarsstwa, turystyki wodnej i pieszej, pól biwakowych i kempingów, ośrodków wędkarstwa, tras rowerowych i in., miałaby perspektywę akceptacji i włączenia do finansowania ze środków strukturalnych czy funduszy wsparcia Unii Europejskiej. Można by rozważać możliwości włączenia takiego przedsięwzięcia do programu i środków funduszy PHARE, SAPARD lub ISPA.

3. Przy opracowywaniu programów rozwoju systemu wodno-gospodarczego zlewni Małej Panwi i zbiornika Turawa konieczne jest szerokie nawiązanie do

zasad i kierunków rozwoju gospodarki wodnej określonych w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ustanowienia ram dla działalności Wspólnoty w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna 2000/60/UE przyjęta 23 października 2000 roku, opublikowana 22 grudnia 2000 roku). Mimo przyjętych w Dyrektywie odległych terminów docelowych i przejściowych, wobec perspektywy wejścia Polski do UE z początkiem 2004 roku, jakiegokolwiek polskie opracowania wariantów programów wymagać będą dostosowania do zasad i rozwiązań zarówno wymienionej dyrektywy, jak i związanych z nią dyrektyw: nr 96/61/EC z 24 września 1996 roku (zintegrowana kontrola i ochrona jakości wód), nr 91/271/EEC z 21 maja 1991 roku (oczyszczanie ścieków komunalnych), nr 91/676/EEC z 12 grudnia 1991 roku (w sprawie ochrony wód przed zanieczyszczaniem azotanami ze źródeł rolniczych) i kilku innych powołanych w Dyrektywie Ramowej.

4. W poszukiwaniu adekwatnych i efektywnych rozwiązań sterowania systemem gospodarki wodnej zlewni Małej Panwi i zbiornika Turawa **podstawowe zadania spoczywać będą na tworzonych przez samorządy gmin związkach i porozumieniach międzygminnych**, powoływanych i działających w oparciu o przepisy art. 64–74 ustawy z 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym, przy których mogą być tworzone:

- różne stowarzyszenia o funkcjach integracyjnych (gospodarka wodna, ochrona środowiska, ochrona przyrody, rekreacja, wypoczynek, turystyka);
- różne odmiany spółek przewidzianych do: zarządzania systemem wodno-gospodarczym, zarządzania gospodarką finansową, finansowania działalności eksploatacyjnej i inwestycyjno-rozwojowej (tworzone i działające na zasadach kodeksu spółek handlowych z 15 września 2000 roku spółki z o.o., spółki jawne i in.), a także spółki wodne.

* * *

Z uwagi na złożoność przedstawionej problematyki i konieczność profesjonalnego opracowania analiz i projektów oraz programów, celowe byłoby przekazanie opracowania tych zadań specjalistycznej jednostce naukowo-badawczej.

W ocenie autora jednostką taką jest PIN – Instytut Śląski w Opolu, który od ponad 30 lat prowadzi działalność naukowo-badawczą w zakresie problematyki odrzańskiej i gospodarki wodnej, skupia zespół naukowców i badaczy tej problematyki, reprezentujących środowiska nauki i praktyki (dr Kazimierz Szczypiński, prof. Stanisław Malarski, dr hab. Wiesław Drobek, prof. Krystian Heffner, prof. Stanisław Koziarski i in.). Instytut Śląski prowadzi bogatą dokumentację problematyki odrzańskiej, gospodarki wodnej i ochrony środowiska, kontynuuje w tych dziedzinach działalność wydawniczo-publicacyjną.

PROJEKTY POLSKO-RADZIECKICH UMÓW Z 1946 ROKU DOTYCZĄCYCH WSPÓLNEJ ORGANIZACJI ŻEGLUGI NA ODRZE I NYSIE ŁUŻYCKIEJ (DOKUMENTY)

Ustalenia konferencji Wielkiej Trójki z Poczdamu w 1945 roku przesądziły m.in. o wyłączeniu z okupowanych przez mocarstwa Niemiec terenów na wschód od Odry i Nysy Łużyckiej, przekazaniu ich pod polską administrację oraz zgodzie na wysiedlenie z tego obszaru ludności niemieckiej. W umowie poczdamskiej zastrzeżono wprawdzie, iż definitywne rozstrzygnięcia w sprawie ziem poniemieckich będą należeć do konferencji pokojowej z Niemcami, jednak nigdy jej nie zwołano, co spowodowało, że ustalenia poczdamskie nabrały mocy decyzji wykonawczych¹.

W ten sposób zachodnia granica państwa polskiego została oparta na linii wspomnianych dwóch rzek, co dawało Polsce możliwości włączenia do własnego organizmu gospodarczego ważnych z ekonomicznego punktu widzenia dróg wodnych. Jednak w pierwszych powojennych latach dostęp Polski zarówno do Odry, jak i Nysy Łużyckiej był znacznie ograniczany, czy wręcz czasami uniemożliwiany przez radzieckie władze wojskowe, użytkujące obydwie rzeki, wraz z ich infrastrukturą, według własnego uznania i bez liczenia się z interesami strony polskiej².

Przez pierwsze dwa lata trwały przepychanki pomiędzy polską administracją wodną a sowiecką administracją, zarówno wojskową jak i cywilną, w sprawach dotyczących żeglugi śródlądowej, odpowiedzialności za infrastrukturę techniczną czy też w najnormalniejszych sprawach dotyczących bezpieczeństwa obywateli.

¹ A. Kłafkowski, *Umowa poczdamska a sprawy polskie 1945-1970*, Poznań 1970, s. 189-192; B. Wiewióra, *Granica polsko-niemiecka w świetle prawa międzynarodowego*, Poznań 1957, s. 168-179; K. Kersten, *Jalta w polskiej perspektywie*, Warszawa 1989, s. 220-222; W. T. Kowalski, *Polityka zagraniczna RP 1944-1947*, Warszawa 1971, s. 58-59; tenże, *Walka dyplomatyczna o miejsce Polski w Europie 1939-1945*, Warszawa 1985, s. 218.

² Zob. M. Zawadka, *Przejmowanie przez Polskę administracji na Odrze w latach 1945-1946*, „Studia Śląskie” 2000, t. 59, s. 267-322.

W ostatnim okresie pojawiło się wiele publikacji poświęconych tej problematyce³, w związku z czym niniejszy wstęp został ograniczony do minimum.

Prezentowane poniżej dokumenty, pochodzące ze zbiorów Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, przedstawiają fragment trudnych i długotrwałych negocjacji zmierzających do uzyskania przez Polskę od władz radzieckich swobody dostępu oraz gospodarczego wykorzystania Odry i Nysy Łużyckiej.

Umowa między Polską a ZSRR o żegludze i spławie na rzece granicznej Nysie Łużyckiej, oraz granicznym odcinku rzeki Odry (projekt)

Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Zespół 7, w. 12, t. 100, k. 6–7.

UMOWA*

pomiędzy Polską a Z.S.R.R. o żegludze i spławie na rzece granicznej Nysie Łużyckiej, oraz granicznym odcinku rzeki Odry (projekt).

Art. 1.

Na granicznym odcinku rzeki Odry od km 554,4 do km 662,6, oraz rzece Nysie Łużyckiej będą obydwie układające się strony korzystały z jednakowego prawa zupełnej swobody żeglugi i spławu pod warunkami poniżej wyszczególnionymi, z tym jednak, że przewóz osób i towarów załadowanych w porcie podlegającym zwierzchnictwu lub władzy jednej strony i wyladowywanych w innym porcie podległym zwierzchnictwu lub władzy tej samej strony, zastrzeżony jest wyłącznie tej stronie, na której obszarze te porty się znajdują.

Art. 2.

Każda z umawiających się stron zachowuje na podległych jej zwierzchnictwu lub władzy drogach wodnych lub częściach dróg wodnych, określonych w art. 1 niniejszej umowy, prawo wydawania przepisów i zarządzeń niezbędnych dla ogólnego zarządu jej własnego terytorium.

Art. 3.

Ze swobody żeglugi i spławu w komunikacji tranzytowej na odcinku rz. Odry, stanowiącym granicę między Polską a Radziecką Strefą Okupacyjną Niemiec, korzystać będą ponadto te państwa, którym Polska udzieli prawa korzystania z dróg wodnych, położonych w całości na obszarze Polski.

³ R. Techman, M. Zawadka, *Armia radziecka na Odrze po II wojnie światowej*, „Studia Śląskie” 2001, t. 60, s. 273–311, tam w przypisach 3 i 4 dalsza literatura.

* W cytowanych dokumentach zachowano oryginalną pisownię i układ.

Art. 4.

Uprawnienia do wykonywania żeglugi i spławu na rzekach i ich odcinkach wymienionych w art. 1 przysługuje każdemu kto otrzymał pozwolenia od swego urzędu na samodzielne wykonywanie żeglarstwa lub flisactwa (patent żeglarski wzgl. retmański).

Art. 5.

Umawiające się strony zobowiązują się nie pobierać od siebie na granicznych odcinkach wymienionych w art. 1 rzek żadnych opłat.

Art. 6.

1. Statki i tratwy wraz ze znajdującymi się na nich osobami i ładunkiem są zwolnione na rzekach granicznych od wszelkich formalności celnych i paszportowych o ile nie wchodzi w kontakt z brzegiem. Nie wyklucza to wykonywania w ruchu sąsiedzkim odprawy celnej i rewizji paszportowej w odpowiednich miejscach odcinka granicznego rzeki bez utrudniania żeglugi.

2. Statkom i tratwom wolno wchodzić w kontakt z brzegami jedynie w ramach przepisów celnych i policyjnych stron zawierających niniejszą umowę.

3. Znaki potrzebne do oznaczania szlaku wodnego, przeszkód żeglownych i miełizn są przy przewozie przez granicę wolne od wszelkich opłat przewozowych i wywozowych. To samo dotyczy przyrządów potrzebnych do wykonywania niniejszego układu do przeprowadzania robót konserwacyjnych, albo pomiarowych pod warunkiem powrotnego ich przewiezienia przez granicę; znaki i przyrządy będzie można przywozić i wywozić po zgłoszeniu ich we właściwym urzędzie celnym lub punkcie kontrolnym, na zasadzie zaświadczenia wydanego przez dotyczący Zarząd Dróg Wodnych. Przedstawianie w urzędzie celnym lub punkcie kontrolnym znaków i przyrządów nie jest wymagane.

Art. 7.

Dla należytego wykonywania czynności służbowych z umawiających się stron może posługiwać się na wodach granicznych środkami nawigacyjnymi (łódzie wiosłowe, motorowe itp.). Każdy z tych środków nawigacyjnych będzie zaopatrzony znakami wyraźnie nań umieszczonymi, wskazującymi jego przynależność.

Art. 8.

Dopuszczone do żeglugi statki i barki winny być zaopatrzone w patent statkowy, zaś tratwy w dokument podróży, wystawione przez właściwe ojczyście urzędy. Niepotrzebne są patenty statkowe dla statków i barek, wykonujących czynności służbowe w myśl art. 7.

Art. 9.

1. Na każdym statku, barce i tratwie musi być odpowiedzialny kierownik i niezbędna ilość załogi.

2. Kierownikiem statku wzgl. tratwy może być tylko osoba odpowiedzialna prawnie, która wykaże się dowodem uzdolnienia (patent żeglarski lub retmański),

wydany przez właściwy ojezysty urząd. Dokumenty takie będą przez obie umawiające się strony wzajemnie uznawane. Urząd, który wydał dokument powinien go odebrać posiadaczowi zasądzonemu za ciężkie lub poważające się przekroczenia przepisów policji żeglugowych, za naruszenie cudzej własności lub któremu udowodniono przemytnictwo albo inne przestępstwo celne.

3. Każdy kierownik statku lub tratwy oraz każdy członek załogi musi posiadać podczas jazdy urzędową legitymację z fotografią.

Art. 10.

1. Każdy statek lub barka luzem płynąca ma mieć widoczny znak rejestrowy według zarejestrowania przez właściwy urząd umawiających się stron, oraz posiadać swoją flagę państwową.

2. Na tratwach winno być umieszczone na tablicy nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela tratwy, tak aby napis był czytelny z obu brzegów.

W celu rozpoznania tratwy należy umieszczać tarczę o barwach państwa, do którego tratwa przynależy.

3. Kierownik statku lub tratwy jest odpowiedzialny za należytą obsadę, wyekwipowanie i należyte prowadzenie.

4. Za uszkodzenia lub zniszczenia urządzeń żeglugowych (jak znaki, zabezpieczenia brzegów, urządzenia przystaniowe itp.) oraz obiektów pływających odpowiada materialnie ta strona, której statki, barki lub tratwy szkody wyrządziły.

5. Zastawianie biegu wodnego tratwami jest wzbronione. Organa nadzorcze Zarządów Dróg Wodnych obu stron mają prawo zarządzić na koszt właściciela usunięcia tratw, przeszkadzających żegludze i spławowi.

Art. 11.

Każda ze stron wyda jednolite przepisy, dotyczące bezpieczeństwa żeglugi, uzgodnione przez Komisję Mieszaną dla Spraw Odry i Nysy Łużyckiej, utworzone na zasadzie oddzielnej umowy między stronami.

Art. 12.

1. Statki i tratwy mogą się zatrzymywać przy brzegu tylko w miejscach wyznaczonych w tym celu przez urzędy celne lub punkty kontrolne w porozumieniu z Zarządem Dróg Wodnych. Miejsce takie oznaczone widocznymi z rzeki znakami powinny być zaopatrzone w urządzenia służące do lądowania i podane do wiadomości właściwym urzędom drugiej strony.

2. Jeżeli kierownik statku lub tratwy zmuszony jest przybić do brzegu drugiej strony poza miejscami do tego wyznaczonymi, obowiązany jest zawiadomić o tym niezwłocznie najbliższy urząd celny lub punkt kontrolny, względnie straż graniczną i wyjaśnić przyczyny przybicia do brzegu.

3. W wypadku rozbicia tratwy załoga może wejść na brzeg drugiej strony i zabrać drzewo z rozbitej tratwy. O takim wypadku powinien kierownik tratwy zawiadomić niezwłocznie urząd celny, punkt kontrolny wzgl. straż graniczną.

Art. 13.

1. Statki i tratwy płynące po granicznym odcinku rzeki nie podlegają rewizji celnej, dopóki nie przybiją do brzegu drugiej strony w celu wyładunku. W wypadku uzasadnionego podejrzenia o przekroczenia celne lub inne mogą organa celne lub policyjne przeprowadzić kontrolę statków, barek i tratw, oraz załogi, o ile one znajdują się na terytorium własnym. Kierownik statku lub tratwy na wezwanie wymienionych organów obowiązany jest przybić do brzegu w miejscu, gdzie to nie grozi niebezpieczeństwem i umożliwić tym organom wstęp na statek lub tratwę oraz powrót na brzeg.

2. Statki i tratwy, które przybiły na brzeg z drugiej strony z powodu awarii lub innych przyczyn (art. 12 p. 2 i 3), pozostają pod dozorem celnym tej strony.

3. Statki i tratwy państw trzecich płynące tranzytem (art. 3), są wolne od wszelkich formalności celnych i paszportowych. W razie ich przybicia do brzegu z powodu awarii lub innych przyczyn (art. 12 p. 2 i 3) pozostają one pod dozorem celnym tej strony, na której brzegu się zatrzymały.

4. Statki i tratwy, przechodzące z granicznego odcinka rzeki, na odcinek rzeki płynącej całkowicie na obszarze drugiej strony, powinny zatrzymywać się, o ile w tym celu jest wyznaczone miejsce. To samo obowiązuje przed ponownym wejściem statków i tratw na graniczny odcinek rzeki.

5. Zarządy celne, władze bezpieczeństwa łącznie z Zarządami Dróg Wodnych obu umawiających się stron porozumieją się w razie potrzeby co do postępowania celnego, wykonywania policji odnośnie żeglugi i spławu tratw na granicznych odcinkach rzek wymienionych w art. 1.

Art. 14.

W wypadkach, o których mowa w art. 12 ust. 2 i 3 kierownik tratwy lub statku może swój ładunek wyladować na brzegu, i w tym wypadku posiadacze gruntów nadbrzeżnych nie mogą mu tego wzbronić. Jeżeli z powodu przybicia do brzegu lub złożenia na nim ładunku powstanie jakaś szkoda, osoby interesowane mogą żądać stwierdzenia jej przez właściwe urzędy umawiających się stron i mają prawo do odszkodowania, tak ze strony właściciela statku lub tratwy jak i kierownika statku lub tratwy.

Art. 15.

1. Przekroczenia postanowień niniejszej umowy będą ściśle ścigane według przepisów umawiających się stron na obszarze których zostaną dokonane.

2. Obie Umawiające się Strony zobowiązują się udzielać ...

Art. 16.

Celem utrzymania sprawności żeglugi i spławu na odcinku Odry od 554,4 km do 662,6 km, gdzie rzeka ta stanowi granicę między Polską a Radziecką strefą okupacyjną Niemiec tudzież na północ od 662,6 km aż do ujęcia oraz na granicznej

rzece Nysie Łużyckiej utworzoną zostanie Polsko-Radziecka Komisja Mieszana dla spraw Odry i Nysy Łużyckiej, której organizację i statut określi osobna umowa.

Umowę niniejszą sporządzono w dwóch egzemplarzach w języku polskim i rosyjskim, oba teksty są autentyczne.

Umowa niniejsza będzie ratyfikowana, a wymiana dokumentów ratyfikacyjnych nastąpi w

Umowa w przedmiocie organizacji i statutu Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej dla spraw Odry i Nysy Łużyckiej (projekt)

Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych, zespół 7, w. 12, t. 100, k. 12-14.

Projekt

U M O W A

w przedmiocie organizacji i statutu Polsko-Radzieckiej Komisji Mieszanej dla spraw Odry i Nysy Łużyckiej.

..... z jednej strony i z drugiej strony zawarły umowę następującej treści:

Art. 1. W wykonaniu artykułu Umowy o żegludze i spławie na rzece granicznej Nysie Łużyckiej oraz granicznym odcinku rzeki Odry powołuje się celem utrzymania sprawności żeglugi i spławu na odcinku Odry od 554,4 km do 662,6 km, gdzie rzeka ta stanowi granicę między Polską a Radziecką strefą okupacyjną Niemiec tudzież na północ od 662,6 km aż do ujścia rzeki, oraz na granicznej rzece Nysie Łużyckiej, Polsko-Radziecką Komisję Mieszaną dla spraw Odry i Nysy Łużyckiej, w dalszym ciągu zwaną „Komisja Mieszana”.

Art. 2. Komisja mieszana składa się z jednego członka polskiego i jednego członka radzieckiego tudzież ich zastępców, mianowanych przez właściwe władze obu umawiających się stron.

Art. 3. Do zadań Komisji Mieszanej należy:

I. w odniesieniu do odcinka, stanowiącego granicę:

- a) ustalenie rozmiaru robót, związanych z poprawą żeglugi i spławu,
- b) decydowanie, która ze stron ma wykonać roboty wymienione pod a) tudzież kontrola ich wykonania,
- c) ustalenie wysokości opłat żeglugowych i za spław oraz sposobu rozrachunku,
- d) uzgadnianie ogólnych przepisów, dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, które następnie każda ze stron wyda na swoim obszarze,

- e) uzgadnianie spraw dotyczących zabezpieczenia istniejących praw, nadań i zezwoleń wodno-policyjnych w myśl obustronnych ustaw wodnych, które wydawać będzie właściwa władza tej strony na której obszarze istnieją lub będą utworzone zakłady, do których odnoszą się zabezpieczenia istniejących praw, nadania lub zezwolenia.

II. w odniesieniu do odcinka na północ od 662,6 km aż do ujścia rzeki Odry.

Przedkładanie stronie polskiej życzeń i projektów, dotyczących podniesienia sprawności żeglugi na tym odcinku.

Art. 4. Uchwały Komisji Mieszanej, dotyczące ustalenia wysokości opłat żeglugowych i za spław oraz sposobu ich rozrachunku tudzież wykonania robót, wykraczających poza ramy normalnego utrzymania, wymagają zatwierdzenia władz centralnych obu stron.

Art. 5. Komisja Mieszana sama ustala regulamin swych obrad.

Art. 6. Komisji Mieszanej przewodniczy na przemian przedstawiciel Polski i Radziecki przez przeciąg jednego roku kalendarzowego. O przewodnictwie w pierwszym roku decyduje los.

Art. 7. Komisja Mieszana zbiera się na przemian na terytorium Polski i Radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec. Przewodniczący zwołuje ją w miarę potrzeby lub na życzenie jednej ze stron.

Art. 8. Z posiedzeń Komisji Mieszanej sporządza się protokoły w języku polskim i rosyjskim.

Art. 9. Uchwały Komisji Mieszanej zapadają jednomyślnie. W razie rozbieżności Komisja Mieszana przekazuje sprawę do rozstrzygnięcia władzom centralnym obu stron.

Art. 10. Każda strona ponosi koszty swej delegacji.

Art. 11. O ile do wykonania swych zadań potrzebne będzie przekraczanie granicy przez członków Komisji Mieszanej lub ich zastępców udzielane im będą przez każdą ze stron wszelkie możliwe ułatwienia w tym względzie przy czym członkowie ci i ich zastępcy korzystać będą na obszarze drugiej strony ze szczególnej opieki i pomocy ze strony wszelkich władz.

Art. 12. Umowę niniejszą może każda ze stron wypowiedzieć na trzy miesiące przed upływem każdego roku kalendarzowego. Umowa niniejsza w każdym razie wygasa z chwilą zniesienia okupacji Niemiec. Z tym momentem Komisja Mieszana rozwiązuje się.

Art. 13. Umowę niniejszą sporządzono w dwóch egzemplarzach w polskim i rosyjskim języku. Każda ze stron otrzymała po jednym egzemplarzu. Oba teksty są równobrzmiące i równoznaczne.

..... dnia 1946 r.

ZMIERZCH ODRY JAKO RZEKI GRANICZNEJ? – UWAGI PO KILKU LEKTURACH

Punktem wyjścia niniejszych rozważań jest międzynarodowe sympozjum naukowe „Odra – granica polsko-niemiecka czy rzeka wspólnej odpowiedzialności?”, zorganizowane wspólnie przez Państwowy Instytut Naukowy – Instytut Śląski w Opolu oraz Evangelische Akademie Mülheim/Ruhr (Niemcy) w dniach 27–29 czerwca 1994 roku w Opolu. Ideę owego spotkania najpełniej oddaje dwugłos organizatorów i prowadzących to sympozjum – Krystiana Heffnera oraz Dietera Bacha. W wystąpieniu otwierającym sympozjum, zatytułowanym *Przez zwyciężać granice – odpowiedzialność postrzegać*, stwierdzili oni m.in.: „[...] ludność na pograniczach kształtowała się przez wiele stuleci, nawet jeśli wraz z upływem lat dochodziło do mniejszych lub większych przesunięć granic, jak na przykład pomiędzy Niemcami i Francją albo Niemcami i Danią. Inaczej jest w przypadku granicy niemiecko-polskiej na Odrze i Nysie. Podczas rokowań zwycięzcy ustalili linie graniczne. W wyniku ucieczek, wypędzeń i przesiedleń doszło do prawie stuprocentowej wymiany ludności. [...] Na ten opuszczony teren przybyli Polacy, którym na wschodzie odebrano ziemię rodzinną. Po obu stronach Odry mieszkają teraz ludzie, którzy dotychczas nie mieli ze sobą nic wspólnego. Doprowadziło to nie tylko do problemów językowych, których do dnia dzisiejszego nie rozwiązano. We wszystkich sprawach, czy dotyczyło to kultury, wykształcenia, więzów wyznaniowych czy też gospodarczych, mieszkańcy z obu brzegów rzeki stali naprzeciw siebie jak obcy ludzie. Zarządzona w okresie socjalistycznym «przyjaźń międzynarodowa» nie zbliżyła ich do siebie. Stosunkowo niedawno powstała nowa możliwość, stanowiąca szansę do wykorzystania: wziąć wspólną odpowiedzialność za rzekę i ludzi, którzy mieszkają na jej brzegach [...]”¹.

¹ Materiały symposiumu zostały wydrukowane w dwóch publikacjach: *Die Oder - deutsch-polnische Grenze oder ein Strom in gemeinsamer Verantwortung. Aussentagung in Opolo/Oppeln, Polen in Zusammenarbeit mit dem Institut Śląski 26.-30. Juni 1994. Tagungsleitung: Dieter Bach, Krystian*

Powyższy cytat zawiera zarówno diagnozę historycznie uwarunkowanego stanu relacji polsko-niemieckich, jak też niesie przesłanie nadziei na rzeczywiste, nie zaś fasadowe – z okresu istnienia NRD² – współdziałanie mieszkańców pogranicza polsko-niemieckiego. Pamiętajmy, że przywołana wypowiedź sformułowana została w kilka zaledwie lat po euforii wywołanej upadkiem muru berlińskiego i zjednoczeniem Niemiec, a także zawarciu pomiędzy Polską i RFN traktatów o potwierdzeniu granicy (14 listopada 1990 r.) oraz o dobrym sąsiedztwie i przyjaznej współpracy (17 czerwca 1991 r.). Zaistniałej wówczas zupełnie nowej sytuacji w kontaktach pomiędzy mieszkańcami obu krajów (8 kwietnia 1991 r. zniesiony został obowiązek posiadania wiz dla obywateli Polski i Niemiec) poświęcone zostało obszerne opracowanie Instytutu Zachodniego w Poznaniu pt. *Otwarta granica*³. Pisząc na kartach tej książki o zmianie dotychczasowego znaczenia granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej, Andrzej Kwilecki stwierdził: „*Ma to być w świadomości społecznej strefa polityczno-administracyjna, która «łączy» współpracujących i przyjaźnie do siebie nastawionych sąsiadów, a nie linia «zabezpieczająca» czy «odgradzająca» dwa rywalizujące i niechętne sobie państwa*”⁴. Co stało się z tymi nadziejami po dziesięciu latach? Czy granica na Odrze postrzegana jest bardziej jako łącznik czy bardziej jako przeszkoda⁵ w polsko-niemieckich kontaktach politycznych, gospodarczych, społecznych, kulturalnych itd.?

W niniejszym szkicu omawiam kilka zrealizowanych na przełomie XX i XXI wieku inicjatyw konferencyjnych i publikacyjnych związanych z postrzeganiem zachodniej granicy. Rozpocznę od projektów eksponujących rolę Odry jako osi, stymulatora, łącznika dla społeczeństw zamieszkujących oba jej brzegi, po polskiej i niemieckiej stronie (kolejność prezentacji nie ma charakteru wartościującego).

Heffner, Evangelische Akademie Mülheim/Ruhr, Begegnungen 4/94; *Rozwój społeczno-gospodarczy Nadodrza w kontekście współpracy transregionalnej. Wybrane zagadnienia*, pod red. nauk. W. Drobka, Opole 1997, Zeszyty Odrzańskie, Seria Nowa, nr 16, s. 7–77; zob. też S. Koziarski, *Symposium międzynarodowe „Odra – granica polsko-niemiecka czy rzeka wspólnej odpowiedzialności?”*, Opole, 27–29 czerwca 1994 r., „Śląsk Opolski” 1994, nr 4, s. 52–53.

² Zob. np.: *Współpraca przygraniczna PRL – NRD*, pod red. H. Szczegóły, K.H. Grafe, Zielona Góra–Drezno 1984; *Współpraca na obszarach przygranicznych PRL – NRD*, pod red. K. Fiedora, „Acta Universitatis Wratislaviensis” 1987, No 949, Nauki Polityczne 30, A. Trzcielińska-Polus, *Współpraca Opole–Poznań. Kilka refleksji na marginesie artykułu o narzuconej przyjaźni między Polską a NRD*, „Studia Śląskie” 1997, t. 55, s. 375–391.

³ *Otwarta granica. Raport z badań na pograniczu polsko-niemieckim 1991–1993*, pod red. S. Lisieckiego, Poznań 1995.

⁴ A. Kwilecki, *Pogranicze polsko-niemieckie. Nowa rzeczywistość*. W: *Otwarta granica...*, s. 328.

⁵ Zakładam, że nie ma powrotu do – zanotowanych przez średniowiecznego kronikarza – słów cesarza Fryderyka Barbarossy, iż „Odra całą Polskę jakby murem otacza” (cytat za A. Piskozub, *Rzeki w dziejach cywilizacji*, Toruń 2001, s. 227). Zob. też: G. Labuda, *Rzeki w dziejach narodów (ze szczególnym uwzględnieniem narodu polskiego)*. W: *Rzeki. Kultura – cywilizacja – historia*, t. 1, Katowice 1992, s. 15–38.

Na początek tego krótkiego przeglądu zacytuję fragmenty akapitu zamykającego książkę Władysława Korcza: „Można stwierdzić, że obecna zachodnia granica Polski, której główną oś stanowi Odra, weszła na trwałe do świadomości Polaków. [...] Ta granica zachodnia, o której pisał prof. G. Labuda, iż w wieku XVI miała charakter mocno stojącego muru, w wieku XVII była już mocno podziurawiona swobodnymi przechodami wojsk sojusznich (m.in. austriackich) i wrogich, przede wszystkim szwedzkich i brandenburskich; w wieku XVIII leżała w gruzach na wiele lat przed rozbiorami [...], jest dziś również murem, jednolitym, nie podziurawionym, ale nie odgradzającym nas od świata, a wobec zachodzących zmian od chwili zjednoczenia Niemiec zbliża nas do całkowicie znormalizowanych stosunków polsko-niemieckich, dla których istnienia i trwania obie strony wykluczają stosowanie siły na rzecz dobrosąsiedztwa i wspólnoty interesów gospodarczych, politycznych i kulturalnych”⁶.

W październiku 2001 roku odbyła się w Słubicach konferencja „Odra między polsko-niemiecką rzeczywistością i wyobrażeniami – krajobraz w ujęciu interdyscyplinarnym”. W zaproszeniu na to spotkanie zawarto m.in. takie oto, wielce znamienne, przesłanie: „[...] W dziesięć lat po politycznym przełomie nie postrzegamy Odry tylko jako granicy między Polską a Niemcami. Jest to też element szerzej widzianego regionu i krajobrazu. Warto już dokonać bilansu wydarzeń na tym terenie, pomyśleć o możliwościach kształtowania tych okolic. Tak więc w równym stopniu chcemy skupić się na przeszłości, teraźniejszości i na przyszłości, aby bez obaw wskazać na charakteryzujące je pęknięcia i możliwości kontynuacji. Chodzi nam o to, aby krainie nad Odrą nadać z powrotem jej wcześniejszy charakter marchii – szerokiego pasa kulturowej enklawy. Nie chcemy tylko obserwować i analizować to, co jest, ale też wskazywać na nowe możliwości współpracy nadgranicznej, transfer kulturowy i nowe symboliczne wyobrażenia”. Po czterech wprowadzających – rzecz można programowych – referatach (Norberta Fischera, Arndta Knochela, Jerzego Kułuniaka, Karla Schlogela) obrady konferencji toczyły się w czterech sekcjach. W sekcji, której główny temat stanowiła „Odra – granica”, wygłoszono trzy referaty: Wkład Szkoły Krakowskiej w badania genezy linii Odra – Nysa (Cezary Trosiak), Aspekty transgranicznej geografii gospodarczej na przykładzie regionu Odry (Tadeusz Strykiewicz) oraz Integrująca rola Odry. Długoterminowe następstwa powodzi na Odrze w 1997 r. w kontekście transgranicznej polityki regionalnej i codzienności na terenach przygranicznych (Aleksander Kozłowski, Mirosław Szulczyński, Ryszard Bodziacki)⁷.

⁶ W. Korcz, *Odra w dziejach Polski*, Zielona Góra 1998, s. 238.

⁷ Szerzej na temat konferencji zob.: M. Zawadka, *Sprawozdanie z konferencji „Odra między polsko-niemiecką rzeczywistością i wyobrażeniami – krajobraz w ujęciu interdyscyplinarnym”*, Słubice, 10–12 X 2001 r., „Śląsk Opolski”, 2001, nr 4, s. 117–119. Por. też: *Ochrona dziedzictwa kulturowego zachodnich i północnych ziem Polski*, pod red. J. Kowalczyka, Warszawa 1995.

Wcześniejszą inicjatywę stanowił projekt zrealizowany przez zespół roboczy muzeów polskich i brandenburskich na zlecenie Komisji Ochrony Zabytków i Muzealnictwa Polski i Brandenburgii pod kierownictwem Bernharda Müllera i Stanisława Horoszko, opublikowany w wersji dwujęzycznej (niemieckiej i polskiej)⁸. Książka zawiera – na ponad 250 stronach – dwanaście merytorycznych rozdziałów (Historia regionu Odrzy; Synopsa do stosunków polsko-niemieckich w rejonie Nadodrza; Krajobraz; Powódzie; Osadnictwo; Ludzie; Gospodarka i praca; Komunikacja; Sztuka i kultura; Codzienność i czas wolny; Współpraca przygraniczna; Instytucje współpracy polsko-niemieckiej). Wydaje się, że nadrzędne przesłanie tego przedsięwzięcia dobrze oddają następujące cytaty: „[...] Każdy, kto przekroczył Odrę z Niemiec do Polski lub odwrotnie, znajdował się nagle w innym, nieznanym świecie. Ta obcość była potęgowana jeszcze ze strony Niemców przez barierę językową nie do pokonania i uporczywie pielęgnowane uprzedzenia o negatywnych cechach charakteru ludzi z drugiej strony granicy. Dalszą przeszkodą były – i są nieśtety nadal – biurokratyczne utrudnienia na płaszczyźnie politycznej, gospodarczej i kulturalnej. Pomimo to w ostatnich latach powstały na tym polu niezliczone inicjatywy, które tymczasem zaczynają tworzyć klimat dobrego sąsiedztwa, oficjalnie i prywatnie, w sposób zaplanowany i spontanicznie, w grupach i pojedynczo. To wymaga jednak więcej niż tylko dobrej woli po obu stronach [...]”⁹; „[...] społeczeństwa po obu brzegach Odrzy starają się stworzyć między sobą nowe stosunki, oparte na swobodzie kontaktów i dążeniu Polski do połączenia się ze strukturami europejskimi”¹⁰.

Podobne spostrzeżenia na temat potrzeby rozwoju współpracy transgranicznej, a także trudności z tym związanych odnotowała Ruth Henning, uczestnicząc w dużym przedsięwzięciu wystawienniczo-wydawniczym: „1. Granica na Odrze i Nysie Łużyckiej jest pod wieloma względami niezwykle ostrą, dzielącą granicą. Należałoby ją przekształcić w granicę jedynie oznaczoną. Granica ta dzieli nie tylko Polskę i Republikę Federalną Niemiec, lecz również Zachód od Wschodu, Unię Europejską od krajów nie będących czy też jeszcze nie będących jej członkami. Na granicy tej istnieje wielka przepaść pod względem dobrobytu, asymetria w rozwoju gospodarczym, której nie można zmienić, lub można, tylko bardzo powoli. [...] Współpraca i wzajemne zbliżenie się tak różnych stron, w tak zróżnicowanej sytuacji gospodarczej i warunkach życia, o tak innych doświadczeniach i mentalnościach ukształtuje się dopiero w długotrwałym procesie. 2. Granica ta jest ostrą granicą językową. [...] nie ma okolic, które zamieszkują wspólnie Niemcy i Polacy, gdzie razem żyją i pracują, nie ma oznak życia wielokulturowego czy wielojęzycznego”.

⁸ Die Oder als Kulturlandschaft. Über Geschichte und Alltag in der deutsch-polnischen Grenzregion / Odra jako krajobraz kulturowy. Historia i codzienność na polsko-niemieckim pograniczu, [red. S. Horoszko, B. Müller, R. Schmock], Szczecin [b.r.].

⁹ B. Müller, Wstęp. W: Die Oder als Kulturlandschaft..., s. 7.

¹⁰ S. Horoszko, Historia regionu Odrzy. W: Die Oder als Kulturlandschaft..., s. 17.

ności. Tak z pewnością nie jest na każdej granicy. Dlatego każdy krok za Odrę i Nysę Łużycką staje się nagłym i nieoczekiwanym krokiem na obczyznę¹¹.

Kolejną z przywołanych tutaj inicjatyw jest publikacja *Odra – przyszłość regionów / The Oder future of the regions*, skierowana do szerokiego kręgu odbiorców, promująca Odrę i całe jej dorzecze, przygotowana z inicjatywy marszałków pięciu województw nadodrzańskich¹². W pierwszej części wydawnictwa, którą tworzy dziesięć merytorycznych rozdziałów, zaprezentowano zagadnienia odrzańskie w różnej perspektywie – od historii, poprzez kwestie powodziowe, gospodarcze, ekologiczne, kulturowe, aż po współpracę międzynarodową i plany rozwojowe (druga część jest prezentacją województw nadodrzańskich wraz z ofertami przedsiębiorstw i instytucji działających na ich obszarze). I znów cytat oddający ideę publikacji: „[...] Nadodrże to obszar silnie zagospodarowany, z bogatą kulturą i historią. [...] Prawie każde większe miasto, począwszy od Raciborza, Kędzierzyna-Koźla, Opola i Wrocławia, a skończywszy na Frankfurcie i Szczecinie, leży przy ważnej przeprawie przez Odrę. Dlatego są one istotnymi ośrodkami łączącymi ten ważny region geograficzny położony po obu stronach rzeki. To sprawia, że Odra nie może dzielić – ona może i powinna tylko łączyć. Jeśli do wymienionych wyżej miast doliczymy jeszcze Ostrawę, okazuje się, że mamy przykład więzi kulturowych i gospodarczych, społecznych i ekonomicznych na sporym obszarze strefy środkowej europejskiego kontynentu – więzi tak istotnych w okresie jednoczenia się Europy”¹³.

Wskazane tu inicjatywy realizowano z intencją przedstawienia Odry jako „rzeki, która łączy, a nie dzieli”. Odra bywa jednak traktowana też jako przeszkoda w rozwoju relacji polsko-niemieckich. Po zjednoczeniu Niemiec uwidoczniło się to dobitnie po raz pierwszy po sformułowaniu niemieckiej „Koncepcji wspierania obszaru Odry”, będącej programem aktywizacji pogranicza polsko-niemieckiego. Akcentowaną w tej koncepcji (potocznie zwanej „planem Stolpego”) bezkompromisowość wykorzystania różnic w poziomie gospodarczego rozwoju obu części pogranicza odczytywano w Polsce jako próbę sprowadzenia polskich terenów nadodrzańskich do służebnej roli zaplecza rozwojowego. Pojawiły się resentymenty, niektórzy politycy podkreślali zbieżność granic takiej struktury przestrzennej z przedwojennym przebiegiem granicy polsko-niemieckiej. Krytyce poddawano również zmodyfikowaną koncepcję – zwaną „planem Willersa”. Mimo usunięcia wielu

¹¹ R. Henning, *Grenzüberschreitende Zusammenarbeit an der Oder-Neisse-Grenze / Współpraca transgraniczna na Nadodrze*. W: „Wach auf, mein, Herz, und denke”. Zur Geschichte der Beziehungen zwischen Schlesien und Berlin-Brandenburg von 1740 bis heute / „Przebudź się, serce moje, i pomyśl”. Przyczynek do historii stosunków między Śląskiem a Berlinem-Brandenburgią od 1740 roku do dziś, Berlin–Opole 1995, s. 576–577.

¹² *Odra – przyszłość regionów / The Oder future of the regions*, pod red. J. Przybyszewskiej, R. Karpińskiego, M. Sznajdera, Bydgoszcz 2001.

¹³ J. Winter, *Szanse rozwoju gospodarczego Nadodrze*. W: *Odra – przyszłość regionów...*, s. 114.

kontrowersyjnych sformułowań również ten plan nie zakładał pełnej równowagi statusu czy znaczenia polskich i niemieckich terenów nadodrzańskich¹⁴.

Przyczyn takich reakcji szukać można w złożonej materii historii i relacji obu narodów, w stereotypach, uprzedzeniach, lękach, obawach. Trudno byłoby przejść nad nimi do porządku dziennego. W 1977 roku reaktywowano w PIN – Instytucie Śląskim w Opolu coroczne Colloquium Opole, nadając mu nową formułę: „Polacy – Niemcy – Czesi. Sąsiedztwo na przełomie wieków”¹⁵. Organizatorzy nie obawiają się poruszać niewygodnych, trudnych kwestii, związanych właśnie z fobiami, obawami, resentymentami, lękami, uprzedzeniami, stereotypami itd. wciąż jeszcze funkcjonującymi w tych narodach, uważając, że dzięki kontaktom, wymianie idei, myśli i poglądów można wiele zmienić¹⁶.

Wypada poruszyć jeszcze dwie kwestie. Trzeba mieć świadomość, że uczestnicy takich spotkań jak Colloquium Opole należą właściwie do elitarnej mniejszości. Rzeczywistość bywa zgoła inna; jej refleksy odnaleźć można np. w analizach Jacka Kurzępy¹⁷ czy w najnowszych pracach dotyczących współpracy na pograniczu polsko-niemieckim¹⁸. To również jest graniczna Odra. Warto byłoby sięgnąć do koncepcji transgraniczności sformułowanej przez Mariana Eckerta w odniesieniu do środkowego Nadodrza. Region współpracy transgranicznej winien mieć wspólną przeszłość historyczną, specyficzne środowisko naturalne i demograficzne, charakterystyczne układy gospodarcze, społeczne i kulturalne, a także – co wydaje się szczególnie ważne – poczucie wspólnoty interesów i zamierzeń mieszkańców¹⁹.

¹⁴ B. Cimała, W. Lesiuk, *Perspektywy euroregionów na wspólnych granicach Polski, Czech i Niemiec jako element procesu integracji europejskiej*. W: *Colloquium Opole 2001. Lęki i obawy przed procesem jednoczenia się Europy*, pod red. W. Lesiuka, A. Trzcielińskiej-Polus, Opole 2002, s. 148.

¹⁵ Por.: W. Lesiuk, *Idea Colloquium Opole*. W: *Colloquium Opole '97. Nowe przeпаści w Europie? Gdy granica Unii Europejskiej przesunie się bardziej na wschód... Materiały sesji naukowej odbytej w Opolu w dniach 20–22 października 1997 roku*, pod red. M. Lisa, A. Trzcielińskiej-Polus, Opole 1998, s. 11–14.

¹⁶ Por.: *Colloquium Opole '97. Nowe przeпаści w Europie?...*; *Colloquium Opole '99. Dziesięć lat po przełomie w Europie – rzeczywiste sąsiedztwo i wspólne wartości* i *Colloquium Opole 2000. Stereotypy i uprzedzenia w stosunkach między Polakami, Niemcami i Czechami*, pod red. W. Lesiuka, A. Trzcielińskiej-Polus, Opole 2001; *Colloquium Opole 2001. Lęki i obawy...*

¹⁷ Zob. np.: J. Kurzępa, *Nowe formy zaradności mieszkańców pogranicza zachodniego – zjawiska patologiczne*. W: *Przeobrażenia społeczno-ekonomiczne obszarów wiejskich pogranicza zachodniego*, pod red. M. Kłodzińskiego, A. Rosnera, Warszawa 1996, s. 335–353; J. Kurzępa, „Młodzież pogranicza – JUMA”, Zielona Góra 1998.

¹⁸ Zob. np. M. Arndt, A. Uhrlau, *Demands and conflicts of transboundary regionalisation – approaching co-operative regional management in a trinational border area*, „European Spatial Research and Policy” 2002, vol. 9, No 2, s. 141–155; H.-J. Burkner, A. Uhrlau, *Spatial planning and regionalisation in the German-Polish border area: harmonised strategies or emerging lines of conflict?*, „European Spatial and Regional Policy” 2000, vol. 9, No 2, s. 157–173.

¹⁹ A. Kwilecki, *Ziemia Lubuska jako pogranicze*. W: *Ziemie Zachodnie. Polska – Niemcy. Integracja europejska. Księga pamiątkowa z okazji siedemdziesiątej rocznicy urodzin Prof. dra hab. Hieronima Szczegóły*, pod red. nauk. Cz. Osękowskiego, Zielona Góra 2001, s. 42.

KILKA REFLEKSJI NA TEMAT „STUDIUM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO PASMA ODRY. SYNTEZA”

Publikacja pod wyżej wymienionym tytułem, opracowana przez Biuro Planowania Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego, która pojawiła się w publicznym obiegu w 2001 roku, zasługuje na uwagę i jest godna polecenia zarówno specjalistom z dziedziny planowania i zarządzania przestrzenią oraz władzom samorządowym, jak i mieszkańcom Opolszczyzny – zwłaszcza tych obszarów, gdzie problem powodzi wiąże się bezpośrednio z bezpieczeństwem ludzi i mienia.

Znaczenie publikacji wynika z rangi i skali zagadnień, które stały się przedmiotem zainteresowań zespołu autorskiego, zatem dobrze jest podjąć kilka wątków wymagających szerszej analizy i dyskusji.

Poza sporem należy pozostawić kwestie redakcyjno-techniczne i walory poznawcze opracowania. Solidne, estetyczne wydanie, z bogactwem grafiki (dla niektórych czytelników do opisu użyto jednak chyba zbyt małej czcionki), zawierające prezentację szerokiego spektrum zagadnień związanych z zagospodarowaniem pasma Odry – jest bardzo istotnym przybliżeniem tematyki odrzańskiej. Godna podkreślenia jest także formuła przekazu – w postaci syntetycznych tez, operowania obrazem, przejrzystej organizacji tekstu opracowania.

Akceptując potrzebę i formę opracowania, należy zatem bardziej skoncentrować się na zakresie i treści przekazu, a mianowicie odpowiedzieć sobie na kilka kwestii, w tym na pytanie podstawowe – czy w ogóle istnieje problem pasma Odry, i to jest **kwestia pierwsza**. Jaki to rodzaj problemu, jak sobie z nim poradzić (jeżeli taka potrzeba istnieje), jakie jest uzasadnienie prowadzonych prac (w tym podstawa prawna), oraz jaka być powinna kolejność i zakres poszczególnych działań – to pochodne pierwszego zagadnienia.

Autorzy przyjęli jako aksjomat, że pasmo Odry istnieje, stąd naturalną konsekwencją jest studium i analiza (szeroka!) uwarunkowań rozwoju i zagrożeń tego

obszaru. Można jednak, dla wywołania dyskusji, przyjąć roboczą hipotezę (nb. dyskutowaną przed laty przy okazji książki prof. Jana Tkocza – *Oś Odry*), że nie istnieje „pasmo Odry” jako takie, stąd np. dla wymienionego wyżej Autora przyjęty zakres przestrzenny *Studium* może być lekko dyskusyjny.

Abstrahując nieco od „radykalizmów”, można uznać, iż realnie istniejące kwestie zagospodarowania danego obszaru powinny odnosić się do obszarów problemowych wyodrębnionych na podstawie wielu kryteriów. W opracowaniu przyjęto kryterium administracyjne (pasmem Odry są gminy przylegające do doliny Odry), i jakkolwiek jest to zasada często stosowana w praktyce, to kłopotliwa do przyjęcia, gdyż oznacza eliminację z pasma Odry obszarów leżących wzdłuż Nysy Kłodkiej, na których finansowa skala inwestycji związanych z Odrą (czyli rzutująca wprost na problem rzeki i mieszkańców, np. wsi Wronów) jest znacznie wyższa niż w kilku gminach przyrzecza. Ryzykowna jest też teza, że dolina Odry to pas gmin przyodrzańskich, albowiem obowiązująca regionalizacja fizyczno-geograficzna nie respektuje granic administracyjnych. Mocnymi natomiast argumentami przemawiającymi za „administracyjną” wersją delimitacji obszaru pasma Odry są ustawowe nakazy obligujące gminy do ujmowania w swoich dokumentach planistycznych kwestii wiążących się z rzeką, a mianowicie obszarów chronionych, zwłaszcza obszarów ryzyka powodziowego (ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym z 7 lipca 1994 r., z późniejszymi zmianami, art. 10, pkt 8), jednakże odczuwalna jest potrzeba większej perspektywy przestrzennej. Równie bowiem mocnym argumentem, o przeciwnym wektorze, jest zakres przestrzenny ustawy „Program dla Odry 2006”. Można wszak postawić pytanie, dlaczego omawiając w *Studium* wybrane aspekty „Programu”, ujęto tylko pas przyrzecza, skoro wyżej wymieniony bazowy dokument (ustawa) nie zawiera takiej delimitacji.

Dobrym prawem Autorów jest wybranie dowolnego obszaru analizy, co pozwala uznać przyjęte w *Studium* założenie, że pasmem Odry jest wydzielony administracyjnie obszar gmin odrzańskich, za wyczerpujące dylemat poprawnej delimitacji i analizować obiekty i zjawiska wyłącznie w tak określonych granicach. Taka koncepcja jest jednak, jak wskazano wyżej, dość ryzykowna i Autorzy częściowo sami dostrzegli zagrożenie zamknięcia prezentacji problematyki zagospodarowania w zbyt wąskim paśmie przestrzennym i zrezygnowali z tej pułapki poprzez obecność niektórych danych (graficzne, tabelaryczne i tekstowe) wykraczających poza tak wydzielony obszar „pasma Odry”. Przy tej okazji warto wskazać chociażby na opracowanie materiałowe z wrocławskiej konferencji dotyczącej zagospodarowania pasma Odry, ze stycznia 2000 roku, w których wariant szerszego tła jest bardziej widoczny.

Wniosek płynący z powyższego wywodu zmierza do wykazania potrzeby prac analitycznych służących wyodrębnieniu całościowych obszarów problemowych i konsekwentnie nakreśleniu, także dosłownie, scenariusza prac na tak zdefiniowanym obszarze.

Kwestia druga – to zagadnienie ulokowania *Studium* w krajowym kontekście prawnym. „Program dla Odry – 2006” nie jest, jak chcą Autorzy, dokumentem programowym przyjętym przez Sejm, jest natomiast (i na szczęście) ustawą narzucającą, zgodnie z ustawą o finansach publicznych, określone reguły funkcjonowania inwestycji wieloletniej, z wszystkimi zasadami wynikającymi z obowiązujących przepisów. Sądę natomiast, że łatwiej byłoby przypisać walor dokumentu programowego przyjętej przez Sejm „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju”, zgodnie z wymogami ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z lipca 1994 roku.

Tak przy okazji – przedstawiona procedura (s. 22, wiersz 3 od dołu) wprowadzania zadań wyższego rzędu do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego ma trochę inny algorytm – zwracam uwagę na przepis art. 54c i całego rozdziału 6a (Zasady realizacji zadań rządowych i zadań samorządu województwa), a w szczególności na art. 62, ust. 7. wymienionej wyżej ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym.

Kwestia trzecia – to relacje pomiędzy wyodrębnionym w *Studium* pasmem Odry a „Programem dla Odry” i celami określonymi w tej ustawie. Otóż, posługując się m.in. kryterium finansowym zawartym w „Programie dla Odry – 2006”, uznajemy, że głównym problemem całego Nadodrza, łącznie z dorzeczem Warty jest (w zgodzie z nową Dyrektywą Wodną Unii Europejskiej i nowym Prawem wodnym) ilościowa i jakościowa ochrona zasobów wodnych i – prawie ekwiwalentnie – ochrona przeciwpowodziowa.

Jakie zatem wnioski płyną z takiej struktury planowanych wydatków w dorzeczu Odry, a przypomnieć należy, że ewentualna zmiana tej struktury musi zostać zaakceptowana przez parlament. Projektowany rozkład wydatków inwestycyjnych nie wnosi strategicznych zmian w zagospodarowaniu pasma Odry w regionie opolskim, oprócz poprawy bezpieczeństwa powodziowego i poprawy jakości wód powierzchniowych, która to poprawa wynika jednakże w znacznym stopniu z inwestycji poza wydzielonym pasmem.

Może dobrze by było w przyszłości wprowadzić jeszcze jedną mapkę ilustrującą zarówno największe zamierzenia „odrzańskie” wynikające z „Programu dla Odry”, jak i inne projekty inwestycyjne bądź organizacyjne zawarte m.in. w wyżej wzmiankowanej „Koncepcji polityki” i na tym globalnym tle osadzić opolski odcinek pasma. Propozycja ta wynika z potrzeby wskazania, iż działania na opolskim odcinku Odry, ale i poza nim, wynikające z „Programu dla Odry” są obecnie (do czasu wdrożenia Dyrektywy Wodnej UE) objęte nadzorem pełnomocnika ds. „Programu dla Odry” i powinny być odpowiednio koordynowane.

Kwestia czwarta – to wymiar informacyjny. Odra i jej problemy są w publicznym przekazie ujmowane obecnie dość jednostronnie, głównie przez pryzmat powodzi z 1997 roku. Nie negując potrzeby prezentacji działań związanych z bezpieczeństwem, wskazano także na inne zagadnienia występujące w przyrzeczcu Odry.

Można nawet przyjąć, iż Autorzy posłużyli się wytrychem o nazwie Odra, aby omówić kwestie nie tyle, lub nie tylko, wynikające z oddziaływania rzeki, ile z faktu jej fizycznego bytu. Odra jest tu bardziej geograficznym wyznacznikiem w przestrzeni niż wszechstronnie analizowanym elementem systemu. Ujęcie to różni się np. od koncepcji analizy skutków oddziaływania autostrady – w różnych sferach – na przestrzeń regionu.

Sumując, *Studium* jest emanacją przestrzenną określonej polityki regionalnej, a z uwagi na przedmiot analizy – także polityki państwa, stąd dobrze się stało, że otrzymaliśmy opracowanie pokazujące stan i wizję zdarzeń na obszarze, na którym mieszka znacząca część mieszkańców województwa.

Na koniec pytanie o delimitację aglomeracji: czy w *Studium* chodzi o styk pasma Odry z aglomeracją katowicką czy z aglomeracją Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, co z aglomeracją Rybnickiego Okręgu Węglowego, i skąd wzięła się aglomeracja zielonogórska.

"Zeszyty Odrzańskie". Seria Nowa No. 22

**PROBLEMS PERTAINING TO WATER MANAGEMENT IN THE
ODRA RIVER BASIN IN THE HISTORICAL, POLITICAL
SCIENCES AND LEGAL FORMULATION**

**Scientific Editors: Wiesław Drobek and Marek Zawadka
(Summaries)**

Barbara Techmańska
**SELECTED PROBLEMS FROM THE HISTORY OF THE ODRA
AND HER BASIN IN THE MIDDLE AGES**

The Odra became a borderline river already at the beginning of the rule of the first historical Poland's ruler Mieszko I. This state remained stable until the eighties of the 12th century. In the centuries that followed Poland was losing one after another supremacy over the areas in the Odra Basin. In the end, the area was divided into four state organisms. Pomerania was governed by sovereign Slavic dukes. The lands of Lubusz District fell under the rule of Margraves of Brandenburg. Silesia was subdivided into many duchies remaining under the rule of the Piast dukes being dependent on Czech. Wielkopolska belonged to Poland.

This did not favor the development of navigation on the Odra River since each of the states had a policy supporting interests of the towns lying within their own territories. The law of storage served the purpose in particular. The navigation was also hampered by dams and mil-dams built on the river. The Odra, providing a source of water, made settlements possible, yet it was also a cause of complications connected with climatic anomalies (floods, droughts). The economic importance of the Odra River and the Warta, one of the Odra's tributaries, increased on the turn of the Middle Ages and Modern times.

Marek Zawadka
**THE INLAND NAVIGATION ON THE ODRA RIVER DURING
THE SIX-YEAR PLAN OF ECONOMIC DEVELOPMENT**

The Six-Year Plan included investments which referred to the Odra River, consisting mainly in organizing a fleet and constructing trans-shipping installations. Assumptions in

the Plan, both at the design stage and during its implementation, were modified several times. Realization of the Plan was made difficult due to the fact that particular tasks within the sphere of water management were allotted to different departments (ministries). In this period there were made structural and organizational transformations of units directly connected with the River (the Odra ship-owner, river shipyards, education for the use of navigation). The Odra ship-owner had a fleet at its disposal which was in a poor technical condition, "Navigation on the Odra River" and shipyards did not have enough specialists; moreover, there appeared a considerable fluctuation of the personnel, the discipline and safety of work were frequently not observed. In the years 1950-1955, the Port of Szczecin served a great number of Czechoslovakian and German barges, which also contributed to regress in the Polish inland navigation.

Wiesław Drobek

CHANGES IN THE NUMBER OF POPULATION OF THE TOWNS LYING ON THE Odra RIVER (1980-2000)

The location on a river provides a number of development possibilities to urban centers. They stem from potential chances of making use of a variety of facilities related to transporting, industry, services and administration (among many others), connected with the location on a river. Taking advantage of these functions can be reflected in changes in the population number, which is treated as a comparatively reliable measure of centrality of the town. The aim of the article is to present changes in the population of 22 Polish towns situated on the Odra River within the period of the last twenty years. It should be noted that the rhythm of the population transformations does not clearly differ from the one that is observed in other towns in Poland. In other words, the location on the Odra River is not, unfortunately, a factor stimulating development processes.

Aleksandra Trzcielińska-Polus

THE EURO-REGIONS LYING ON THE Odra RIVER AND ITS TRIBUTARIES - TRANS-BORDER PROJECTS AND INITIATIVES CONCERNING THE RIVER

Euro-regions, being an institutionalized form of trans-border cooperation, appeared in the Polish frontier after the socio-economic system transformations at the beginning of the 90s.

Nine of the 15 Euro-regions, including Polish lands, are situated in the basin of the Odra River and its tributaries. In their activity, protection of natural environment, especially protection of waters, occupies a high position.

The frontier rivers and the ones flowing through the area determine and enforce these forms of cooperation that are connected with making use of waters, protection of their cleanliness, prevention of natural calamities (chiefly flooding), as well as with cooperation in removing damage resulting from eventual floods.

Most of these projects are realized in the Polish-German borderland, although a lot of attention is also paid to this problem in the Polish-Czech frontier.

Antonina Bieszcz-Kaiser, Ralph-Elmar Lungwitz, Evelyn Preusche
THE COOPERATION RELATIONS OVER THE BORDER BETWEEN
SMALL AND MEDIUM-SIZED INDUSTRIAL COMPANIES
FROM POLAND AND EASTERN GERMANY

On the basis of sociological research, the authors concluded that in their overwhelming majority Eastern German and Polish companies are linked by vertical cooperation. Nearly always this is a cooperation without the share of capital. The East-German companies while commencing cooperation are motivated mainly by lower costs of labor in Poland and by their wish to enter the Polish market; geographical location and short delivery time are also important factors here. As far as the cooperation is concerned, the Polish firms frequently perceive it as the only chance of securing existence of the company as it provides greater stability and sense of security; moreover it can facilitate gaining access to modern technologies and offers a possibility of entering the West-European market.

All the East-German companies included in the research are satisfied with the cooperation with their Polish partners. They assess it as economically profitable and based on trust. The cooperation relations are profitable for both sides since they increase the competitiveness thanks to joining the potentials and resources

Stanisław Malarski

THE LEGAL AND ORGANIZATIONAL DUTIES OF ADMINISTRATIVE
ORGANS OF THE CENTRAL AND LOCAL GOVERNMENTS WITHIN THE
SCOPE OF WATER MANAGEMENT IN THE REGION OF TURAWA LAKE

The author discusses tasks and competence of administrative organs of the central and local governments referring to the water management and protection of natural environment, and also shows difficulties that are connected with elaboration and implementation of the systemic management of Turawa reservoir due to its multi-functional character and differentiation in the ownership-property rights of subjects that make use of the waters and the area surrounding the lake. The new act called Water Law (of 18 July, 2001), which has been in force since 1 January, 2002, has not created a good framework, either, for a modern style of managing water resources in compliance with principles of market economy, or with simultaneous taking into account social and ecological aspects. At the end, the author presents concepts which could help carry out effective water management in the area of Turawa retention reservoir.

Robert Skobelski

PROJECTS OF THE POLISH-SOVIET AGREEMENTS OF 1946 REFERRING
TO A JOINT ORGANIZATION OF NAVIGATION
ON THE ODRA AND NYSA ŁUŻYCKA RIVERS (DOCUMENTS)

On the basis of the settlements of Potsdam Conference, Poland obtained a possibility of incorporating, into its own economic organism, waterways which appeared important for

economic reasons. However, in the first years after the War, Poland's access to both the Odra and Nysa Łużycka Rivers was considerably limited by the Soviet military authorities, who were making use of both rivers, including the infrastructure which existed there, solely at their own discretion and without taking any notice of Poland's interests. The article presents documents (found in the Archives of Ministry of Foreign Affairs), in which an attempt was made at regulating the Polish-Soviet relations with respect to the Odra River in the time directly after the War.

Ewa Dawidejt-Jastrzębska

**THE DECLINE OF THE ODRA AS A BORDERLINE RIVER.
A HANDFUL OF COMMENTS AFTER READING A FEW PUBLICATIONS**

The aim of the essay is to signal a few progressing changes in the social and political perception of the Odra River as part of the border. Through decades after the War, the Odra was treated as an ultimate border line separating two worlds. This state of things did not undergo a radical change until after 1989. There appeared a new perception of the Odra, yet not as a borderline river anymore, but as one of cooperation. The article is the author's commentary on several publications dealing with this question.

Kazimierz Szczygalski

**SOME REFLECTIONS ON A STUDY IN SPATIAL MANAGEMENT
OF THE ODRA BELT. A SYNTHESIS**

The author evaluated the publication issued by Biuro Planowania Przestrzennego (Department of Spatial Planning) of the Marshal's Office of Opole Province as a significant step towards bringing closer the problems of the Odra River. The *Study* presents a broad spectrum of issues connected with management of the Odra River belt. Both the work's cognitive and editorial values were recognized and praised. As the same time, the author drew attention to the following questions: Does the problem of the Odra River belt exist at all?; What is the position of the *Study* in the national legal context?; What are the relations like between the isolated Odra belt and the *Program for the Odra River*?; What is the informational dimension of the publication that makes the Odra become here a more geographical determinant in the space than a many-sided element of the system analyzed from many sides.

Translated by Jacek Jędrzejowski

**„Zeszyty Odrzańskie“. Seria Nowa, Nr. 22
FRAGEN DER WASSERWIRTSCHAFT IM ODERGEBIET
AUS HISTORISCHER, POLITOLOGISCHER UND
JURISTISCHER SICHT**

**Wissenschaftliche Redaktion: Wiesław Drobek und Marek Zawadka
(Zusammenfassungen)**

**Barbara Techmańska
AUSGEWÄHLTE PROBLEMSTELLUNGEN AUS DER GESCHICHTE DER
ODER UND DES ODERGEBIETES IM MITTELALTER**

Schon zu Beginn der Herrschaft des ersten polnischen Fürsten Mieszko I. wurde die Oder zum Grenzfluss. Diese Grenze bestand bis zu den 80er Jahren des 12. Jh. In den folgenden Jahrhunderten verlor Polen die Hoheit über immer größere Gebiete an der Oder. Es kam zur Teilung des Odergebietes zwischen vier Ländern. Pommern wurde von den souveränen Slawen-Fürsten regiert. Ostbrandenburg (Ziemia Lubuska) befand sich unter der Herrschaft der Mark Brandenburg. Schlesien war zersplittert und wurde von Piastenerzherzögen regiert, die sich in der Lehnabhängigkeit von Tschechien befanden. Großpolen war Bestandteil Polens.

Diese Lage erschwerte die Oderschifffahrt, weil jedes Land nur die Interessen der Städte auf eigenem Territorium unterstützte. Dem diente insbesondere das Stapelrecht. Auch durch Deiche und Stauanlagen wurde die Schifffahrt erschwert. Als Wasserquelle ermöglichte die Oder die Ansiedlung von Menschen. Durch klimatische Anomalien (Überschwemmungen, Dürren) trug sie aber auch zur Erschwerung der Situation bei. Gegen Ende des Mittelalters und zu Anfang der Neuzeit gewannen die Oder und ihr Nebenfluss Warthe an wirtschaftlicher Bedeutung.

**Marek Zawadka
DIE SCHIFFFAHRT AUF DER ODER IM SECHSJAHRLAN**

Als Teil des Sechsjahresplans kam es im Zusammenhang mit der Oder zu Investitionen für den Aufbau des Schiffparks und der Umladeanlagen. Die Planziele wurden sowohl in der Projekt- als auch in der Realisierungsphase mehrfach modifiziert. Die Durchführung

des Planes wurde dadurch erschwert, dass die einzelnen Aufgaben im Bereich der Wasserwirtschaft unter verschiedene Ministerien aufgeteilt waren. In dieser Zeit kam es auch zu vielen strukturellen und organisatorischen Umgestaltungen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Fluss standen (Reeder an der Oder, Flusswerften, Ausbildungswesen für die Schifffahrt). Der Reeder an der Oder verfügte über einen nur unzureichenden Schiffpark. Die Werften hatten zu wenig Fachleute. Oft kam es zu Beschäftigungseingpässen. Die Arbeitsdisziplin ließ zu wünschen übrig, und die Vorschriften zur Arbeitssicherheit wurden oft nicht eingehalten. Der Hafen in Szczecin (Stettin) bediente in den Jahren 1950-1955 viele tschechoslowakische und deutsche Schleppkähne, was auch zur Regression der polnischen Binnenschifffahrt beitrug.

Wiesław Drobek

VERÄNDERUNGEN DER BEVÖLKERUNGSZAHL IN DEN STÄDTEN AN DER ODER (1980-2000)

Die Lage an einem Fluss schafft viele Möglichkeiten für die Stadtentwicklung. Solche Möglichkeiten ergeben sich aus den potentiellen Nutzungschancen dieser Lage für Transport, Industrie, Handel, Dienstleistungen und Verwaltung (sowie andere Bereiche). Die Auswertung dieser Funktionen kann sich in der Veränderung der Bevölkerungszahl widerspiegeln. Diese Zahl wird als ziemlich genauer Messwert für die Zentralität von Ortschaften betrachtet. Mit diesem Artikel sollen die Veränderungen der Bevölkerungszahl in 22 polnischen Oder-Städten in den letzten zwanzig Jahren vorgestellt werden. Dabei wird festgestellt, dass sich die Bevölkerungsänderungen nur unwesentlich von denen in anderen polnischen Städten unterscheiden. Das bedeutet, dass die Lage der Städte an der Oder die Entwicklungsprozesse leider nicht in besonderer Weise stimuliert.

Aleksandra Trzcielińska-Polus

DIE EUROREGIONEN AN DER ODER UND AN IHREN NEBENFLÜSSEN - GRENZÜBERSCHREITENDE PROJEKTE UND INITIATIVEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEN FLÜSSEN

Die Euroregionen – als institutionalisierte Form grenzüberschreitender Zusammenarbeit – wurden in den polnischen Grenzgebieten nach den großen Umgestaltungen zu Beginn der 90er Jahre gegründet.

Neun von fünfzehn heute funktionierenden Euroregionen mit den polnischen Gebietsanteilen liegen an der Oder und ihren Nebenflüssen. In diesen Regionen hat der Umweltschutz – insbesondere der Wasserschutz – einen hohen Stellenwert.

Die Grenzflüsse und Flüsse in den Grenzgebieten bestimmen oder erzwingen gar jene Formen der Zusammenarbeit, die mit Wasserverbrauch, Wasserschutz und Katastrophen-Vorbeugung (vor allem Überflutungen) und mit der Kooperation bei der Schadenbeseitigung nach eventuellen Überschwemmungen verbunden sind.

Die meisten solcher Projekte werden im deutsch-polnischen Grenzgebiet realisiert, doch auch im polnisch-tschechischen Grenzgebiet widmet man diesen Problemen große Aufmerksamkeit.

Antonina Bieszcz-Kaiser, Ralph-Elmar Lungwitz, Evelyn Preusche
GRENZÜBERSCHREITENDE KOOPERATION ZWISCHEN DEN KLEINEN
UND MITTLEREN INDUSTRIEBETRIEBEN IN POLEN
UND OSTDEUTSCHLAND

Aufgrund der soziologischen Forschungen stellten die Autoren fest, dass die meisten ostdeutschen und polnischen Firmen vertikal durch Kooperation verbunden sind. Fast immer ist es eine Zusammenarbeit ohne Kapitaleinsatz. Maßgebend für die ostdeutschen Firmen und ihre Entscheidung zur Kooperation sind die niedrigeren Arbeitskosten in Polen, die geographische Nähe, die kürzeren Liefertermine sowie der Gesichtspunkt, den polnischen Markt für sich zu gewinnen. Die polnischen Firmen sehen in dieser Zusammenarbeit die für sie einzige Chance, die Existenz ihrer Betriebe zu sichern; sie ermöglicht ihnen größere Stabilität, mehr Sicherheit, den Zugang zu moderner Technologie und den Zugang zum westeuropäischen Markt.

Alle untersuchten ostdeutschen Betriebe zeigten sich zufrieden mit der Zusammenarbeit mit den polnischen Partnern. Sie wurde als ökonomisch vorteilhaft und auf Vertrauen basierend gewertet. Die Kooperation ist für beide Seiten von Vorteil, weil durch die Zusammenlegung des Potentials und der Vorräte die Konkurrenzfähigkeit steigt.

Stanislaw Malarski
JURISTISCHE UND ORGANISATORISCHE AUFGABEN DER REGIERUNGS-
UND SELBSTVERWALTUNGSORGANE IN DER WASSERWIRTSCHAFT
IM TURAWA-SEE-GEBIET

Der Autor erörtert die Aufgaben und Zuständigkeiten der Regierungs- und Kommunalverwaltungsorgane im Bereich der Wasserwirtschaft und des Umweltschutzes. Er weist auf die Schwierigkeiten hin, die mit der Ausarbeitung und Einführung des Verwaltungssystems für den Turawa-See verbunden sind. Sie ergeben sich aus der Multifunktionalität des Sees und aus den unterschiedlichen Eigentums- und Vermögensrechten der Benutzer dieser Wasserbestände und Seegebiete. Mit Hinblick auf marktwirtschaftliche und ökologische Prinzipien sowie soziologische Aspekte hat das seit dem 1. Januar 2002 geltende Gesetz – Wasserrecht (vom 18. Juli 2001) – keine günstigen Rahmenbedingungen für eine moderne Wasserwirtschaft geschaffen. Zum Abschluss seiner Ausführungen schlägt der Autor neue Konzepte für eine effektive Wasserwirtschaft in der Region des Turawa-Gewässers vor.

Robert Skobelski

**PROJEKTE DER POLNISCH-SOWJETISCHEN VERTRÄGE VON 1946
ZUR GEMEINSAMEN SCHIFFFAHRT AUF DER ODER
UND DER LAUSITZER NEISSE (DOKUMENTE)**

Den Bestimmungen der Potsdamer Konferenz folgend wurden dem polnischen Wirtschaftsraum ökonomisch betrachtet sehr wichtige Wasserwege angegliedert. In den ersten Nachkriegsjahren wurde jedoch der Zugang Polens zu Oder und Lausitzer Neiße durch die sowjetische Militärverwaltung maßgeblich erschwert. Diese Verwaltung benutzte beide Flüsse, zusammen mit der Infrastruktur, zu ihrem Gunsten, ohne die Interessen Polens zu berücksichtigen. In dem Artikel werden Dokumente (aus dem Archiv des Außenministeriums) vorgestellt, durch die man die polnisch-sowjetischen Beziehungen an der Oder direkt nach dem Krieg zu regeln versuchte.

Ewa Dawidejt-Jastrzębska

**DER UNTERGANG DER ODER ALS GRENZFLUSS. EINE HANDVOLL
KOMMENTARE NACH DER LEKTÜRE VERSCHIEDENER
VERÖFFENTLICHUNGEN**

In dem Essay werden die fortschreitenden Veränderungen angedeutet, die sich bei der sozialen und politischen Wahrnehmung der Oder als Grenzfluss ergeben. Während einiger Jahrzehnte nach dem Krieg wurde die Oder als eine ultimative Grenze zwischen zwei Welten betrachtet. Dieser Zustand änderte sich 1989 radikal. Die Oder wurde anders wahrgenommen als zuvor, nämlich nicht als Grenzfluss, sondern als „Fluss der Zusammenarbeit“. In diesem Artikel kommentiert die Autorin mehrere Publikationen über dieses Thema.

Kazimierz Szczypiński

**ANMERKUNGEN ZUM THEMA: „STUDIUM ZUR RAUMWIRTSCHAFT
DES ODERSTREIFENS. SYNTHESE“**

Der Autor beurteilt die Publikation, herausgegeben vom Büro für Raumplanung im Marschallamt der Wojewodschaft Opole, als einen wichtigen Beitrag zum Thema „Oder“, da darin viele Fragen zur Bewirtschaftung des Oderstreifens erörtert werden. Die sachkundigen und editorischen Leistungen des Buches schätzt er hoch ein. Gleichzeitig macht er auf einige Fragen aufmerksam: Gibt es überhaupt ein Problem des Oderstreifens? Wie stellt sich das *Studium* im juristischen Kontext dar? Welche Relationen bestehen zwischen dem ausgesonderten Oderstreifen und dem „Programm für die Oder“ sowie den Zielen des Wasserrechtsgesetzes? Schließlich legt er auch Wert auf den informativen Charakter des Buches im Zusammenhang mit der Feststellung, dass die Oder mehr als eine geographische Determinante und weniger als Element des analysierten Systems dargestellt wird.

Übersetzt von Aleksandra Trzcielińska-Polus

AUTORZY TOMU

Antonina BIESZCZ-KAISER

– Dr. rer. pol., WISOC – Institut für
Wirtschafts- und Sozialforschung
Chemnitz e.V

Ewa DAWIDEJT-JASTRZĘBSKA

– mgr, PIN – Instytut Śląski w Opolu

Wiesław DROBEK

– dr hab., PIN – Instytut Śląski w Opolu

Ralph-Elmar LUNGWITZ

– Dr. phil., WISOC – Institut für
Wirtschafts- und Sozialforschung
Chemnitz e.V

Stanisław MALARSKI

– prof. dr hab., PIN – Instytut Śląski
w Opolu

Evelyn PREUSCHE

– Dr. phil., WISOC – Institut für
Wirtschafts- und Sozialforschung
Chemnitz e.V

Robert SKOBELSKI

– dr, Uniwersytet Zielonogórski

Kazimierz SZCZYGIELSKI

– dr, PIN – Instytut Śląski w Opolu

Barbara TECHMAŃSKA

– dr, Państwowa Wyższa Szkoła
Zawodowa w Legnicy

Aleksandra TRZCIELIŃSKA-POLUS

– dr, PIN – Instytut Śląski w Opolu

Marek ZAWADKA

– dr, PIN – Instytut Śląski w Opolu

ISBN 83-7126-166-7