



Marian Miłkowski

ODRA I ŻEGLUGA RETROSPEKTYWNIE W XX WIEKU

ZESZYTY ODRZAŃSKIE
SERIA NOWA NR 23



PAŃSTWOWY INSTYTUT NAUKOWY
INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU
2003



ZESZYTY ODRZAŃSKIE. SERIA NOWA NR 23

Marian Miłkowski

**ODRA I ŻEGLUGA
RETROSPEKTYWNIE
W XX WIEKU**

*Mojej córce Joannie tę książkę poświęcam,
życząc kontynuacji moich starań o Odrę.
Tegoż życzę i innym doceniającym tę rzekę*

Autor

ALBERTA HERBARIUM, SERIA 1000A NR 11

Alberta Herbarium

GEORGE ENGELMANN
GEORGE ENGELMANN
W. F. WHEELER

Long, dark, linear, acute, pubescent
above, beneath, with small, dark
spots, long, linear, acute, pubescent
above, beneath, with small, dark
spots.

ZESZYTY ODRZAŃSKIE. SERIA NOWA NR 23

Marian Miłkowski

**ODRA I ŻEGLUGA
RETROSPEKTYWNIE
W XX WIEKU**

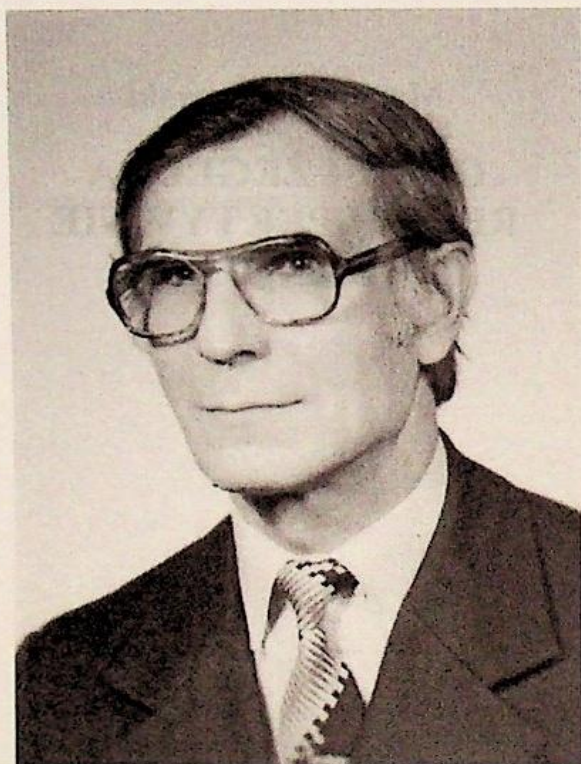


Wydano nakładem
REGIONALNEGO ZARZĄDU GOSPODARKI WODNEJ
WE WROCŁAWIU



**PAŃSTWOWY INSTYTUT NAUKOWY
INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU**

Opole 2003



Janusz Korwin-Mironowicz

KILKA SŁÓW O AUTORZE

Marian Miłkowski urodził się 22 stycznia 1934 roku we wsi Lipno, pow. Łosice. Ukończył gimnazjum ogólnokształcące w Siedlcach, potem przez 3 lata uczył się w Szkole Żeglugi Śródlądowej w Elblągu. Od 1 maja 1952 roku podjął pracę w Szczecinie (roboty regulacyjne na dolnej Odrze). W latach 1953–1958 studiował na Wydziale Budownictwa Wodnego Politechniki Warszawskiej, gdzie uzyskał dyplom magistra inżyniera.

Od 2 listopada 1958 roku rozpoczął pracę w Rejonie Dróg Wodnych w Opolu jako kierownik Działu Studiów, Inwestycji i Pomiarów (przygotowanie budowy m.in. Kanału Kędzierzyńskiego z portem przemysłowym, zbiornika retencyjnego Nysa na Nysie Kłodzkiej i Dzierżno Duże na Kłodnicy). Od 25 sierpnia 1959 roku do 4 marca 1960 roku przebywał na stażu podyplomowym we Francji i Szwajcarii. Z dniem 16 listopada 1961 roku przeniesiony został do Zakładów Azotowych „Kędzierzyn” – do Biura Projektowo-Konstrukcyjnego na stanowisko głównego projektanta ds. gospodarki wodno-ściekowej i geologii, zajmującego się m.in. realizacją Kanału Kędzierzyńskiego z portem, przemysłowym ujęciem wody z Odry (14 400 m³/h) oraz studniami głębinowymi dla regionu Kędzierzyn i Blachownia Śląska.

Analiza możliwości zaopatrzenia w wodę tego obszaru stała się tematem rozprawy doktorskiej (promotor prof. Julian Lambor), obronionej 13 maja 1969 roku na Politechnice Warszawskiej. Równocześnie z pracą w Zakładach Azotowych „Kędzierzyn” pełnił obowiązki eksperta ds. technicznych (1964–1969) Ministra Przemysłu Chemicznego dla przejścia 38 fabryk chemicznych na transport wodny.

Od 15 października 1970 r. podjął pracę w Centrum Badawczo-Projektowym Żeglugi Śródlądowej „Navicentrum” we Wrocławiu, gdzie doszedł do stanowiska generalnego projektanta ds. dróg wodnych i hydrotechniki (dla całego kraju). W latach 1970–1973 pracował także jako wykładowca z zakresu dróg wodnych na Studium Podyplomowym Politechniki Wrocławskiej, a przez sześć lat,

od 1977 roku, był stałym polskim obserwatorem w Komisji Dunajskiej w Budapeszcie. Przez prawie siedem miesięcy od 28 października 1978 roku pełnił funkcję konsultanta Afrykańskiej Komisji Ekonomicznej ONZ ds. użegłownienia rzek, jezior i lagun 22 krajów Afryki. W okresie 1982–1992 dziewięciokrotnie, zawsze we wrześniu przez dwa tygodnie, był professeur invité z wykładami z dróg wodnych i żeglugi śródlądowej w Università degli Studi di Trieste dla kadry z krajów Wspólnoty Europejskiej.

Kolejne miejsca pracy to: od lutego 1985 roku Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura Wrocław, a od 30 września 1986 roku Huta Żelazo-Chromu „Siechnice” pod Wrocławiem, gdzie zatrudniony był jako kierownik Działu Ochrony Środowiska i Handlu Zagranicznego. Od 1 sierpnia 1991 roku, po 40 latach pracy, przeszedł na emeryturę.

W dorobku ma prawie 350 publikacji w Polsce i za granicą, w tym książki: *Odrzańska droga wodna* (Gdańsk 1976), *Gospodarka wodna dla technikum* (wspólnie z A. Tuską, Warszawa 1971). Wspólnie z córką – Joanną M. Przybylską (która dyplom magistra inżyniera budownictwa wodnego uzyskała na Politechnice Wrocławskiej) jest autorem 75-stronicowego rozdziału *Porty rzeczne* w tomie 9 serii wydawniczej *Rzeki: kultura, cywilizacja, historia* (Katowice 2000). Ma dwie wnuczki w ostatnich klasach szkoły podstawowej.

SŁOWO OD SPONSORA

Jak dojść do celu, jeśli nie znało się drogi przebytej i jej trudów? Ta prawda życiowa odnosi się i do Odry jako celu zbiorowego interesującego znaczącą część Polaków, zwłaszcza tych z Nadodrza.

Powódź lub suszę odczuwa każdy z nas, często bardzo boleśnie i dlatego trudno wobec nich być obojętnym. Był też długi czas, że Odrę głoszone rzeką pokoju i granicą, która łączy narody a nie dzieli. Rzeczywistość była inna. Wkrótce, po przystąpieniu do Unii Europejskiej, rzeką tą trzeba będzie zająć się wspólnie. I to w wielu dziedzinach składających się na odrzańską gospodarkę wodną.

Jedną z tych dziedzin będą starania o przywrócenie Odrze roli europejskiej – w sensie standardu – drogi wodnej dla możliwie jak największego wykorzystania żeglugowego z jednoczesnym poszanowaniem środowiska przyrodniczego oraz uwarunkowań prawnych i gospodarczych. Szermujemy często, że Odra jest naszą najlepszą drogą wodną żeglowną; czynią to najczęściej ci nieznający bliżej zagadnienia i niemający żadnych porównań, np. z dokonaniem zachodnioeuropejskimi w dziedzinie śródlądowego transportu wodnego. Co więcej, nie znają żeglugowego wykorzystania Odry niegdyś, gdy nie była ona w polskim władaniu i późniejszego, po 1945 r., gdy przejęliśmy ją martwą z powodu zniszczeń wojennych. Ale nawet wśród ludzi profesjonalnie i od lat związanych z Odrą, tych odpowiedzialnych za gospodarkę wodną i drogi wodne oraz wśród żegluców, nie ma takiej wiedzy sensu largo. Po prostu nie mieli skąd tej wiedzy czerpać we względnie łatwy sposób i możliwie całościowo.

Mamy tylko trzy książkowe publikacje monograficzne: *Monografię Odry* A. Grodka i in. z 1948 roku, *Odrzańską drogę wodną* M. Miłkowskiego z 1976 roku i *Monografię dróg wodnych śródlądowych w Polsce* A. Arkuszewskiego i in. z 1985 roku. Dość dużo było artykułów w czasopiśmie technicznych i ekonomicznych, rzadziej w geograficznych i historycznych, lecz nie zawsze doku-

mentujących stan techniczny obiektów i ich wykorzystanie. Co gorsza, te trzy monografie nie były – poza pierwszą, z 1948 roku – łatwo dostępne; ta z 1976 roku ukazała się w nakładzie tylko 1000 + 150 egz. i z gryfem „Tylko do użytku służbowego, egz. Nr ...”, ostatnia zaś, z 1985 roku, już na okładce straszyla słowem „Poufne” – powtórzonym dalej jako „Poufne egz. Nr ...” – choć nakład wynosił tylko 400 egz.! Mimo że monografia traktowała o wszystkich drogach wodnych żeglownych w Polsce, nie tylko o Odrze. Jest raczej nieosiągalna w bibliotekach uczelnianych i rzadko w bibliotekach zarządów wodnych.

I tu prezentowane studium dra inż. M. Miłkowskiego *Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku* wypełnia znacząco tę lukę. Daje przegląd Odry i jej żeglugi od kilku ostatnich dekad XIX stulecia aż do przełomu XX i XXI wieku, odwołując się do źródeł trudnych do zdobycia, a do tego konfrontując je ze sobą, gdy mówią o tych samych zjawiskach bądź faktach. By z kolei nie powtarzać tekstów i informacji opublikowanych niedawno w periodykach specjalistycznych, wskazuje je; najczęściej są to miesięczniki „Gospodarka Wodna” i „Przegląd Komunikacyjny”, ale też dobre publikacje opolskiego Instytutu Śląskiego.

W przedmowie do wspomnianej *Monografii Odry* (Poznań: Instytut Zachodni 1948) już w pierwszych wierszach Komitet Redakcyjny zaznaczał, że „zdając sobie sprawę z nieuświadomienia znacznej części społeczeństwa o roli, jaką Odra spełniała w dziejach, spełnia obecnie i spełniać ma w przyszłości w państwowym organizmie Polski”, postanowił opracować tę książkę o Odrze, a jednocześnie pragnął „dać coś nowego i oryginalnego a nie popularyzować jedynie wyniki nauki niemieckiej”, gdyż brakło źródeł polskich. Otrzymaliśmy piękne opracowanie, cieszące się po dziś zasłużoną estymą jako te, które podjęło, skutecznie, nauczania Polaków Odry.

Historia lubi czasem jednak płatać psikusa, bo – jak Autor niniejszego studium wielokroć w nim wykazuje – w źródłach niemieckich są niespójności i zastanawiające luki w prezentacji przez nie faktów nieświadczących akurat o gospodarskim traktowaniu Odry w III Rzeszy i o żywotnym znaczeniu tej arterii transportowej.

Skłonny byłem – pomimo dobrej i od długich lat znajomości z drem inż. M. Miłkowskim – podejrzewać Go, iż dla jakichś (osobistych?) powodów nie jest w pełni obiektywny w korzystaniu ze źródeł niemieckich i stąd Jego zastrzeżenia. Jednakże dziś sędzę inaczej, a to m.in. dzięki zapoznaniu się z otwartą 28 czerwca 2003 roku w klasztorze w Lubiążu dużą wystawą „Oder/Odra”, zorganizowaną przez Haus Schlesien. Mam ambiwalentne odczucia na temat obiektywności prezentacji Odry po 1945 roku. Nie ma na wystawie zafałszowań, ale są niestety (liczne!) niedomówienia, przemilczenia faktów i wybitny germanocentryzm, np. prezentacja Brzegu Dolnego kończy się zdaniem, iż w 1958 roku oddano tam stopień wodny zbudowany według projektu ... niemieckiego! Sporo tam o stocznich odrzańskich, ale ani słowa o odbudowanych i rozbudo-

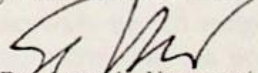
wanych stoczniach we Wrocławiu czy zbudowanej od podstaw nowej stoczni w Koźlu Rogach, żadnej wzmianki o przebudowanych stopniach odrzańskich, o nowych zbiornikach retencyjnych itd. itp. W tym kontekście celowe było uzupełnić studium artykułem *50-letni dorobek inwestycyjny na Odrze i przyległych drogach wodnych*, który Autor zamieścił w „Przeglądzie Komunikacyjnym” 1997 nr 10. Warto też przypomnieć inny Jego artykuł, będący recenzją trzech książek niemieckich, zatytułowany *Niemieckie książki o żegludze rzecznej (także odrzańskiej)*, wskazujący wiele przykładów germanocentryzmu i nieobiektywności również wobec hydrotechniczno-żeglugowych osiągnięć krajów zachodniej Europy („Przegląd Komunikacyjny” 2000, nr 7–8).

Jestem przeświadczony, że niniejsze studium, wzbogacone o fotografie ze zbiorów wrocławskiego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej i PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu, pokazujące obiekty hydrotechniczne na Odrze głównie po II wojnie światowej i samą Odrę, stanie się podręczną pomocą w codziennej pracy zarówno kadry jak i osób zainteresowanych tematyką stanu Odrzańskiej Drogi Wodnej i jej żeglugowej eksploatacji. Da im przede wszystkim możliwość porównań z latami minionymi a także, dzięki bogatej bibliografii, umożliwi jeszcze szersze poznanie tematu.

Na koniec pragnę zwrócić uwagę na fakt raczej mało znany, a podany przez Autora za A. Arkuszewskim (porównaj ods. 33), że „Prowadzone od 1740 r. aż do 1943 r., a zatem przez 200 lat, roboty regulacyjne na Odrze wykonywano przede wszystkim pod kątem widzenia potrzeb rolnictwa, to znaczy dążono do uregulowania stosunków wodnych w dolinie [...]”. Ostatnim celem była żegluga, której potrzeby zaczęły odgrywać dominującą rolę dopiero po I wojnie światowej, a dokładniej – dopiero od 1933 roku! Ilu z nas o tym wie i pamięta?

Wrocław, wrzesień 2003 r.

mgr inż. Stefan Bartosiewicz



Z-ca Dyrektora ds. Utrzymania Wód
i Urządzeń Wodnych
w Regionalnym Zarządzie Gospodarki Wodnej

PRZEDMOWA

Prezentowana książka stanowić powinna – moim zdaniem – istotną i ciekawą pozycję w tegorocznym bilansie wydawniczym PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu. Upoważnia do takiego sądu zarówno poruszony w niej temat, ważny dla regionu śląskiego, ale i dla całej Polski, w gospodarczym, społecznym, prawnomiędzynarodowym i ekologicznym aspekcie, jak i osoba Autora. Doktor inż. Marian Miłkowski to wielce zasłużony, wybitny ekspert w zakresie dróg wodnych i hydrotechniki, autor licznych publikacji, ogłaszanych w kraju i za granicą, z których na szczególną uwagę zasługuje praca zwarta *Odrzańska droga wodna* (Gdańsk 1976). Z ośrodkiem opolskim związany jest długoletnią współpracą autorską, członkostwem w Stowarzyszeniu Instytut Śląski, działalnością w Komisji Odry przy Instytucie Śląskim, wcześniejszą pracą zawodową w Rejonie Dróg Wodnych w Opolu i Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym Zakładów Azotowych „Kędzierzyn”. Należy bez wątpienia do grona tych ludzi, którzy swym doskonałym przygotowaniem profesjonalnym, pasją badawczą i postawą rasowego społecznika, przyczynili się do popularyzacji zagadnień odrzańskich, nadając im odpowiednią rangę także w pracach Instytutu Śląskiego.

Badania dotyczące problematyki odrzańskiej stanowiły i stanowią ważny segment działalności naszej placówki. Wskazywały na ich rangę wszystkie kolejne statuty. Również obecnie obowiązujący, uchwalony na posiedzeniu Rady Naukowej PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu 12 marca 2003 roku, mocno eksponuje w art. 4, pkt. 6 potrzebę rozwijania studiów nad zagospodarowaniem oraz ochroną środowiska Odry i Nadodrza. W minionych latach ukazało się ponad 100 publikacji zwartych, w tym przede wszystkim 22 numery serii wydawniczej Zeszyty Odrzańskie, 38 tytułów w ramach serii Odra i Nadodrza, materiały z sesji, konferencji i sympozjów poświęconych zagadnieniom ekonomicznym, planistycznym, historyczno-kulturowym, społecznym i środowiskowym województw nadodrzańskich.

Gdy wspomina się te imprezy, warto przypomnieć o odbywanych regularnie na przełomie dekady lat 70. i 80. Naradach Gospodarzy i Aktywu Nadodrzań-

skiego, czy nieco późniejszych, w latach 80., pod nazwą Forum Odrzańskie. Częściowo znalazły one udokumentowanie w odpowiednich edycjach Zeszytów Odrzańskich bądź odrębnych opracowaniach zwartych. Jeszcze dłuższa jest lista specjalistycznych artykułów zamieszczanych w periodykach instytutowych („Studia Śląskie”, „Śląsk Opolski”, „Studia Społeczno-Ekonomiczne”, „Przegląd Stosunków Międzynarodowych”) i w pozaopolskich czasopismach przez pracowników Instytutu¹. Publikacje (a także przygotowane dla potrzeb różnych gremiów niepublikowane ekspertyzy) takich autorów, jak Antoni Arkuszewski, Wiesław Drobek, Janusz Gilas, Seweryn Gołowin, Franciszek Gronowski, Stanisław Gruszecki, Krystian Heffner, Karol Jonca, Stanisław Koziański, Apolinary L. Kowal, Władysław Magiera, Stanisław Malarski, Marian Miłkowski, Mirosław Musiał, Stanisław Orlewicz, Gwidon Rysiak, Jan Tkocz, Aleksander Tuszek, Stanisław Wajda i Tadeusz Wilczok, stanowią trwały dorobek teoretyczno-poznawczy omawianej problematyki.

Z wielotematycznych i wielodyscyplinarnych sympozjów międzynarodowych, tradycyjnie wraz z zagranicznymi i krajowymi partnerami współorganizowanych przez Instytut, kilka poświęcono w całości zagadnieniom odrzańskim. Dotyczy to czterech konferencji „Colloquium Opole” starszej generacji, które odbyły się w latach 1974, 1978, 1980, 1981, oraz jednego sympozjum w ramach ożywionych niegdyś kontaktów z Akademią Ewangelicką w Mülheim n. Ruhr, które to w czerwcu 1994 roku doszło do skutku pod hasłem „Odra – granica niemiecko-polska czy rzeka wspólnej odpowiedzialności?”².

¹ Pełny wykaz wydawnictw Instytutu Śląskiego z wyodrębnieniem tematyki odrzańskiej zawierają przeglądy bibliograficzne: W. Drobek, *Wykaz zawartości wydawnictw odrzańskich Instytutu Śląskiego w Opolu*. W: *Wybrane problemy kształtowania i funkcjonowania systemów wodno-gospodarczych na przykładzie Odry i jej dorzecza*, Opole 1988, Zeszyty Odrzańskie. Seria nowa, nr 14, s. 189–200; idem, *Zagadnienia odrzańskie w wydawnictwach Instytutu Śląskiego w Opolu (wykaz publikacji do 1992 roku)*. W: *Kierunki i strategia rozwoju systemu wodno-gospodarczego Odry i jej dorzecza*, Opole 1993, Zeszyty Odrzańskie. Seria nowa, nr 15, pod red. nauk. S. Malarskiego, s. 93–118; E. Wyglenda, *Bibliografia wydawnictw Instytutu Śląskiego 1934–1994, cz. III*. W: *Instytut Śląski 1934–1994*, pod red. K. Heffnera, Opole 1994, s. 292 i n.; W. Drobek, *Zagadnienia odrzańskie w wydawnictwach PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu (wykaz publikacji za lata 1992–1996)*. W: *Rozwój społeczno-gospodarczy Nadodrza w kontekście współpracy transgranicznej. Wybrane zagadnienia*, pod red. nauk. W. Drobka, Opole 1997, Zeszyty Odrzańskie. Seria nowa, nr 16, s. 95–100; idem, *Zagadnienia odrzańskie w wydawnictwach Instytutu Śląskiego w Opolu (wykaz publikacji za lata 1997–2000)*. W: *Zagadnienia osadnicze, ekologiczne i transportowe na Nadodrzu. Wybrane zagadnienia*, pod red. nauk. W. Drobka, M. Zawadki, Opole 2001, Zeszyty Odrzańskie. Seria nowa, nr 20, s. 181–188, a także coroczne sprawozdania Instytutu Śląskiego w Opolu, w których stałymi pozycjami są wykazy wydawnictw zwartych placówki oraz bibliografia publikacji pracowników.

² Materiały sympozjum zostały wydrukowane w dwóch publikacjach: *Die Oder - deutsch-polnische Grenze oder ein Strom in gemeinsamer Verantwortung. Aussentagung in Opole/Oppeln, Polen in Zusammenarbeit mit dem Institut Śląski 26.-30. Juni 1994*, Evangelische Akademie Mülheim/Ruhr, Begegnungen 4/94; *Rozwój społeczno-gospodarczy Nadodrza w kontekście współpra-*

Badania własne i koordynację większych przedsięwzięć zewnętrznych prowadzono w różnych zespołach badawczych. Zainspirowane przez profesora Józefa Kokota, dyrektora placówki i długoletniego działacza Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich, przybrały od początku lat 70. formę organizacyjną w postaci (przejętej od TRZZ po jego rozwiązaniu) Komisji Zagospodarowania Odry, przemianowanej w Komisję Odry w strukturach Instytutu Śląskiego. Długoletnim przewodniczącym Komisji był Józef Kachel, a po jego śmierci Stanisław Orlewicz. Komisja Odry powołała własny Zakład Naukowo-Badawczy spośród etatowych pracowników Instytutu, przekształcony w 1980 roku w Zakład Badań Odrzańskich. Kierowali nim kolejno Jan Tkocz i Stanisław Malarski. Wielkim osiągnięciem Zakładu Badań Odrzańskich i Komisji Odry stał się udział w dwóch krajowych programach badawczych w zakresie gospodarki wodnej. W latach 1981–1985 był to Rządowy Program Badawczo-Rozwojowy PR-7 „Kształtowanie i wykorzystanie zasobów wodnych”, gdzie koordynowano temat kompleksowego zagospodarowania zasobów wodnych Odry. W drugiej połowie tejże dekady Instytut Śląski włączono do Centralnego Programu Badawczo-Rozwojowego 11.10 „Gospodarka Wodna”, w którym powierzono mu rolę koordynatora celu „Kierunki i strategia rozwoju systemu wodno-gospodarczego Odry i jej dorzecza”. Partnerami Instytutu w obu tych programach byli: Główny Instytut Górnictwa w Katowicach, Akademia Rolnicza we Wrocławiu, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej we Wrocławiu oraz Politechnika Szczecińska³.

Zgromadzony i opracowany materiał posłużył do wzbogacenia stanu wiedzy, a także dostarczył ważnych przesłanek praktyczno-aplikacyjnych, niezależnie od faktu, w jakim stopniu zostały one wykorzystane i wdrożone. Swoistą gorzką satysfakcją jest przypomnienie o wielokrotnym postulowaniu w ekspertyzach i publikacjach Instytutu przyspieszenia budowy zbiornika retencyjnego „Raci-bórz” w górnym biegu Odry. Realizacja tych zaleceń zapewne zmniejszyłaby znacznie tragiczne skutki „powodzi stulecia” w 1997 roku.

Restrukturyzacja PIN – Instytutu Śląskiego spowodowała wprawdzie w 1991 roku likwidację odrębnego Zakładu Badań Odrzańskich, ale tematyka, pomimo przejściowego obniżenia dynamiki publikacyjnej, nie została nigdy zaniechana,

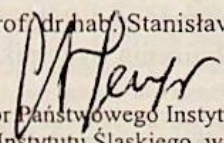
cy transregionalnej. Wybrane zagadnienia, pod red. nauk. W. Drobka, Opole 1997, Zeszyty Odrzańskie, Seria nowa, nr 16.

³ Zob. zamieszczone w publikacji Zeszyty Odrzańskie. Seria nowa, nr 15: *Kierunki i strategia rozwoju... omówienia badań*: S. Malarski, *Synteza prac badawczo-wdrożeniowych zrealizowanych w Instytucie Śląskim w latach 1986–1990 w celu nr 7 „Kierunki i strategia rozwoju systemu wodno-gospodarczego Odry i jej dorzecza” (Centralny Program Badawczo-Rozwojowy 11.10 „Gospodarka Wodna”)*, s. 5–73; A. Tuszkó, *Kierunki i strategia rozwoju systemu wodno-gospodarczego Odry i jej dorzecza (w świetle prac badawczych prowadzonych w latach 1986–1990)*, s. 74–18.

znajdując kontynuację w interdyscyplinarnym Zakładzie Badań Regionalnych oraz w programach Stowarzyszenia Instytut Śląski. Pod koniec XX i na początku nowego stulecia wykonywano opracowania ekspertyzowe i prognostyczno-koncepcyjne dla lokalnych władz administracyjnych, a także dla Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu⁴. Przykładem współpracy z tą ostatnią instytucją jest również niniejsza rozprawa Mariana Miłkowskiego, stanowiąca dobrą zapowiedź dalszych, obopólnie korzystnych kontaktów.

Struktura tego opracowania jest przejrzysta i interesująca. Przedstawił Autor w zwięzłej formie główne etapy historycznego rozwoju żeglugi na Odrze, wyróżniając narodziny nowoczesnej drogi wodnej w XIX wieku, okres gospodarki niemieckiej do 1945 roku i dokonania polskie po II wojnie światowej. Nie jest zadaniem przedmowy przeprowadzenie szczegółowej recenzji z podkreśleniem walorów pracy, ale warto zasygnalizować, iż wielokrotnie podejmuje Autor krytyczną polemikę z ustaleniami wcześniejszej, polskiej i niemieckiej literatury przedmiotu, trafnie wskazując jej błędy, niekonsekwencje czy pominięcia. Podkreślając zadziwiające meandry polityki gospodarczej rządów PRL wobec wykorzystania transportu wodnego, przypisuje jednocześnie największe zaniedbania okresowi wczesnych lat pięćdziesiątych. Zdecydowanie uważa za długofalowe zadanie obecnej doby doprowadzenie odrzańskiej drogi wodnej i jej zaplecza do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej, choć finał wydaje się wciąż daleki. Ambitne plany i programy rządowe nie budziły wszak nigdy zasadniczych wątpliwości, brakowało jednak permanentnie środków na ich realizację. Przyszłe, już nieodległe członkostwo Polski i Republiki Czeskiej w Unii Europejskiej stwarza jednak nadzieję na efektywniejsze działania międzynarodowe, a tym samym przez spełnienie dawno już zamierzonych inwestycji awans Odry do, predestynowanej z racji geograficznego usytuowania, roli wielkiej magistrali kontynentalnej między Bałtykiem i Morzem Czarnym.

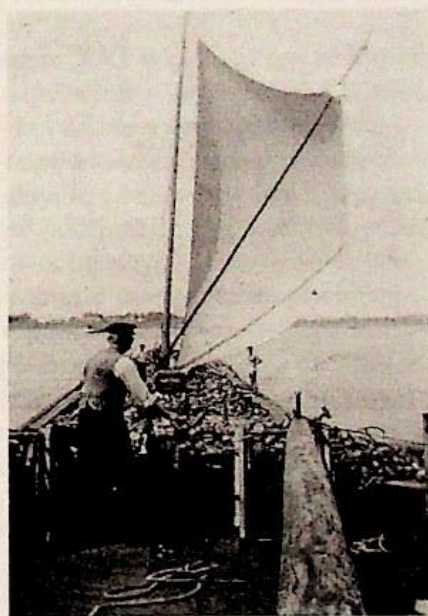
prof. dr hab. Stanisław Senft


Dyrektor Państwowego Instytutu Naukowego
Instytutu Śląskiego w Opolu

⁴ S. Malarski, *Badania odrzańskie w Instytucie Śląskim w Opolu. Osiągnięcia, stan obecny, perspektywy*. W: *Instytut Śląski 1934–1994...*, s. 178–187; J. Kułtuniak, *Głos w sprawie badań odrzańskich*. Tezy, „Śląsk Opolski” 1997, nr 3: *Refleksja nad czterdziestoleciem badań naukowych w Instytucie Śląskim w Opolu i ich perspektywami*, s. 37–43.

Marian Miłkowski

**ODRA I ŻEGLUGA
RETROSPEKTYWNIE
W XX WIEKU**



...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...
...the ... of ...

ZAMIAST WSTĘPU

Od pewnego czasu akcentuje się coraz częściej ciągłość historyczną dziejów i dokonań na ziemiach, które do 1945 roku były poza polskim władaniem, i że obowiązkiem – zwłaszcza ludzi związanych z określoną dziedziną życia gospodarczego – winna być znajomość przynajmniej głównych faktów i wydarzeń z danej dziedziny. Bez tego nie może bowiem być mowy o odpowiednim prognozowaniu i kształtowaniu przyszłości. Odnosi się to wyjątkowo zasadnie do rzeki Odry.

Mimo że żyjemy już w XXI wieku, to np. brak wciąż jeszcze pełnych informacji – głównie statystycznych – by względnie obiektywnie i całościowo dać retrospektywny rys wykorzystania żeglugowego Odry jako drogi wodnej oraz by można było dokonać odpowiednich porównań i ocen XX stulecia. Brak oficjalnych, a więc wiarygodnych, podstawowych informacji statystycznych zmusza, z jednej strony, autorów publikacji czy projektów przedsięwzięć inwestycyjnych do indywidualnych, pracochłonnych i czasochłonnych poszukiwań danych, a potem do ich opracowywania i interpretacji, nie zawsze przez to przekonującej; z drugiej zaś – czyni taką kwerendę swoistą grą losową – kto dotrze do właściwego i najpewniejszego źródła informacji.

Sytuacja taka w odniesieniu do Odry wynika z dwu powodów. Po pierwsze – wciąż nie ma całościowych (fakty, liczby, komentarz, wnioski) opracowań dotyczących całej rzeki sięgających dalej w czasie niż wybrane lata międzywojenne, rzadziej z danymi np. z 1913 roku bądź lat wcześniejszych¹, najczęściej polskie publikacje operowały tu dla porównań statystyką z 1938 roku. Po drugie – polska przewina to m.in. nieuregulowanie obowiązku publikowania sprawozdań ro-

¹ *Eksploatacja Odry w warunkach gospodarki niemieckiej* była przedmiotem zainteresowań badawczych dra S. Gruszeckiego z Instytutu Śląskiego w Opolu („*Studia Śląskie*”, Seria nowa 1982, t. 40), ale czy okres 1763–1913 można szerzej omówić na 24 stronach druku? Z kolei 9 stron zajęły mu lata do 1933 r., a Odra w III Rzeszy – 17 stron. O innych podobnych tematycznie publikacjach polskich mowa jest dalej w niniejszym opracowaniu.

cznych przez regionalne zarządy gospodarki wodnej (porównaj rozporządzenie Ministra Środowiska z 29 listopada 1999 r. w sprawie organizacji i zakresu działania RZGW – DzU nr 101, poz. 1180), ale także niewiedzenie interesu czy potrzeby ogłaszania podobnych sprawozdań przez armatorów, szczególnie przez tych będących spółkami akcyjnymi. Nie bez winy jest tu też Główny Urząd Statystyczny. Mieliśmy dobrą tradycję publikowania przez GUS oficjalnie roczników transportu, że wspomnę tylko te za lata 1945–1966 (Warszawa 1967), następnie za lata 1965–1970 (jako rocznik 1971), potem był „Rocznik Statystyczny Transportu 1986” (Warszawa: GUS 1987) z danymi za okres 1980–1985 i – w przypadku wielu pozycji – także z 1970, 1975 i 1980 roku. Nastał wolny rynek, lecz w publikacjach statystycznych zamiast być lepiej, jest nie tyle gorzej, co wprost beznadziejnie. Ukazały się zaledwie w ramach Informacji i Opracowań Statystycznych skromniutkie publikacje *Transport – wyniki działalności w 1996 r.*, potem podobne za 1998 rok, a wreszcie pod szyldem GUS Urząd Statystyczny we Wrocławiu zaprezentowano, obejmującą dane zbiorcze, in toto dla wszystkich armatorów w Polsce, dwujęzyczną broszurę polsko-angielską: *Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 1996–2000 / Inland Waterway in Poland in 1996–2000*² (Wrocław 2001) – niestety bez wyróżnienia przewozów np. oddzielnie dla Odry i dla Wisły; o tyle to dziwne, że dane dla Odry są we Wrocławiu i tylko częściowo w Szczecinie.

Skoro już chcieliśmy zabłysnąć takim „międzynarodowym” wydaniem specjalistycznym, to rodzi się pytanie, dlaczego ten specjalistyczny rocznik nie zawiera elementarnych (!) danych o wykorzystaniu poszczególnych dróg wodnych, np. o natężeniu ruchu żeglugowego (liczba służowań bądź liczba prześluzowanych statków na miarodajnych stopniach wodnych, nośność i tonaż przewożonego ładunku bądź liczba pasażerów, czy wreszcie wielkość przeładunku towarów w poszczególnych portach). Mamy bardzo dobre wzorce, ot choćby niemieckie „Binnenschiffahrt in Zahlen”, wydawane przez tamtejsze stowarzyszenie przewoźników żeglugowych. Czemu nie skopiujemy z nich tego, co najlepsze?

Wkrótce staniemy się członkiem Unii Europejskiej, w której m.in. uregulowane zostały dawno kwestie ewidencji i informacji transportowej, w tym żeglugowej. Miałem możliwość (27 kwietnia 1990 r.) poznać nieco bliżej działanie tego systemu na służbie Volkerak w Willemstaat w Holandii, na głównej arterii

² Tytuł ten przetłumaczony z angielskiego na język polski brzmi dość śmiesznie, bo „Śródlądowa droga wodna w Polsce”. Podobnie z tekstem wewnątrz opracowania z racji nieznamości terminologii żeglugowej. Zaskakujące są też źródła literaturowe przywołane na s. 19, gdy opisuje się działalność żeglugową. Podano dwa źródła, lecz nie są to „Przegląd Komunikacyjny” (dalej „PK”) ani „Gospodarka Wodna” (dalej „GW”).

żeglugowej z Antwerpii do Dordrechtu (IVS = Informatieverwerkend System voor de Scheepvaart).

Otóż w systemie tym statek na pierwszej służbie w swoim rejsie w momencie służowania musi podać – o czym informują wszędzie 4-języczne ulotki (francuski, niemiecki, angielski i holenderski) – w nakazanej kolejności 13 danych: 1) nazwa statku, 2) ładowność, 3) nazwa armatora-właściciela jednostki, 4) przynależność państwowa (bandera), 5) typ statku, 6) jego długość, 7) szerokość, 8) zanurzenie, 9) wysokość, 10) ładunek w tonach, 11) rodzaj ładunku, 12) skąd płynie i 13) dokąd zmierza. Jeśli statek transportuje materiały niebezpieczne, musi najpierw wskazać kod (oznaczenie) wg ONZ, a potem nazwę ładunku. Jeżeli transport obejmuje kilka rodzajów materiałów niebezpiecznych, to trzeba podać takie dane dla każdego z nich. Następnie – jeśli statek będzie przekraczał kolejne stopnie, to wszystkie te dane są tam automatycznie przekazywane. Używanie zbilansowanych już danych (lecz również wycinkowych) o prześluzowanych statkach jest możliwe w kilka minut po ich wprowadzeniu do komputera, o czym osobiście przekonałem się, uzyskując odpowiednie wydruki (do dziś zachowane)³.

W odniesieniu do Odry dochodzi jeszcze jeden problem. Otóż po 1945 roku nie dopracowaliśmy się miarodajnej informacji o żeglugowym łącznym wykorzystaniu tej arterii przez państwa graniczne, Polskę i Niemcy⁴, i przez statki armatorów z innych państw. A jeśli tak, to i wszystkie prognozy będą in statu nascendi błędne, w tym np. te w „Programie dla Odry 2006”.

³ Gwoli orientacji o natężeniu ruchu żeglugowego przez zespół 3 równoległych śluz Volkerak podaje, że w 1989 r. obsłużyły one ogółem 119 041 jednostek z ładunkiem 151,921 mln t oraz 49 527 statków rekreacyjnych i pasażerskich.

⁴ Porównaj tab. 7 na s. 15 „PK” 1997, nr 2 oraz tamże komentarz do niej. Jest dziwne, że również „Program dla Odry 2006”, konsultowany z Niemcami, nie wzmiankuje nawet, jak kształtuje się teraz i jakie będzie żeglugowe wykorzystanie Odry przez Polskę i przez Niemcy. Jedynie w rozdziale 7.7 szacuje się docelowe przewozy na 20 mln t rocznie.

CZAS RODZĄCEJ SIĘ NOWOCZESNEJ DROGI WODNEJ I NOWYCH TYPÓW STATKÓW

Cezurą nowoczesności na Odrze jest schyłek XIX wieku, a ściślej okres po 1890 roku, gdy Odra została uregulowana, a od Koźła w dół aż po ujście do niej Nysy Kłodzkiej skanalizowana i wyposażona w śluzy 55 x 9,6 x 2,0 m, czyli dla jednostek do 450 t ładowności⁵. Wcześniej Odrą pływały statki o ładowności maksimum 125 t, drewniane, najczęściej żaglowe lub wiosłowo-pychowe, a od tego czasu zaczęto wprowadzać statki stalowe i coraz częściej barki stalowe z dnem drewnianym.

Tabory żeglugowy i przewozy

Na Renie pierwszy statek parowy pojawił się w 1817 roku (angielski „Prince d'Orange”, który dopłynął w górę aż do Kolonii), natomiast po Odrze żegluga parowa ruszyła w 1838 roku, na trasie Szczecin–Schwedt–Kostrzyn. Obsługiwał ją bocznokołowy parowiec „Victoria” (23,07 m długi i szeroki na 5,81 m licząc z tamborami i 3,03 m po pokładzie, moc 2-cylindrowego silnika 21 KM), a w 1846 roku już dalsze 2 parowce („Stanislaus” i „Delphin”) kursowały między Szczecinem i Frankfurtem jako statki handlowo-towarowe i jednocześnie pasażerskie, w rok później „Prinz Carl” i wspomniany „Delphin” odbywały regularne rejsy wycieczkowe z Frankfurtu do Lubusza (Uhlemann, 1999, s. 84–85). Dalsze lata przyniosły rozwój floty parowej, a kanalizacja górnego odcinka Odry i regulacja koryta rzeki⁶ spowodowały wzrost ładowności i wielkości pojedyn-

⁵ W latach 1891–1897 zbudowano na tym odcinku Odry 12 stopni piętrzących (jaz ruchomy iglicowo-koźłowy oraz śluza).

⁶ W każdej fachowej publikacji niemieckiej, a także w książkach naukowych, podaje się wielkość nakładów finansowych na te (i każdą inną) inwestycje. Nie wzmiankuje się jednak, że Prusy stały się majątne dzięki kontrybucji, 100 mln franków w złocie, zapłaconej im przez Francję po przegranej pod Sedanem w wojnie 1870–1871 i zagarnięciu Alzacji z Lotarynią (niemieckie El-

czych statków. Rezultatem tego było wyraźne zwiększenie przewozów wodą i przeładunków w rozbudowanych lub modernizowanych portach.

I tak, w materiałach z IX Międzynarodowego Kongresu Żeglugi w Düsseldorfie (*IX. Internationaler Schifffahrts-Congress...*, 1902, s. 123) podano, że o ile wodą przewieziono we Wrocławiu w 1874 roku 50 tys. t towarów, to w 1886 roku już około 675 tys. t, a po uruchomieniu we wrześniu 1897 roku obwodnicowego kanału żeglugowego prawie 2 mln t. Z kolei Kurt Kupsch (Kupsch, 1997, s. 20) informuje, że po skanalizowaniu odcinka górnej Odry przez służbę Opole przepłynęło w 1897 roku 358 parowców i 2421 barek. Uzupełnia go Hans-Joachim Uhlemann (Uhlemann, 1999, s. 112) podając, że Wrocław odnotował w 1875 roku przewozy 130 tys. t, w tym 80 tys. t w dół rzeki, a w 1913 roku było już 5,35 mln t, w tym 3,4 mln t w dół rzeki. Przez Wrocław w 1895 roku przepłynęło 18 850 statków z 1,409 mln t, a w 1902 roku 22 530 jednostek z ładunkami 2,263 mln t. W tymże 1902 roku port Koźle, główny port wywozu węgla, obsłużył 13 125 statków z 1,33 mln t.

O żeglugowym wykorzystaniu Odry w ostatnich latach XIX wieku świadczy też natężenie ruchu na otwartym w 1897 roku, po przebudowie, kanale Odra-Szprewa (uprzednio małogabarytowym i zwanym Friedrich-Wilhelm-Kanal), stanowiącym wraz z górną Odrą i wówczas jeszcze z Kanałem Kłodnickim (Koźle-Zabrze), główny szlak transportowy z Górnego Śląska do Berlina. Na stopniu Fürstenwalde odnotowano w 1891 roku 13 277 prześluzowanych statków, w tym 1065 holowników parowych i 12 212 barek, natomiast w 1898 roku odpowiednio 18 819 oraz 4175 i 15 644 (Kupsch, 1997, s. 60).

Przywołany już historyk gospodarczy Stanisław Gruszecki (vide ods. 1) podał, że w tym czasie (w 1897 r.) flota odrzańska składała się – jak w całej Europie – z małych jednostek. I tak, z ogólnej liczby 2875 statków aż 299 to de facto łodzie o ładowności 10–50 t, było też 246 krypt 50–100-tonowych, 1777 barek 100–200-tonowych, 232 barki 200–300-tonowe, 63 jednostki 300–400-tonowych i 15 barek 400–500-tonowych oraz 225 holowników i statków pasażerskich parowych (Gruszecki, 1982, s. 21). Dla porównania, 20 lat wcześniej, tj. w 1877 roku, we flocie odrzańskiej na 2367 statków ogółem było 550 o nośności 10–50 t i aż 1299 do 100 t, lecz tylko 518 barek 100–200-tonowych oraz 50 holowników i statków pasażerskich. Wyraźnie z tych danych widać, że przybywało przede wszystkim jednostek większych, co wiązało się ze zwiększaniem głębokości żeglugowych na Odrze w wyniku regulacji i kanalizacji rzeki.

sass-Lothringen). W hydrotechniczno-żeglugowej bibliografii niemieckiej na temat zagospodarowania Odry wyróżnia się 1874 r. jako swoisty reper historyczny, kiedy to zaczął działać Oderstrombauverwaltung, czyli Zarząd Zabudowy Odry, umiejscowiony przy Nadprezydencie Śląska we Wrocławiu.

Uprzednio głębokości w latach suchych powyżej Wrocławia do ujścia Nysy Kłodzkiej spadały do 85 cm (Uhlemann, 1999, s. 99), kanalizacja zaś gwarantowała powyżej tego ujścia całorocznie 1,50 m. K. Kupsch, powołując się na oficjalną notatkę z 1859 roku (Kupsch, 1997, s. 18–19), podał, że celem regulacji rzeki powyżej Wrocławia było osiągnięcie głębokości 0,62 m w ciągu całego roku, a poniżej Wrocławia 0,93 m, gdy ówczesne statki miały zanurzenie 50 lub 80 cm i wymagały dodatkowo wody pod dnem na szerokość dłoni⁷. Natomiast holowniki parowe przy zanurzeniu 80–90 cm wymagały głębokości 1,00 m w nurcie szlaku żeglownego.

Regulacja Odry i inne inwestycje hydrotechniczne

Na ogół znane jest w Polsce, że regulacja Odry postanowiona została protokołem bogumińskim z 7 lipca 1819 roku, a celem jej było uzyskanie głębokości żeglugowej 1,0 m (IX. *Internationaler Schiffahrts-Congress...*, 1902, s. 117 i 121). Obejmował on swą mocą Odrę od Raciborza do ujścia Warty⁸. Roboty prowadzono bardzo intensywnie, szczególnie po okresach próbnej regulacji odcinków rzeki w rejonie Ścinawy i Głogowa. Odrę między ujściem Nysy Kłodzkiej a Wrocławiem uregulowano ostatecznie do 1868 roku.

Regulacja rzek była jeszcze bardzo świeżą wiedzą inżynierską, wciąż eksperymentującą i wzorowała się na osiągnięciach francuskich⁹, stąd też i na Odrze zaszła konieczność korekty wykonanej regulacji, np. od Wrocławia do Lubusza (km 594) postanowiono uzupełniającą regulacją uzyskać głębokości żeglugowe 1,40 m, w miejsce osiągniętych 1,10 m, natomiast poniżej Lubusza, aż po ujście Warty (w km 617), liczono na głębokości 1,50 m.

Wspomnianą kanalizację górnej Odry między Koźlem a ujściem Nysy Kłodzkiej (12 stopni z małymi śluzami długości 55 m i głębokością 2 m na dolnym progu), zrealizowaną w latach 1891–1897, uzupełniono budową nowych śluz o takichże gabarytach, 55 x 9,6 x 2 m, w Brzegu, Oławie i we Wrocławiu, gdyż dotychczasowe, mając zaledwie 37,66 x 5,49 m w Brzegu i 40,80 x 5,34 m w Oławie, mocno ograniczały ruch żeglugowy większymi jednostkami (Uhle-

⁷ W oryginale zapisano: „[...] dass es das Ziel sei, oberhalb von Breslau eine jahresdurchschnittliche Wassertiefe von 0,62 m und unterhalb von Breslau eine solche von 0,93 m erreichen; das bedeutet, wenn man der alten Schifferweisheit, immer eine handbreit Wasser unter dem Kiel zu haben, folgt, dass die Schiffe nur 50 bzw. 80 cm tief im Wasser liegen durften [...]” (Kupsch, 1997, s. 19).

⁸ Porównaj: A. Born (Born, 1948, s. 432–438); A. Arkuszewski (Arkuszewski, 1985, s. 345–349 i 352–356); M. Miłkowski (Miłkowski, 1976, s. 51–56).

⁹ Niemcy wnikliwie analizowali efekty regulacji poszczególnych rzek, m.in. Odry, na podstawie doświadczeń francuskich – vide opinia L. Jacqueta, głównego inżyniera regulacji Rodanu (Jasmund, 1900, s. 14 i nast.).

mann, 1999, s. 96). Jednocześnie, chcąc zlikwidować trudności z przepływaniem statków przez Wrocław, zbudowano w jego obrębie Grossschiffahrtsweg, czyli Wielką Drogę Wodną, co oznaczało poprowadzenie ruchu, płynąc w dół, Starą Odrą – po wzniesieniu jazu i śluzy w węźle szczytnickim – aż w rejon Psiego Pola, skąd statki płynęły nowo zbudowanym kanałem obwodnicowym, zwanym Kanałem Miejskim (długości ok. 2,7 km). Wielka Droga Wodna realizowana była w latach 1892–1897 o parametrach śluz jak wyżej (IX. *Internationaler Schiffahrts-Congress...*, 1902, s. 120–121).

Powyżej portu w Koźlu zbudowano na Odrze jako jedyną w kierunku Raciborza nową śluzę o wymiarach 41,90 x 5,34 x 1,45 m, a więc bardzo małą. Spowodowane to było zapewne miernymi rezultatami regulacji Odry między Raciborzem a Koźlem (głębokości poniżej 1 m przy częstych wahanach) i wyraźną konkurencyjnością rozbudowywanego portu w Koźlu względem Raciborza (Miłkowski, Przybyszewska, 2000, s. 229). Wokół daty wzniesienia tej śluzy jest wiele niejasności¹⁰.

By zamknąć ten rys stanu i wykorzystania żeglugowego rzeki Odry w ostatnich latach XIX wieku, konieczne jest nieco miejsca poświęcić jeszcze portom odrzańskim.

Porty odrzańskie

Na Odrze między Koźlem (km 97,7) a Ognicą (w km 697,2), czyli na arterii 600-kilometrowej, było (wg IX. *Internationaler Schiffahrts-Congress...*, 1902,

¹⁰ W 40-stronicowej broszurze *Zabytkowa śluza w Koźlu*, Wrocław 1996, jej autorzy: A. Horonziak, M. Gosztyła i L. Stanek podają autorytatywnie, że śluza ta została wybudowana w 1836 r. (s. 10), a Małgorzata Kubica w folderze wydanym 26 lutego 2001 r. z okazji popowodziowego oddania do eksploatacji m.in. tejże śluzy informuje, że „Śluza Koźle o świetle 5,31 m wymurowana została w 1857 roku”, vide s. 15 w *Przebudowa i udrożnienie powodziowe kozielskiego hydrowęzła Odry w km 94+700 ÷ 99+000*, Kraków: Hydrotrest 2001. Nijak to nie przystaje do stwierdzenia H.-J. Uhlemanna (Uhlemann, 1999, s. 82), że pierwsze śluzy odrzańskie zbudowano w Brzegu w 1748 r., w Oławie w 1782–1783 i we Wrocławiu, na Piasku i Mieszczańską, 1791–1792, a „pierwsza śluza w Koźlu musiałaby być zbudowana między 1780 a 1789 r.” („Die erste Schleuse in Cosel muss zwischen 1780 und 1789 gebaut worden sein”). Gdybyż tylko tyle zamieszania! Oto H.-J. Uhlemann w nieco wcześniejszym, imponującym, zespołowym opracowaniu *Flüsse und Kanäle...* (cf. „PK” 2000, nr 7–8, s. 34–36), podał, że w 1805 r. była zbudowana w Brzegu nowa masywna śluza, a w 1888 r. w Koźlu (!), Opolu, Oławie oraz na Piasku i Mieszczańską we Wrocławiu już istniały („1888 wurde folgende Schleusen in der schlesischen Oder erwähnt: Cosel, Oppeln, Ohlau,...”) – s. 281. Z kolei R. Majewicz w książce *Zabytki przemysłu i techniki w Polsce, 1. Inżynieria Wodna*, pod red. S. Januszewskiego, Wrocław: Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej 1998, omawiając *Śródmiejski węzeł wodny we Wrocławiu*, napisał, że budowę śluz Piaskowej i Mieszczańskiej rozpoczęto w latach 1791–1792, pierwszą z nich przebudowano z drewnianej na murowaną w 1820 r., a śluzę Mieszczańską – dopiero w latach 1874–1879, vide s. 18–19. I kto się w tym wszystkim rozeznaj i określi rok budowy śluzy Koźle?

s. 122) 115 przeładowni i 10 wybudowanych portów, z których 9 miało bocznice kolejowe. W budowie był Port Miejski we Wrocławiu (29 września 1897–4 września 1901 r.), przebudowano i rozbudowano w latach 1897–1899 port w Malczycach, wówczas bardzo ważny dla wywozu węgla z Zagłębia Wałbrzyskiego i surowców mineralnych z rejonu Strzegomia. Istotny też dla gospodarki Prus był rozbudowywany port w Koźlu (1891–1895) z uwagi na łatwy dowóz węgla z Górnego Śląska nowo uruchomioną linią kolejową Gliwice–Kędzierzyn (Koźle) – Nysa (Uhlemann, 1999, s. 98).

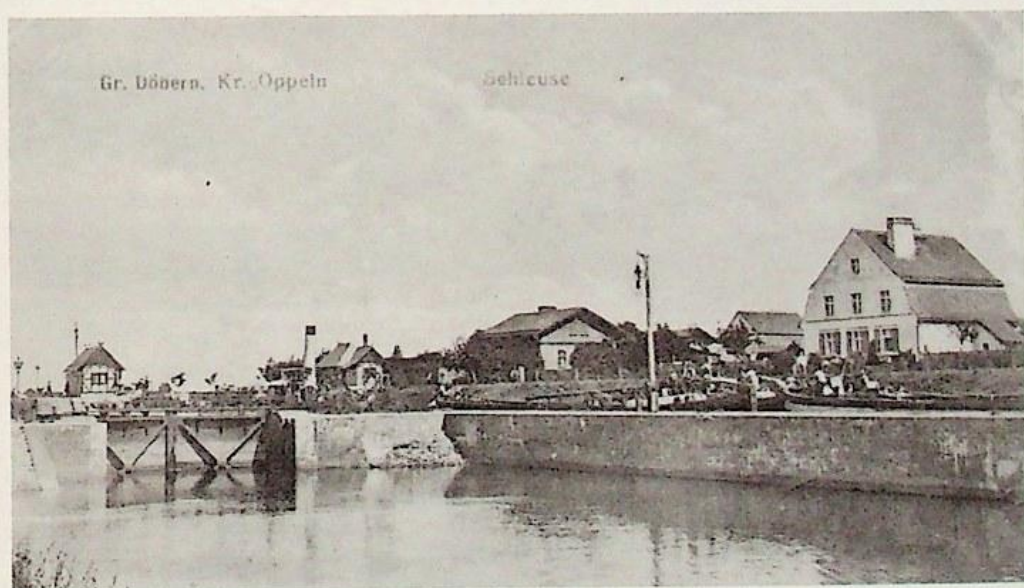
Zagadnienie portów odrzańskich znalazło wiele miejsca w polskich łatwo dostępnych publikacjach (np. Arkuszewski, 1985, s. 363–368; Miłkowski, 1976, s. 81–132; Miłkowski, Przybyszewska, 2000, s. 271, 290–291, 298, 301–302 i 316–320). H.-J. Uhlemann zaznacza (Uhlemann, 1999, s. 99), że „między 1888 a 1900 rokiem poza Koźlem powstały nowe porty lub przeładownie (Häfen bzw. Umschlaganlagen) także we Wrocławiu, Malczycach, Ścinawie, Nowej Soli, Opolu, Cigacicach i w Schwedt, ponadto schroniska w Raciborzu, Głogowie i Frankfurcie”. Potwierdzenie tego jest także u K. Kupscha (Kupsch, 1997, s. 20–21), natomiast w materiałach IX Międzynarodowego Kongresu Żeglugi – wydanych pod auspicjami ministra – zamieszczono wyjątkowo dziś brzmiącą opinię (*IX. Internationaler Schifffahrts-Congress...*, 1902, s. 115–116), że na Odrze powyżej Wrocławia jeszcze po 1874 roku nie było publicznych załadowni ani zimowisk, także poniżej Wrocławia, aż do Szczecina, nie było właściwie żadnego portu („Auch unterhalb von Breslau bis nach Stettin gab es noch keine eigentliche Hafenanlage”)! Warto zatem poświęcić kilka zdań tym wówczas nowo zbudowanym portom, odgrywającym znaczącą rolę po dzień dzisiejszy. I tak:

Port Koźle, 3-basenowy, m.in. z wywrotnicami wagonów z węglem, powstał etapowo. Pierwszy basen uruchomiono 1 kwietnia 1895 roku; przeładunki rosły lawinowo: 1895 rok – 10 766 t, 1896 rok – 271 568 t, 1897 rok – 508 386 t, 1898 rok – 794 442 t. W latach 1900–1903 zbudowano drugi basen portowy¹¹, przeładunki sięgnęły: w 1906 roku 1 367 564 t, w 1907 roku – 1 581 957 t i w 1908 roku – 1 995 191 t. Trzeci basen powstał w okresie 1905–1908, przeładunki w 1909 roku nieco zmalały – do 1 913 729 t, a potem gwałtownie wzrosły – do 2 814 171 t w 1910 roku, zmniejszyły się w wyjątkowo suchym 1911 roku do 1 637 656 t, sięgnęły w 1912 roku 3 516 691 t, a tuż przed I wojną światową doszły do 3 788 374 t w 1913 roku (wielkość ta została przekroczona dopiero po ćwierć wieku, w 1937 r. – 3 854 363 t i 1938 r. – 3 857 661 t).

¹¹ Należy tu pamiętać, iż w lipcu 1903 r. na Odrze przeszła katastrofalna powódź, niewiele mniejsza od tej w 1997 r., paraliżująca normalne przewozy żegluga odrzańską i na długą metę pracę portu Koźle.



1. Port w Koźlu na widokówce z początku XX w.



2. Śluza w Dobrzeńcu po wybudowaniu drugiej komory śluzowej w 1911 r.



3. Holownik „Mathilde”, 1934 r.



4. Stary jaz iglicowy w Dobrzeniu Wielkim

Porty Wrocławia – to odbicie historii rozwoju tego miasta. W obrębie Wrocławia było wiele nabrzeży przeładunkowych, ale już w XVI wieku główną rolę przejęła Kępa Mieszczańska i jej brzegi-nabrzeża (*Encyklopedia Wrocławia*, 2000, s. 347–348 i 666–667)¹², a w połowie XIX wieku – w dobie coraz powszechniejszego korzystania z kolei żelaznych – liczącym się portem było nabrzeże, brzeg Odry (do załadunku głównie węgla z wagonów na barki) w sąsiedztwie obecnego, zbudowanego w latach 1911–1914, 1-basenowego portu Wrocław Popowice. By jednak zaspokoić potrzeby m.in. rozrastającego się Wrocławia, postanowiono wznieść nowoczesny Port Miejski – w pierwotnym założeniu 2-basenowy, dobrze wyposażony w urządzenia przeładunkowe, silosy, magazyny i place składowe, usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego Wrocław Nadodrze i posiadający również bocznice kolejki (Wrocławsko-Trzebnicko-Prusickiej, szerokości 750 mm), uruchomioną w 1898 roku¹³. Pomiędzy 29 listopada 1897 a 4 września 1901 roku zrealizowano pierwszy basen, użytkowany do teraz. Przeładunki portów Wrocławia wynosiły w 1895 roku – 1 766 637 t, w 1898 roku – 1 901 643 t, a w 1912 roku – 5 091 551 t (Kupsch, 1997, s. 20 i 23).

Port w Malczycach, w km 304,8 lewego brzegu Odry, został rozbudowany w latach 1896–1898 i stał się, obok Koźła, drugim w tym czasie odrzańskim portem węglowym. Żurawie i wywrotnice wagonowe (po trzy) służyły do przeładunku węgla z Zagłębia Wałbrzyskiego dowożonego tu najpierw ponad 100 km wozami konnymi drogą węglową (wyłożoną kostką granitową), prowadzącą z Wałbrzycha przez Strzegom do Malczyc, natomiast później zadania te przejęła kolej. Główny skład węgla w porcie malczyckim zrealizowano według decyzji podjętej przez króla pruskiego już 12 marca 1742 roku (Pilch, 2002, s. 73). Obok portu uruchomiono 18 października 1844 roku magistralę kolejową Wrocław–Legnica, w nieco ponad pół wieku później, 1 września 1895 roku, zbudowano łącznik Malczyce–Strzegom, a następnie do Jawora (1 października 1902 r.). Podłączenia portu do sieci kolejowej dokonano 1 lipca 1898 roku (2,5 km). Port ten był także miejscem wysyłki granitu strzegomskiego oraz innych surowców mineralnych i skalnych (Miłkowski, 1976, s. 91–94; Pilch, 2002, s. 27 oraz 63 i 75). U Zbigniewa Pilcha przeczytać też można, że „w okresie tuż po uruchomieniu port posiadał moc przeładunkową wynoszącą 12.257 t rocznie¹⁴ [...] Pra-

¹² Informacje w *Encyklopedii Wrocławia* są prawie dosłownym powieleniem hasła „Hafenanlagen” z pracy G. Scheuermann, *Das Breslau – Lexikon*, Dülmen 1994.

¹³ Do dziś istnieje we Wrocławiu przy ul. Pomorskiej, róg ul. bp. Tomasza, budynek końcowy tej kolejki i spory odcinek torów.

¹⁴ Mówiąc o przeładunkach portu Malczyce, zwrócić należy uwagę też na ich uzależnienie od ruchu żeglugowego na Odrze, a tu zdarzały się nieprzewidywalne i nie do pokonania, także do dziś, przeszkody. Z. Pilch (Pilch, 2002, s. 84) podał: 28 sierpnia 1854 r. powódź zaledwie o 20 cm niższa niż ta z 14/15 lipca 1997 r. spowodowała duże szkody, ale „w 1885 r. wysycha woda w rze-

ce przeładunkowe dokonywano za pomocą 3 urządzeń do kiprowania, 3 dźwigów i 6 zsuwni [...] Dalszą rozbudowę portu przerwała II wojna światowa. Prace te nigdy nie zostały ukończone [...]” (Pilch, 2002, s. 78–79). Port ten odegrał swoją wielką rolę w okresie międzywojennym, ale zniszczony w 1945 roku nie odzyskał już swego znaczenia ani wielkości, o czym będzie mowa w dalszej części niniejszego opracowania.

Inne porty handlowe zbudowane w końcowych latach XIX wieku to – jak wspominałem wcześniej – port **Ścinawa**, na lewym brzegu w km 332 rzeki Odry (1898 r.); **Nowa Sól** z 1897 roku, w km 429,8, również na lewym brzegu; **Cigacice** (1897 r.) na prawym brzegu w km 471,8. Nie były to jednak nigdy porty na miarę np. Małczyc. Wszystkie te cztery porty mają bocznice kolejowe.

Pisząc o portach odrzańskich, nie sposób pominąć portu w **Szczecinie**, bo to od zawsze port rzeczno-morski (Miłkowski, Przybyszewska, 2000, s. 288–289). Gdy jednak przychodzi mówić o nim, o jego przeładunkach w końcu XIX wieku, to napotyka się na przedziwną „czarną dziurę”. Nie jest to moje stwierdzenie akurat dzisiejsze, dowodem jest opracowany w 1975 roku obszerny rozdział 3.1.10: *Port śródlądowy w Szczecinie* (Miłkowski, 1976, s. 101–109). Nad tematem nie zatrzymał się bliżej Antoni Arkuszewski (Arkuszewski, 1985, s. 367), a u Stanisława Gruszeckiego znalazła się tylko krótka informacja, że „obroty żeglugi śródlądowej w Szczecinie wzrosły z 1850 tys. t w 1895 roku do 2500 tys. ton w 1898 roku. W przyroście tym oprócz zwiększonych dostaw ze Śląska mieściły się prawdopodobnie ładunki trafiające na barki z morza, ponieważ w latach 1895–1900 nastąpił także wzrost przeładunków portu morskiego w Szczecinie” (Gruszecki, 1982, s. 23). W innym miejscu (s. 30, tab. 3) dodał, że w 1900 roku port ten przeładował ogółem 3 280 889 t. Nie spotykamy dodatkowych danych u Bogdana Dopierały (Dopierała, 1963, s. 16 i 124), natomiast Przemysław Małek (Małek, 1960) nie wychodzi przed 1910 rok, z kolei w *Pomorzu Zachodnim przez wieki* (Piskorski, 1999), omawiającym ziemię, ludzi i historię – do tego mającym edycje angielską i niemiecką – są zaledwie wzmianki o porcie szczecińskim (np. s. 269, 291 i 320). Dorzucić jeszcze warto, że urbanista o światowej renomie i pierwszy prezydent m. Szczecina w 1945 roku Piotr Zaremba, omawiając prognozy przestrzennego rozwoju regionu dolnej Odry, sporo miejsca poświęcił początkom rozwoju szczecińskiego portu i miasta (1843–1900), stwierdzając jednoznacznie, że „rozwój Szczecina został wówczas skierowany w stronę Berlina”¹⁵.

ce paraliżując żeglugę na długie miesiące. Podobna sytuacja panowała w latach 1904 i 1911. W roku 1922 wody Odry wysychają odsłaniając dno koryta rzeki [...]”. Do zagadnienia tego powróć dalej, gdy będzie mowa o 1990 i zwłaszcza 1992 r.

¹⁵ Vide opracowanie zbiorowe *Odra i Nadodrze*, Warszawa: Książka i Wiedza 1976, s. 299–335, cyt. s. 307.

Być może ta prawda leży dziś u podstaw niemieckich działań względem Odry i Szczecina, po prostu nie pokazuje się wielkości Szczecina i związku z Odrą. Bo jak wytłumaczyć, że np. H.-J. Uhlemann, bogato dokumentując swoje publikacje, w specyficzny sposób wyłącza z nich Szczecin. W książce *Die Oder* (Uhlemann, 1999, s. 129–132) dał odrębny rozdział IV. *Die Seeschiffahrtsstrasse Oder und der Hafen Stettin* (Odra, droga żeglugi morskiej i port Szczecin), lecz nie ma w nim mowy o Odrze – drodze wodnej śródlądowej w kierunku na Śląsk! Podobnie było od początku książki! Również u K. Kupscha (Kupsch, 1997, s. 39–43) jest podrozdział *Von Oberschlesien nach Berlin und Stettin* (Z Górnego Śląska do Berlina i Szczecina), lecz w nim żadnych konkretnych, danych, porównań!

Kilka zdań należy również tu poświęcić **portowi w Kostrzynie**, u ujścia Warty do Odry. Zwyczajowo, z uwagi na to położenie, 1,5 km od ujścia do Odry w km 617,6, zalicza się go do portów odrzańskich (Miłkowski, 1976, s. 99–100). W przytaczanych tu wielokrotnie źródłach niemieckich Kostrzyn jako port jawi się rzadko – u H.-J. Uhlemanna (Uhlemann, 1999, s. 47) Kostrzyn to przede wszystkim twierdza, która przetrwała aż do początków XX wieku, a w materiałach kongresowych (*IX. Internationaler Schifffahrts-Congress...*, 1902, s. 128–129) odnotowano, że „w 1875 r. przepłynęło Wartą przez Kostrzyn w górę 2385 żaglowców z ładunkiem 51 000 t i w dół 2524 statki z 170 750 t”. Dalej zaś wzmiankuje się o 1901 roku i podaje natężenie przewozów: 2989 statków w górę ze 195 tys. t i w dół 2943 z 508 tys. t. Dopiero Friedrich Ross (Ross, 1940, s. 31) poświęcił Kostrzynowi sporo miejsca. Odnotował, że port istnieje od 1886 roku, jest tam murowane nabrzeże z elektrycznymi żurawiami obrotowymi podłączone do sieci kolejowej. Przeładunki portowe sięgnęły w 1901 roku 70 tys. t, z tego 47 tys. t w przywozie, w 1911 roku było odpowiednio 93 tys. i 52 tys. t, a w 1912 roku padł na długie lata rekord, bo 142 700 t przeładunków ogółem. Rekord ten został pobity dopiero w 1993 roku, gdy osiągnięto 173,9 tys. t! Dodać warto, że w 1857 roku zbudowano linię kolejową Berlin–Frankfurt–Krzyż, w 1875 roku ze Szczecina do Wrocławia i w 1885 roku Kostrzyn–Stargard Szczeciński. Miasto Kostrzyn liczyło w 1900 roku 14 200 mieszkańców, a w 1939 roku – 23 760.

Zamykając tę XIX-wieczną część opracowania, jako tło dla XX wieku, wydaje mi się celowe przytoczyć wybiegającą sporo do przodu informację. Otóż F. Ross (Ross, 1940, s. 32) podkreślił, że wśród 11 znaczących (*verkehrswichtigen*) portów w dorzeczu Odry w 1938 roku port Kostrzyn zajmował szóste miejsce, po Koźlu, Szczecinie, Wrocławiu, Malczycach i Świnoujściu. Nikle (*geringeren*) przeładunki miały: Opole, Głogów, Frankfurt n.O., Gorzów Wielkopolski i Piła-Ujście n. Notecią. Warto o tym pamiętać.

ODRA W XX WIEKU DO KOŃCA II WOJNY ŚWIATOWEJ

Najpierw kilka zdań o okresie do pierwszej wojny światowej, co w statystykach odrzańskich, w źródłach tu przytaczanych i innych, oznacza sięgnięcie do 1913 roku, ostatniego przed tą wojną, lub do 1910 roku (Małek, 1960; Dopierała, 1963, s. 16 i 124). Niestety różne źródła przytaczają rozbieżne wielkości np. odnośnie do wykorzystania żeglugowego Odry w tym czasie. Oto kilka porównań:

- wg Hansa-Joachima Uhlemanna (Uhlemann, 1999, s. 113) przewieziono nią ogółem w 1909 roku 8 485 005 t, a w 1913 roku 14 865 613 t;

- u Andrzeja Grodka (Grodek, 1948, s. 399) znalazło się stwierdzenie, że „ogólne obroty towarowe na Odrze [...] w 1910 r. osiągnęły 8,2 mln ton. Potem gwałtownie spadły”;

- Antoni Arkuszewski, którego dzieło jest często przywoływane w kręgach inżynierów dróg wodnych, podał zupełnie dziwne wielkości, przytaczając je za niewiarygodnym źródłem, i napisał, że wzrastała „ilość towarów – ze 150 tys. t w 1880 r. do 5350 tys. t w 1910 r.” (Arkuszewski, 1985, s. 370). Konfrontacja tych informacji z danymi zawartymi w niniejszym opracowaniu, w akapicie bezpośrednio po odsyłaczu „6”, potwierdza moje zastrzeżenia.

Jeszcze inna informacja u H.-J. Uhlemanna (Uhlemann, 1999, s. 115) odnosi się do omawianego tu okresu sprzed I wojny światowej, otóż o ile flota odrzańska składała się w 1877 roku z 2461 statków o łącznym tonażu 179 405 t rejestrowych, to w 1912 roku było 4427 statków o ładowności 1 213 582 t!¹⁶ Z danych tych wynika, że średnia ładowność statku wynosząca 73 t w 1877 roku wzrosła w 35 lat później, w 1912 roku, do 274 t.

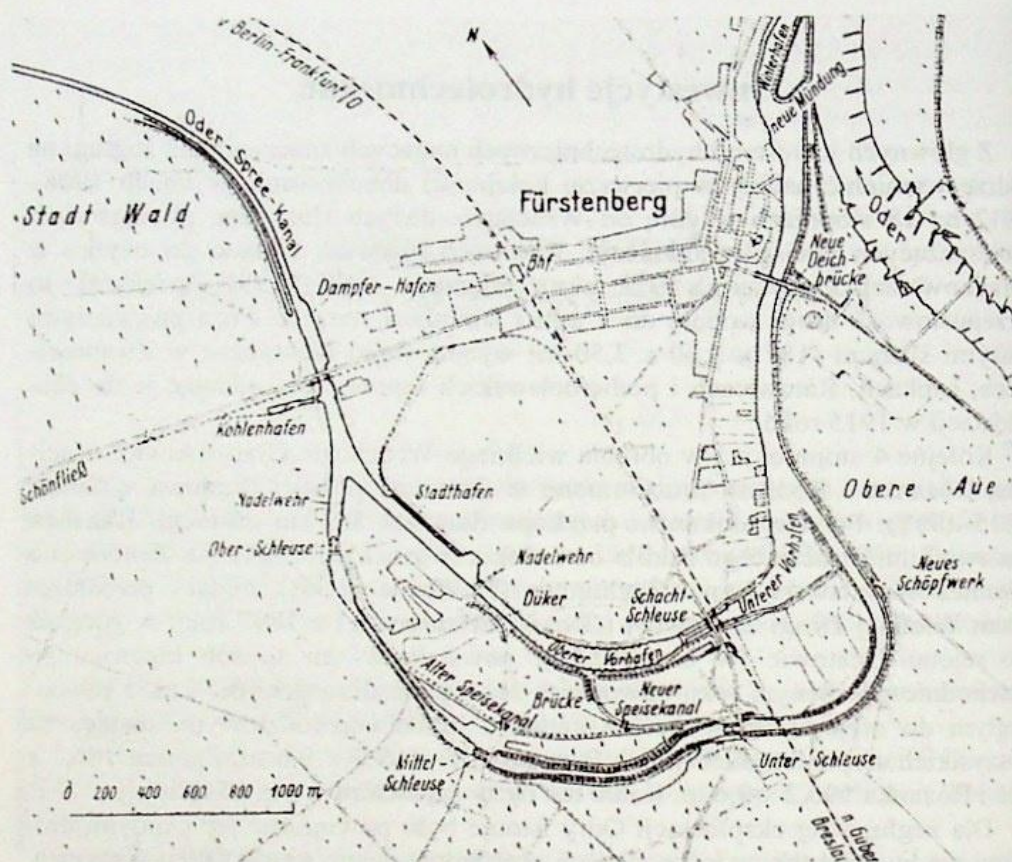
¹⁶ Liczba statków odrzańskich, jaką podał H.-J. Uhlemann (Uhlemann, 1999, s. 115), jest nieco odmienna od przytoczonej tu wcześniej za S. Gruszeckim (Gruszecki, 1982, s. 21).

Inwestycje hydrotechniczne

Z głównych inwestycji hydrotechnicznych mających znaczenie dla żeglugi na Odrze wymienić należy w pierwszej kolejności dobudowanie w latach 1906–1912 na 18 stopniach w górę od Wrocławia dużych śluz, tzw. pociągowych (mieszczących pociąg holowniczy), z których pierwszą oddano do użytku w Krapkowicach 25 kwietnia 1912 roku (Uhlemann, 1999, s. 99). Zwiększało to przepustowość drogi wodnej do 5 mln t ładunków rocznie. Poza powyższymi dużymi śluzami (187 x 9,60 x 2,50 m) wybudowano identyczne w Zwanowicach, Lipkach, Ratowicach i podwrocławskich Janowicach, oddając je do eksploatacji w 1915 roku.

Kolejne 4 stopnie, już w obrębie wielkiego Wrocławia (Bartoszewice, Zacisze, Różanka i Rędzin), uruchomiono w dwa lata później (budowa w latach 1915–1917). Ponadto dokonano przekopu długości 5,1 km zwanego Kanałem Janowickim, skracającego zakola odrzańskie w km 231,70–240,50. Zbudowano również Wrocławski Kanał Żeglugowy (Breitenbachfahrt), będący przedłużeniem Wielkiej Drogi Żeglownej (Grossschiffahrtsweg) z 1897 roku w górę, aż do rejonu Opatowic (w km 243,50); powstała w ten sposób biegnąca po wschodnio-północnym łuku obwodnica żeglugowa długości 10,7 km, z równoległym do niej po lewej stronie kanałem przeciwpowodziowym, mająca na wszystkich stopniach duże śluzy: Bartoszewice 187,7 x 9,6 m, Zacisze 186,1 x 9,6 m i Różanka 196,2 x 9,6 m. Kanał ten łączy się z Odrą w km 254,20.

Dla żeglugowej eksploatacji Odry istotne było powiązanie jej z innymi drogami wodnymi. I tak, w kilku etapach przebudowywano **kanał Odra–Szprewa**. Poszerzano go 2-krotnie: w latach 1895–1897 do szerokości 25,6 m po zwierciadle wody i 19 m w dnie, a następnie w latach 1907–1914 do 31 m po zwierciadle wody, 3 m głębokości i 19 m szerokości na głębokości 2,05 m. Z kolei w latach 1901–1914 dobudowano drugie śluzy, niewiele dłuższe od istniejących (stare od 54,1 do 59,4 m, nowe od 65,4 do 67,7 m) i o szerokości min. 8,54 m. O znaczeniu tego kanału dla żeglugi na trasie Śląsk–Berlin najlepiej świadczy wielkość przewozów w 1912 roku – 40 200 statków z ładunkiem 4,456 mln t. Tak wysokie wykorzystanie żeglugowe tej drogi wodnej spowodowało następnie, że przebudowano w Fürstenbergu (obecnie jest to dzielnica miasta Eisenhüttenstadt) kanał wejściowy z Odry, skracając go i łagodząc jego łuki przez poprowadzenie nową trasą (bardziej na północ od dotychczasowej) oraz zastępując trzy śluzy jedną na tym nowym wejściu, co pokazuje rys. 1. Nowa śluza, tzw. szybowa, jest śluzą podwójną bliźniaczą o gabarytach każdej równoległej komory 130 x 12 x 3,5 m, spad 13,5 m. Przebudowę tę przeprowadzono od 1 sierpnia 1925 do 1 listopada 1929 roku (Kupsch, 1997, s. 62).



Rys. 1. Wjazd z Odry do kanału Odra-Szprewa

Drugim połączeniem Odry w kierunku na Berlin, szczególnie ważnym dla portu w Szczecinie, zawsze było **połączenie Odra-Hawela**. Temat ten jest szeroko prezentowany w polskich publikacjach (Born, 1948, s. 511–518 i Arkuszewski, 1985, s. 368–369), nie ma więc potrzeby ponownego referowania go.

Warto znów przywołać S. Gruszeckiego, który pisał, że „Przykładem liczenia się z potrzebami przyszłej ekspansji była m.in. przebudowa drogi wodnej Wisła–Odra, obejmującej Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski i Brdę. To kosztowne przedsięwzięcie zrealizowano w latach 1910–1915, mimo iż punkt ciężkości przewozów w systemie Odry już od początku XX w. przeniósł się zdecydowanie z dorzecza Warty na górną i środkową Odrę. Połączenie Odra–Wisła nie służyło żadnemu ośrodkowi przemysłowemu [...]” (Gruszecki, 1982, s. 23–24). **Połączenie Odra–Wisła** po przebudowie stało się dostępne dla 400-tonowych barek o zanurzeniu 1,40 m.

Przeprowadzona wcześniej systematyczna regulacja rzeki (wg ustawy z 12 sierpnia 1905 r.) została przerwana podczas I wojny światowej – mimo zapewnienia środków finansowych na roboty uzupełniające od Rędzina k. Wrocławia, km 261, ustawą z 30 czerwca 1913 roku. Prace te podjęto dopiero w 1924 roku a zintensyfikowano od 1928 roku jako przeciwdziałanie suszom, jakie występowały przez kilka minionych lat. Zapadły też decyzje o budowie zbiorników retencyjnych w Otmuchowie na Nysie Kłodzkiej, dla zasilania (zgromadzoną wodą) żeglugi odrzańskiej, i w Turawie na Małej Panwi k. Opola oraz mniejszych: Mietków na Bystrzycy k. Wrocławia i Dzierżno (zespół zbiorników na Kłodnicy i jej dopływie Dramie, z wykorzystaniem wyrobisk popiaskowych) k. Gliwic Łąbęd. Dla zapewnienia głębokości 1,5 m poniżej Rędzina przez cały rok potrzeba było zgromadzić 350–400 mln m³ wody w zbiornikach.

Zbiornik Otmuchów postanowiono, po ostrych dyskusjach i sprzeciwach ministerstwa rolnictwa, zbudować o pojemności 143 mln m³, w tym 95 mln m³ dla zasilania Odry w okresie niżówek. Przygotowania do budowy w terenie rozpoczęto w 1926 roku, roboty ruszyły w 1927, a właściwe hydrotechniczne w 1928 roku. Gromadzenie wody rozpoczęło już 2 stycznia 1933 roku, uroczyste uruchomienie nastąpiło 17 czerwca 1933 roku, a falowe zasilanie Odry środkowej prowadzono już w sezonie nawigacyjnym 1934 roku (Wiśniewski, 1980, s. 59; Born, 1948, s. 464–468; Arkuszewski, 1985, s. 356; Uhlemann, 1999, s. 109–111).

Zbiornik wodny Dzierżno na Dramie¹⁷, dopływie Kłodnicy, na południowy zachód od Pyskowic, uruchomiono w 1938 roku w miejscu piaskowni wyeksploatowanej w latach 1932–1935. Pozwala on zgromadzić do 10 mln m³ wody użytkowej, mając 14,1 mln m³ pojemności maksymalnej.

Zbiornik retencyjny Turawa na Małej Panwi, ok. 16 km na północny wschód od Opola, zaczęto budować 17 czerwca 1933 roku¹⁸ o pojemności całkowitej 109 mln m³, w tym 89 mln m³ dla alimentacji Odry. Obiektu nie skończono pod rządami III Rzeszy, podobnie jak **zbiornika Mietków na Bystrzycy**, zwanego pierwotnie zbiornikiem Maniów, który rozpoczęto budować już w 1937 roku (Arkuszewski, 1985, s. 407).

Istotne znaczenie dla ruchu statków w dół od Wrocławia miało zbudowanie, swoistymi etapami, **stopnia wodnego Wrocław Rędzin** (w okresie realizacji zwanego Rędzinem k. Wrocławia) w km 260,70 Odry. Oto 25 października 1917 roku, po 4 latach budowy, uroczyste uruchomiono kanał przeciwpowodziowy i sąsiadujący z nim po prawej stronie, na znacznej długości, obwodni-

¹⁷ Zbiornik ten nosi nazwę Dzierżno II, a od pewnego czasu coraz częściej nazywany jest Dzierżno Małe (porównaj np. „Roczniki Statystyczne” GUS).

¹⁸ Interesujące jest, że uruchomienie zbiornika Otmuchów i rozpoczęcie budowy zbiornika Turawa nastąpiło tego samego dnia, tj. 17 czerwca 1933 r.

cowy Kanał Żeglugowy (Breitenbachfahrt) ze śluzami Bartoszowice (w km 245,01), Zacisze (w km 250,31) i Różanka (w km 254,01) oraz już na Odrze właściwej, nieco powyżej ujścia lewostronnej rz. Ślęzy (km 261,60), wzniesiony nowy stopień – Rędzin, o konstrukcji stalowej i z gabarytowo znacznie większą niż dotychczas zbudowane śluzy odrzańskie – śluzą 203,1 x 12,0 m, co w wielu publikacjach jest różnie ujmowane (Baliński, 1996, s. 163–167). Wzrastający ruch żeglugowy na Odrze po I wojnie światowej, a przede wszystkim konieczność szybkiego prześluzowania (na fali) statków zgromadzonych na czas suszy powyżej stopnia Rędzin zmierzających w dół rzeki, spowodowały, iż w latach 1931–1934 zbudowano na stopniu Rędzin drugą, równoległą, identyczną wymiarami komorową śluzę żeglugową (*Encyklopedia Wrocławia*, 2000, s. 787)¹⁹. By do zagadnienia tego nie powracać, trzeba dodać, że w latach 1941–1943 śluzę prawą, tę nowszą, przedłużono do 226 m, dobudowując jej wrota wsporne pośrednie, dzielące komorę na dwie, w tym górną o długości 86 m (dla śluzowania 1 statku oszczędzając przy tym znaczne ilości wody)²⁰.

W latach 1933–1939²¹ zbudowano **Kanał Gliwicki** jako nowoczesną drogę wodną z Koźła (w km 98,1 Odry) do Gliwic, o długości 40,6 km z 6 stopniami wodnymi, z których każdy miał dwie równoległe śluzy komorowe bliźniacze 72 x 12 x (3,05 do 3,20) m, czyli dla barek o ładowności 750 t. W założeniu śluzy te docelowo zamierzano przedłużyć o jedną sekcję międzydylatacyjną, tj. o 13 m, czyli do 85 m, by można było śluzować barki 1000-tonowe. Kanał kończył się 2-basenowym portem dobrze uzbrojonym oraz małym basenem paliwowym (Miłkowski, 1976, s. 82) mocno powiązany z siecią kolejową i drogową. Częściowo uruchomiono go już w 1938 roku, a definitywnie w 1941 roku. Okres żeglugowy dla Kanału Gliwickiego przyjmowano na 290 dni w roku, ale zniszczenia powodziowe z 15 lipca spowodowały jego skrócenie w 1941 roku do 120 dni. Było to tym bardziej kłopotliwe, że dwa lata wcześniej, 27 lipca 1939 roku, wystąpiła również na tym terenie groźna lokalna powódź, powodując znaczne szkody w wykonanych już na kanale robotach (Hempel, 1964, s. 239–240).

Kanał Gliwicki poprowadzono doliną Kłodnicy, przy czym na niewielkich odcinkach Kłodnicę wprowadzono do koryta kanału, ostatecznie opuszcza je

¹⁹ Wg H.-J. Uhlemanna (Uhlemann, 1999, s. 104) śluzę tę uruchomiono w 1934 r., lecz o wymiarach 225 x 12 m, równocześnie z oddaniem do użytku drugiej takiej śluzy – w Janowicach, km 232,4. Z kolei A. Arkuszewski (Arkuszewski, 1985, s. 352) podał, że „w ostatnich latach przed 1939 r. wybudowano dodatkowo drugie śluzy pociągowe w Rędzinie i Janowicach o wymiarach 225 x 12 m”. W wielu innych poważnych publikacjach są też błędne dane o stopniu Rędzin.

²⁰ Ta druga (nowa) śluza w Rędzinie była przebudowywana przez Francuzów, jeńców wojennych, a także Polaków, co upamiętnia 2-języczna tablica pamiątkowa z wezwaniem do marynarzy odrzańskich, by nie zapomnieli o tym. Umieszczono ją obok sterowni między górnymi głowami śluz.

²¹ Decyzja o budowie zapadła we wrześniu 1933 r., a uroczyste otwarcie nastąpiło 8 grudnia 1939 r.

poniżej Pławniowic, w km 24 kanału i kilkaset metrów poniżej mostu autostrady Wrocław–Gliwice nad Kanałem Gliwickim.

Tą samą doliną Kłodnicy biegł także **Kanał Kłodnicki**, którego budowę rozpoczęto w 1792 roku a który uruchomiono na całej długości (45,7 km) w 1806 roku, łącząc Koźle z Gliwicami i dalej z Zabrzem, wchodząc do podziemi kopalni węgla „Królowa Luiza”. Był to kanał wzorowany na rozwiązaniach angielskich, a zatem o niewielkich gabarytach, służy miały wymiary zaledwie 36,57 do 38,23 m długości, szerokość w głowach 4,08–4,72 m i głębokość 0,9 m, umożliwiały zatem żeglugę barkami 27,5 t, które były ciągnięte z ładu końmi²² lub przez ludzi. Na kanale było aż 18 śluz. Kanał kilkakrotnie przebudowywano, głównie pod kątem dostosowania go do gabarytów ówczesnych barek odrzańskich, tj. 34,5 x 3,87 x 1,0 do 1,2 m, czyli o ładowności 100 t. W 1828 roku wypłynęło z Gliwic tym kanałem 413 barek, a w szczytowym 1852 roku przewieziono nim 73 500 t (głównie węgla oraz wyrobów z żelaza i cynku) w dół do Koźla, oraz 14 600 t w górę. Dokonano wówczas 2355 śluzowań, odprowadzając z portu Gliwice 6 barek dziennie. Już w 10 lat po tym szczycie przewozowym korzystanie z Kanału Kłodnickiego zaczęło maleć. Główne powody to: zbyt liczne śluzy na trasie, małe gabaryty śluz i statków, długi czas na pokonanie trasy Gliwice–Koźle, bo aż półtora dnia przy holowaniu koniem, a w 1904 roku parowiec „Kłodnitz” pokonał tę odległość w 10 godzin, holując kilka (cztery?) barek. Stały brak wody na śluzowanie stwarzał często problemy nie do pokonania. Już w 1834 roku zrezygnowano z eksploatacji odcinka Zabrze–Gliwice. Kolej coraz bardziej stawiała się konkurencyjna dla tak małogabarytowego kanału. Karol Jonca podkreśla, że „stary kanał kłodnicki był czynny do lat trzydziestych XX wieku. W pobliżu Koźla statki kursowały na kanale jeszcze w 1939 r.”, ale już w 1913 roku przetransportowano nim zaledwie 3 tys. t węgla (Jonca, 1963b, s. 62 i 65). Decyzja o budowie nowoczesnego Kanału Gliwickiego skazała Kanał Kłodnicki na pozostanie już tylko zabytkiem techniki. Pod tym kątem prezentuje go Artur Zbiegieni (Zbiegieni, 1998), podając ciekawostki przede wszystkim konstrukcyjne i z zakresu działania śluz, pochylni, załadunku statków itp.

W innych polskich publikacjach o obu tych kanałach są spore rozbieżności. I tak, A. Arkuszewski (Arkuszewski, 1985, s. 370 i 419–431) operuje nazwą „tak zwany Kanał Kłodnicki” i datami oraz danymi techniczno-eksploatacyjnymi nieco odmiennymi od tych powyżej, wziętymi od Artura Zbiegieniego (Zbiegieni, 1998), Karola Joncy (Jonca, 1963b) i z monografii Juliana i Edwarda

²² Vide Wołoszyn, Wołoszyn, 1980, s. 473. Dobrze zachowany jest ujściowy odcinek Kanału Kłodnickiego między osiedlem Kłodnica a rz. Odą. Jadąc z Opola przez Otmęt szosą do Kędzierzyna, w Kłodnicy, tuż powyżej mostu nad kanałem, po lewej ręce, do dziś można zobaczyć dawną śluzę. Co zaś tyczy się wzorów angielskich wykorzystanych do budowy Kanału Kłodnickiego, to odsyłam do publikacji: M. Clarke, *Kanały Anglii – wczoraj i dziś*. W: *Rzeki: kultura, cywilizacja, historia*, pod red. J. Kułuniaka, t. 5, Katowice 1996, s. 107–134.

Wołoszynów (Wołoszyn, Wołoszyn, 1980). Zaskakujące jest natomiast – moim zdaniem – że u H.-J. Uhlemanna (Uhlemann, 1999) nie ma żadnych informacji o tych kanałach jako przynależnych do Odrzańskiej Drogi Wodnej. Jednakże ten sam autor zagadnieniu temu rok wcześniej poświęcił sporo miejsca, przy czym proporcja jest jak 3:2 w objętości tekstu liczonego szpaltami. Kanał Kłodnicki opisał dość dokładnie i z danymi technicznymi oraz eksploatacyjnymi, natomiast w przypadku Kanału Gliwickiego jest to ogólny opis zakończony dezinformacją (Uhlemann, 1998, s. 474), iż po zniszczeniach wojennych zaczęła go eksploatować Polska dopiero w 1950 roku, gdy wszystkie źródła piszą o uruchomieniu żeglugi (przewóz węgla) z Gliwic do Koźła już w sierpniu 1945 roku (np. Arkuszewski, 1985, s. 375; Gruszecki, 1974, s. 90; Gruszecki, 1975, s. 336 i 344). Publikacje polskie, podające dane źródłowe, były i są ogólnodostępne – zwłaszcza w Instytucie Śląskim w Opolu – co więc stało na przeszkodzie, by do nich sięgnąć?²³

W kontekście relacji o kanałach: Kłodnickim i Gliwickim, zwłaszcza o tym drugim, wszyscy ten temat poruszający (Uhlemann, 1998, s. 474; Gruszecki, 1982, s. 37; Jonca, 1963a, s. 207; Kubec, 1995, s. 12) zwracają uwagę, że „Długo oczekiwane rozpoczęcie robót ziemnych przy kanale Odra–Dunaj nastąpiło jeszcze w końcu 1939 r. Dnia 8 grudnia 1939 r. minister Rzeszy R. Hess dokonał w Blachowni uroczystego otwarcia ruchu na Kanale Gliwickim. W kilka godzin później dygnitarze faszystowscy ogłosili z dużą pompą rozpoczęcie prac przy kanale Odra–Dunaj w pobliżu Nowej Wsi (pod Kędzierzynem). Według ich przewidywań oddanie do użytku kanału Odra–Dunaj nastąpiłoby w 1945 roku”²⁴ (Jonca, 1963a, s. 207). Dalej, prof. K. Jonca dorzuca, że roboty przy początkowym odcinku tego kanału zostały wstrzymane już przypuszczalnie w maju 1941 roku (Jonca, 1963a, s. 211).

Jak podał B. Dopierała: „Ostatnią z planowanych inwestycji miało być przystosowanie do żeglugi Odry między Koźlem a Morawską Ostrawą, co dałoby bezpośrednie powiązanie morawskiego okręgu przemysłowego z niemieckim systemem śródlądowego systemu dróg wodnych oraz ułatwiłoby zbudowanie kanału Odra–Dunaj. Wybuch wojny światowej i jej bezpośrednie następstwa nie tylko uniemożliwiły realizację tych projektów, lecz doprowadziły do częściowe-

²³ Co więcej, jest to chyba dezinformacja zamierzona, gdyż H.-J. Uhlemann był w Polsce w 1997 r., zbierając m.in. dokumentację do swoich publikacji. Potwierdzeniem tego są jego fotografie z Odry (Uhlemann, 1999, s. 28–31, 126–128; Uhlemann, 1998, s. 474), a także własna informacja o Kanale Kędzierzyńskim jako tym, w budowie którego wykorzystano pierwszych 7 km rozpoczętego w 1939 r. kanału Odra–Dunaj.

²⁴ W kwestii budowy kanału Odra–Dunaj ostro wypowiada się Jaroslav Kubec z Pragi, ilustrując rozważania fotografią hitlerowskich dygnitarzy dokonujących 8 grudnia 1939 r. „sławnego pierwszego sztychu łopata” (Kubec, 1995, s. 12–13). Porównaj również odsyłacz 99 u K. Joncy (Jonca, 1963a, s. 218).

go zniszczenia rozpoczętych przed wojną prac. Dopiero w r. 1942 przystąpiono do realizacji zaplanowanych przed wojną inwestycji" (Dopierała, 1963, s. 119). Brak pieniędzy uniemożliwiał jednak szybki postęp robót w systemie odrzańskim. Wiązało się to przede wszystkim z sytuacją rywalizacji Hamburga ze Szczecinem, co B. Dopierała skomentował następująco:

„Szczególnie wiele po budowie kanału Odra–Dunaj obiecywały sobie koła gospodarcze Szczecina. Od wielu bowiem lat zaplecze Szczecina kurczyło się od zachodu na korzyść Hamburga, a na wschodzie po I wojnie światowej w coraz większym stopniu ograniczało się do obszarów leżących wewnątrz granic państwa niemieckiego. Plany budowy kanału Odra–Dunaj otwierały perspektywy rozszerzenia zaplecza Szczecina w kierunku południowo-wschodnim na wszystkie państwa położone nad Dunajem [...] Szczecin stanie się najdogodniejszym portem morskim dla Wiednia" (Dopierała, 1963, s. 127)²⁵. Kończąc kwestię „przedłużenia Odry do Dunaju”, czyli budowy połączenia Odra–Dunaj, należy przywołać parę faktów dla zobrazowania całości problemu. I tak, np. 20 listopada 1938 roku, czyli następnego dnia po okrojeniu Czechosłowacji na rzecz III Rzeszy według dyktatu monachijskiego, podpisano w Berlinie niemiecko-czechosłowacką umowę o wspólnej (!) budowie kanału Odra–Dunaj (Dopierała, 1963, s. 239). Problem ten do dziś budzi w Czechach oburzenie i ostre komentarze (Kubec, 1995, s. 11–13). Nie było jednak konkretnych robót w terenie poza przygotowawczymi, a i te przerwano ostatecznie po klęsce stalingradzkiej 2 lutego 1943 roku, kiedy to rząd Rzeszy, ogłaszając tzw. totalną mobilizację, wstrzymał wszystkie prace, które nie służyły bezpośrednio potrzebom wojennym" (Dopierała, 1963, s. 242).

Nie bez wpływu zapewne było też równoczesne szczegółowe (!) rozważanie planistyczne budowy „Oder–Krakau–Kanal”, zwanego wówczas też kanałem Odra–Wisła (Kraków), a w naszych czasach Kanałem Śląskim, via ROW (zob. Miłkowski, 1976, rozdz. 6.1, s. 151–156). Został on zatwierdzony do budowy 22 kwietnia 1944 roku (tj. w czasie świętowania urodzin Hitlera) i natychmiast ruszono z robotami przygotowawczymi w terenie (przepusty, żelbetowe rurociągi itp.) na początku trasy kanału, czyli w rejonie Brzezic i Starego Koźła, co można i teraz obejrzeć idąc od Odry w kierunku Zakładów Azotowych „Kędzierzyn” i stacji kolejowej Bierawa na linii Kędzierzyn–Racibórz.

W kontekście kanału Odra–Wisła (Kraków) dorzucić trzeba natomiast, iż już w epoce C.K. Austrii jednocześnie w Wiedniu Lobau i w Krakowie rozpoczęto budowę połączenia żeglugowego Dunaj–Wisła (Miłkowski, 1995, s. 92

²⁵ J. Kubec zwraca uwagę (Kubec, 1995, s. 12), że już w latach 1934–1937 zbudowano na Odrze pod Koblovem, u ujścia rz. Ostravicy, jaz – istniejący do dziś – pod kątem budowy połączenia Odra–Dunaj. Szerzej zagadnienie to referuje Krystian Heffner (Heffner, 1984, s. 114), a rozpoczęte w latach 1911–1915 roboty w Austrii – M. Miłkowski (Miłkowski, 1995, s. 92).

wraz z przypisem 7; Heffner, 1984, s. 110). Projekt hitlerowski Odra–Wisła był zatem do pewnego stopnia „odgrzaniem” projektu austriackiego z początku XX wieku.

Żegluga odrzańska

Bezwzględnie trzeba podkreślić raz jeszcze, że opisane wyżej działania inwestycyjne zostały niejako wymuszone zjawiskami hydrologicznymi, suszami, przekładającymi się bardzo szybko na niżówki, czyli niskie stany wód w rzekach, i niemożliwość uprawiania na nich żeglugi.

Znany hydrolog, profesor Uniwersytetu Warszawskiego – Zdzisław Mikulski, charakteryzując ogólnie ten okres, napisał:

„[...] wreszcie 1904 – jedna z największych niżówek, kiedy niemal w całej Europie stanęła żegluga. Ta niżówka dominuje jeszcze do dziś na niektórych odcinkach Wisły i Odry. Również lata 1913 i 1920 należały do bardziej posusznych.

W drugiej połowie 1921 r. panuje na terenie Polski i krajów ościennych katastrofalna, długotrwała niżówka, dająca się szczególnie we znaki [...], także na całej Odrze. Niżówka ta w wielu miejscowościach do dziś nie została przekroczona. Z kolei po suchych latach 1924/25 zanotowano wyjątkowo małe przepływy w czasie surowej zimy 1929 r. [...].

Szeroki zasięg miała głęboka niżówka letnia 1930 r., dominująca [...] na niektórych odcinkach Odry. Również [...] letnia niżówka 1934 r. [...]" (Mikulski, 1965, s. 163).

H.-J. Uhlemann, powołując się na oficjalne sprawozdanie Zarządu Dróg Wodnych Rzeszy (Tätigkeitsbericht der Reichswasserstrassenverwaltung Anfang 1931), informuje, że od września 1929 roku zaczął się okres niskich stanów wód, a „rok 1930 był, niestety, rokiem rekordowym niskich przepływów i jednocześnie rokiem katastrofalnie wysokich wód”²⁶ (Uhlemann, 1999, s. 110).

Oczywiste jest, że przewozy żeglugowe Odrą w tym okresie (susz) również nie mogły być normalne, były znacznie mniejsze. Barki o zanurzeniu powyżej 1,5 m mogły pływać w 1927 roku tylko przez 255 dni, w 1928 roku przez ...143 dni, a w 1929 roku zaledwie przez 123! Sygnałem alarmowym była posucha w 1921 roku, spowodowała ona, że już od 5 maja 1922 roku żegluga odrzańska została wstrzymana, mimo uruchomienia sztucznej fali z wody zgromadzonej na stopniach wodnych powyżej Wrocławia, 979 statków zostało unieruchomionych. Średnie roczne niskie przepływy Odry w Brzegu Dolnym poniżej Wrocławia

²⁶ W oryginale: „Das Jahr 1930 war also leider ein Rekord Jahr niedrigster Wasserführung und zugleich ein Katastrophenjahr in bezug auf Hochwasser [...]” (Uhlemann, 1999, s. 110).

wynoszące $SNQ = 46 \text{ m}^3/\text{s}$ spadły w 1921 roku do... $21 \text{ m}^3/\text{s}$! Okres późniejszy był też niewiele lepszy, np. w latach 1928–1932 od 807 do 908 statków musiało całymi miesiącami oczekiwać na wyższą, zwykle jesienną, wodę, by móc dotrzeć do celu (Uhlemann, 1999, s. 109–110; Born, 1948, s. 458–459 i 463)²⁷. Trzeba zważyć, że dopiero przepływ $80 \text{ m}^3/\text{s}$ w Brzegu Dolnym gwarantował głębokość 1,50 m, czyli głębokość minimalną żadaną przez żeglugę, natomiast podczas suszy przepływy 21 a nawet 18–19 m^3/s dawały głębokość zaledwie 1,0–1,1 m, a więc nie pozwalały na normalne pływanie barek 400-tonowych.

Tabela 1

Przewozy ładunków Odrą w 1910 i 1914 roku (w tys. t)

W dół Odry	1910	1914	W górę Odry	1910	1914
Śląsk–Szczecin	25,8	385,3	Szczecin–Śląsk	744,1	1020,9
Śląsk–Berlin	1369	1490	Berlin–Śląsk	17	34
Berlin–Szczecin	84	255	Szczecin–Berlin	519	389

Źródło: Małek, 1960, s. 321, 313 i 305.

Ponieważ do i z Berlina ładunki z i na Śląsk płyną Odrą i kanałem Odra–Szprewa, a dla Szczecina takim łącznikiem Odry z Berlinem jest połączenie Odra–Hawela, Odra między początkami tych kanałów (Fürstenberg, km 553,45 i Hohensaaten, km 667,00) była bardzo mało wykorzystywana żeglugowo. Celem wywozu ze Śląska i Szczecina był przede wszystkim Berlin. Jeśli z kolei przyjrzyć się bliżej powyższym przewozom, to wynika z nich, iż Śląsk wywoził towary przede wszystkim do Berlina, a odbierał zeń znikome ładunki w drogę powrotną, podobnie było ze Szczecinem i Berlinem, przewozy długodystansowe w znaczących wówczas ilościach prowadziły ze Szczecina wprost na Śląsk, natomiast relacja Szczecin–Berlin była o wiele mniej wykorzystywana niż bezpośrednio na Śląsk. Trendy te odwróciły się w okresie międzywojennym (tab. 2–3).

Z tabeli 2, przedstawiającej natężenie ruchu na śluzach Rędzin w latach 1927–1937, wynika „odrzańska prawidłowość”, że ze Śląska w dół Odrą, czyli do Berlina i do Szczecina, płynęły przede wszystkim barki załadowane, a tylko niewielki procent pustych (w 1927 r. 1,8% całości, 5,6% w 1930 r., 4,2% w 1933 r., 1,8% w 1936 r. i 1,4% w 1937 r.), natomiast w górę rzeki ponad połowa jednostek zmierzała bez ładunku (55% w 1927 r., 62% w 1930 r. i 1933 r.,

²⁷ Por. ods. 14. Tadeusz Kostecki i Józef Kwiatkowski w studium *Drogi wodne w dorzeczu Odry* (Zeszyty Odrzańskie nr 2, Warszawa: TRZZ 1965) stwierdzili, że „Z analizy 31 lat z okresu 1915–1952 wynika, że w 12 latach, tj. w około 40% lat, żegluga nie mogła mieć zapewnionej minimalnej głębokości (120 cm na Odrze środk.) w ciągu całego sezonu żeglugowego”, s. 30 i 14, pomimo alimentacji ze zbiorników.

71,9% w 1936 r. i 73% w 1937 r.). Innymi słowy, jest to potwierdzenie prawidłowości odnotowanej tu wcześniej, w okresie do 1914 roku.

Tabela 2

Natężenie ruchu na służach Rędzin w latach 1927–1937

Rok	Płynące w górę rzeki		Płynące w dół rzeki	
	ogółem	w tym puste	ogółem	w tym puste
1927	8 889	4 907	8 483	159
1930	7 122	4 465	7 087	397
1933	6 793	4 225	7 280	303
1936	9 628	6 923	9 581	174
1937	10 701	7 778	10 764	155

Źródło: Małek, 1960, s. 317; Lambor, 1948, s. 164.

Tabela 3

Przewozy towarowe Odrą w latach 1921–1937 (w tys. t)

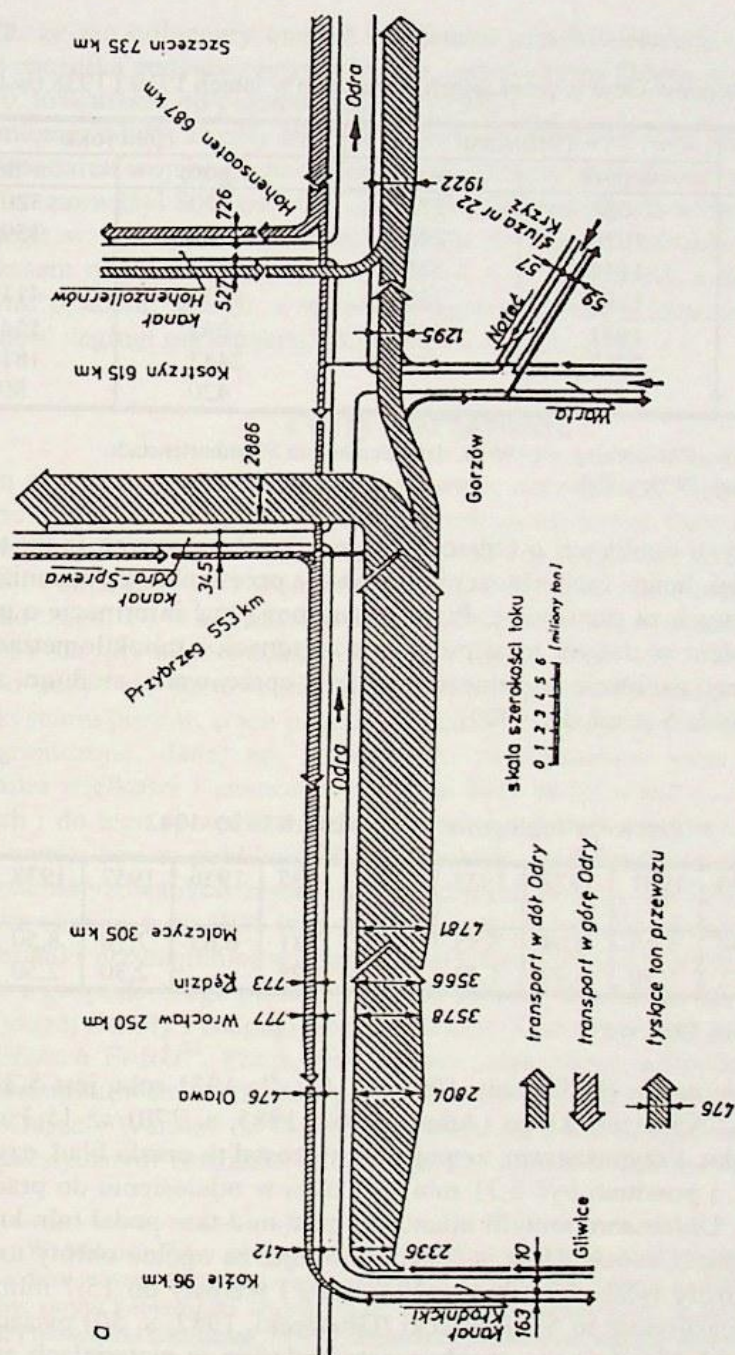
Kierunek	1921	1927	1930	1933	1937
Śląsk–Szczecin	191,4	593,4	732,0	486,6	717,0
Szczecin–Śląsk	146,4	667,9	424,0	285,2	719,4
Śląsk–Berlin	411	2387	1823	1320	2338
Berlin–Śląsk	12	48	59	47	84
Szczecin–Berlin	109	498	766	1312	1290
Berlin–Szczecin	124	297	279	309	210

Źródło: Małek, 1960, s. 321, 313 i 305.

Dla lepszego zrozumienia wahań wielkości przewozów towarowych należy przypomnieć, że 1937 rok był rokiem prosperity gospodarczej i wytężonych usiłowań wzmocnienia życia gospodarczego na wschodzie III Rzeszy, a 1930 rok – rokiem kryzysu²⁸ (Małek, 1960, s. 303).

Dobrą ilustracją, do tego także liczbową, jest pokazany za Julianem Lamborem (Lambor, 1948, s. 163) wykres potoku ładunków transportowanych Odrą w 1936 roku (zob. rys. 2). Z kolei Don Edward Bierman (Bierman, 1973, s. 199) na podstawie publikacji szwedzkiej (N. Holmberg, *Oderhandeln*, Lund 1941) i materiałów wojskowego wywiadu USA z 1944 roku sporządził tabelaryczne porównanie potoków przewozów towarowych w przekrojach głównych portów odrzańskich w latach 1910 i 1938, a więc w okresach rozwoju gospodarczego w Niemczech na krótko przed I i II wojną światową (zob. tab. 4).

²⁸ Gwoli informacji historycznej podaję, że kryzys światowy w latach 1929–1935 ogarnął także gospodarkę europejską, najbardziej Niemcy, w mniejszym stopniu Polskę.



2. Potok ładunków transportowanych Odra w 1936 r.

Natężenie przewozów Odrą w przekrojach portowych w latach 1910 i 1938 (w tys. t)

Port	1910 roku		1938 roku	
	w górę	w dół	w górę	w dół
Koźle	638	2735	470	3201
Wrocław	1070	2831	787	3595
Głogów	1144	3210	.	.
Przybrzeg ^a	1185	3331	1055	4119
Kostrzyn	1041	1503	991	1544
Szczecin	2062	1323	2443	1814
Świnoujście	.	.	420	809

^a ówczesna nazwa Fürstenberg, od 1961 r. dzielnica miasta Eisenhüttenstadt.
Źródło: Bierman, 1973, s. 199.

Mimo licznych publikacji o Odrze żeglugowej poruszających m.in. te same tematy, są w nich liczne rozbieżności i nie zawsze przesłanka dla uznania akurat określonych danych za prawdziwe. Przykładem mogą być informacje o przewozach Odrą ogółem w danym roku podawane w tonach i tonokilometrach. Doświadczyłem tego osobiście współuczestnicząc w opracowaniu studium, z którego pochodzi tabela 5 (Uciński, 1979).

Przewozy żeglugowe Odrą w latach 1930–1942

Jednostka miary	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1942
Mln t	5,90	5,13	4,08	5,55	6,70	6,31	6,65	7,70	8,50	15,70
Mld tkm	.	1,70	1,42	1,42	1,78	1,78	.	2,30	2,50	.

Źródło: Uciński, 1979, s. 51.

U H.-J. Uhlemanna (Uhlemann, 1999, s. 113) dla 1931 roku jest 5,31 mln t, natomiast u A. Arkuszewskiego (Arkuszewski, 1985, s. 370) aż 15,3 mln t w tymże 1931 roku. Przypuszczam, że popełniony został tu czeski błąd, czyli przedstawienie cyfr, i powinno być 5,31 mln t. Z kolei w odniesieniu do pracy przewozowej H.-J. Uhlemann pomylił miano: zamiast mld tkm podał mln km, natomiast A. Grodek (Grodek, 1948, s. 399) informuje, że ogólne obroty towarowe na Odrze wynosiły tylko 4,7 mln t w 1938 roku i wzrosły do 15,7 mln t już w 1942 roku. Kwestionuje to S. Gruszecki (Gruszecki, 1982, s. 50) pisząc, że ten wzrost do ponad 15 mln t nie znajduje potwierdzenia w materiałach archiwalnych, a „ze ściśle tajnych statystyk niemieckich dotyczących [...] czerwca 1943 r.

wynika, że nie odbiegały one od rezultatów przedwojennych, a wg monachijskiego rocznika statystycznego z 1949 r. przewozy na Odrze w 1942 r. były nawet o 0,36% niższe od przedwojennych [1938 r.]”.

Pamiętać należy, iż cały transport niemiecki po 1938 roku podporządkowany był gospodarce wojennej, co rzutowało na kierunki i wielkości przewozów. Ponadto, co zauważył S. Gruszecki, „na wydajność transportu w ogóle, a transportu rzeczowego w szczególności istotny wpływ wywierają warunki atmosferyczne. Tymczasem od 1939 r. aż do lutego 1943 r. kolejne zimy z silnymi mrozami i dużymi opadami śniegu, a w lecie długotrwałe susze, poważnie ograniczyły aktywność żeglugi odrzańskiej” (Gruszecki, 1982, s. 50).

Porty odrzańskie

Nim przyjrzymy się przeładunkom portów odrzańskich, warto zwrócić uwagę na pewną „prawidłowość” w publikacjach na ten temat. Otóż jest tam dziwna luka dla okresu od ok. 1922 roku aż po 1936 rok, czyli dla lat wychodzenia ze stagnacji i zniszczeń po I wojnie światowej a następnie lat światowego kryzysu gospodarczego. To w odniesieniu do źródeł niemieckich. Natomiast polskie podręczniki i skrypty akademickie wydane w latach 1948–1981, z których i mnie przyszło uczyć się portów, nie dawały żadnych (!) informacji o praktycznym wykorzystaniu portów, o ich przeładunkach itp. Gdy zaś podawano, zwykle bardzo ograniczone, dane, np. o wielkości przeładunków jako podstawowym wskaźniku wielkości i znaczenia portu, to były to informacje o portach zagranicznych i do tego sprzed lat. Działo się tak i w latach następnych²⁹. Zauważyć jednak warto, że i w publikacjach niemieckich, wielokrotnie i tu cytowanych, nie ma usystematyzowanych zestawień dotyczących portów odrzańskich we wspomnianym okresie, a po 1938 roku z reguły brak jakichkolwiek informacji.

Wzmianki przynajmniej wymaga w kontekście źródeł o portach i generalnie o Odrze z gospodarczego punktu widzenia książka Włodzimierza Korcza, profesora Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Zielonej Górze, wydana pośmiertnie, *Odra w dziejach Polski*³⁰. Praca, poświęcona „stosunkom politycznym [...] i nie mniej skomplikowanym dziedzinom gospodarczym wiążącym się z żegluga i handlem na Odrze i Warcie” (s. 7), nic oryginalnego, autorskiego, nie wnosi nawet w specjalistycznym rozdziale 3, w części II: *Epoka nowoczesna*, poza samym

²⁹ Np.: W. Mamak, *Porty rzeczne*, skrypt Politechniki Warszawskiej, PWN 1957, gdzie na s. 16 podano dane jedynie dla portów reńskich w 1925 i 1926 r.; Z. Szling, J. Winter, *Drogi wodne śródlądowe*, skrypt Politechniki Wrocławskiej, 1988; W. Wszelaczyński, *Drogi wodne śródlądowe*, skrypt Politechniki Gdańskiej, 1990; J. Siemiński, *Śródlądowe zespoły miejsko-portowe. Przyczynek do planowania przestrzennego*, Politechnika Warszawska, PWN 1973.

³⁰ W. Korcz, *Odra w dziejach Polski*, Zielona Góra: Lubuskie Towarzystwo Naukowe 1998.

sformułowaniem „Epoka nowoczesna”, którym określa okres od... Fryderyka II, czyli od ok. 1750 roku, do 1989 roku (sic!). Rozdział ten, oparty w zasadzie na jednym źródle (*Monografia Odry*, 1948), poza rozważaniami o statkach z XVI-XVIII wieku, nie daje żadnych konkretnych informacji o portach. I to wszystko, mimo istnienia wspaniałego wzorca, tj. *Wisły w dziejach Polski* Stanisława Gierszewskiego (Gdańsk: Wydawnictwo Morskie 1982), którą to publikację Włodzimierz Korcz jakby mimochodem, en passant, zauważa (s. 140).

Tabela 6

Ruch statków i przeładunki w porcie Szczecin
w latach 1900, 1910 i 1915

Rok	Ruch statków	Przeładunki towaru (w t)
1900	4 582	3 280 889
1910	5 177	4 803 914
1915	5 926	6 245 538

Źródło: Gruszecki, 1982, s. 30; Dopierała, 1963, s. 16, 244 i 246.

Tabela 6 prezentuje dane o ruchu statków i przeładunkach w porcie szczecińskim w latach 1900, 1910 i 1915. Zestawione tabelarycznie dane o śródlądowych obrotach wodnych Szczecina dla lat 1920–1937 dał tylko B. Dopierała (Dopierała, 1963, s. 124), porównując je z 1913 rokiem jako rekordowym dla całego badanego okresu. Wyniki 1913 roku to 2,313 mln t w przywozie i 2,740 mln t w wywozie, czyli 5,053 mln t!³¹.

Interesujące wydaje się stwierdzenie S. Gruszeckiego (Gruszecki, 1982, s. 30), że podczas I wojny światowej Szczecin „był jedynym portem Niemiec wolnym od skutków działań alianckich. Według planów rządu Rzeszy miała tam trafiać masa towarowa z nabytków terytorialnych przewidywanych na wschodzie Europy. Wszystko to sprawiło, że port szczeciński został znacznie rozbudowany. Również jego połączenie śródlądowe z okręgiem berlińskim poddano modernizacji, przebudowując tuż przed wybuchem I wojny światowej Kanał Winański (14 VI 1914 r.). Umożliwiło to wprowadzenie barek o nośności 600 t zamiast jak dotąd 400 t. Szczecin obwołano »portem Berlina«, choć dwukrotnie dalej położony od stolicy Hamburg wysyłał do niej drogą wodną Łaby (w 1913 r.) niemal pięć razy więcej towarów”. (Ze Szczecina do Berlina wodą jest 135 km, a z Hamburga do Berlina 280 km).

³¹ B. Dopierała w tab. 8 tu przywoływanej (Dopierała, 1963, s. 124) popełnił istotny błąd, opisując identycznie przywóz i wywóz, mamy więc np. przywóz do Szczecina w górę Odry oraz wywóz ze Szczecina w dół Odry itd.

Zdeterminowanie Szczecina i parcie na budowę tych nowych dróg wodnych oraz poprawę Odrzańskiej Drogi Wodnej miało źródło nie tylko w dominującej roli Hamburga jako portu, ale także w przegrywaniu konkurencji z Gdańskiem – jako de facto portem niemieckim – ale też z nowym portem polskim, Gdynią. Obrazuje to tabela 7.

Tabela 7

Przeładunki Szczecina na tle Hamburga, Gdańska i Gdyni w latach 1913–1938 (w mln t)

Rok	1913	1925	1930	1932	1935	1936	1937	1938
Szczecin	6,2	4,1	4,8	3,3	6,0	8,4	8,3	8,2
Hamburg	25,4	19,3	24,6	19,8	19,9	22,0	25,2	25,7
Gdańsk	2,4	2,7	8,2	5,4	5,0	5,6	7,2	7,1
Gdynia	–	0,05	3,6	5,1	7,4	7,7	9,0	9,1

Źródło: Dopierała, 1963, s. 244.

Szczecin osiągnął rekordowe przeładunki w 1936 roku – 8,368 mln t, Hamburg 26,9 mln t w 1929 roku, a Gdańsk 8,6 mln t w 1928 roku, Gdynia miała stałą tendencję wzrostową: 1931 rok – 5,5, w 1932 roku – 5,1 i już 6,1 mln t w 1933 roku, przy czym według Czesława Klebana (Kleban, 1973, s. 166) Gdynia odnotowała już w 1924 roku pierwsze przeładunki: 10,2 tys. t, a w rok później, w 1925 roku, było 55,6 tys. t.

Bazując głównie na informacjach S. Gruszeckiego zostały zestawione w tabeli 8 przeładunki towarowe w portach odrzańskich.

Tabela 8

Przeładunki w głównych portach Odry w latach 1936–1943 (w tys. t)

Port	1936	1937	1938	1939	VI 1943
Koźle	3387	3854	3858	3822	.
Opole	93	88	130	.	.
Wrocław	643	504	825	721	34
Malczyce	822	847	709	.	71
Nowa Sól	80	85	97	.	.
Frankfurt n.O	67	61	.	1316	.
Kostrzyn	68	73	126	153	.
Szczecin	4270	4230	.	3714	312

Źródło: Gruszecki, 1982, s. 44; dane dla 1938 r. zostały wzięte z opracowania Zawadka, 1998, s. 135, dane dla Koźla – Jonca, 1963b, s. 67, a dla Kostrzyna – Ross, 1940, s. 32.

W tabeli 8 zostały podane przeładunki towarów w głównych portach odrzańskich, w tym w Kostrzynie, leżącym w ujściu Warty, zwyczajowo zaliczanym

do portów odrzańskich. Z uwagi jednak na to, że Warta stanowi główny dopływ Odry i do tego jest drogą wodną śródlądową mocno powiązaną historycznie ze Szczecinem, właściwe jest, sądzę, podać kilka danych statystycznych o wielkości przeładunków głównych portów warciańskich – w danym razie w obrębie III Rzeszy. Otóż według F. Rossa najważniejszym portem Warty był **Gorzów Wielkopolski**, który odnotował rekordowe przeładunki w 1913 roku – 129 tys. t, w tym wwóz 79 tys. t, następnie brak danych, po czym przeładunki kształtowały się odpowiednio: w 1932 roku – 52 tys. t i 34 tys. t, w 1934 roku – 103 tys. t i 56 tys. t, w 1935 roku – 93 tys. t i 61 tys. t, w 1937 roku – 114 tys. t i 78 tys. t, a w 1938 roku – 102 tys. t i 73 tys. t. Dochodziło do tego drewno w tratwach, np. w 1936 roku 13 561 t, w tym wwóz 9932 t, ale w 1938 roku odpowiednio tylko już 3299 i 2283 t (Ross, 1940, s. 30). Dalej F. Ross (s. 32–33) opisuje zbudowany w 1911 roku **port w Skwierzynie**, mający dobre powiązania kolejowe. Port ten odnotował rekordowe przeładunki w 1929 roku, a to 18 173 t, w tym wwóz 873 t, w latach następnych obroty spadały, wynosząc odpowiednio w 1936 roku – 11 835 i 1136 t, w 1937 roku – 7368 i 759 t oraz w 1938 roku – 9841 i 1693 t.

Pamiętać tu należy, że do 1939 roku granica niemiecko-polska przecinała Wartę na zachód od Międzyzychodu i prowadziła na północ do Noteci u ujścia Drawy i dalej Notecią do ujścia do niej Gwdy, skąd – pozostawiając po niemieckiej stronie Ujście i Piłę – biegła w kierunku północno-wschodnim, na Chojnice. Krzyż był węzłową stacją graniczną (przede wszystkim) na linii kolejowej Berlin–Krzyż–Piła–Chojnice–Tczew–Malbork–Prusy Wschodnie, ale też służyła nr 22 Krzyż, na drodze wodnej Odra–Warta–Noteć–Brda–Wisła, będąca służą graniczną polsko-niemiecką, była ostatnią licząc od Bydgoszczy. **Ujście ma port** zbudowany w latach 1934–1956 w ujściu Gwdy; jest on traktowany jako port Piły, położonej 11 km w górę Gwdy, Niemcy nazywali go wprost Piła-Ujście (Schneidemühl-Usch). Wcześniej korzystano z nabrzeża a nie z basenu portowego. Port ten osiągał przeładunki 3729 t w 1928 roku, 41 731 t w 1933 roku, a później, po kilkuletnim spadku, doszedł w 1938 roku do 63 582 t. Stał się on konkurencją dla **portu Krzyż**, mającego przeładunki rzędu 30 tys. t w latach 1929–1934, następnie zwiększone do 52 658 t w 1935 roku, które zmniejszyły się do 25 207 t w 1938 roku (Ross, 1940, s. 48–55). Oba porty, Ujście i Krzyż, miały duże przeładunki kolej-barka i odwrotnie, traktowano je również jako ważne porty graniczne III Rzeszy.

Zwracam uwagę na brak w tabeli 8 **portu Gliwice**, co nie jest przypadkiem. Port ten związany jest z uruchomieniem 8 grudnia 1939 roku Kanalu Gliwickiego (pierwotnie nazwanego Adolf-Hitler-Kanal), co było już sygnalizowane (vide ods. 21). Przeładunki portu w Gliwicach wyniosły 945 tys. t w 1940 roku (w wywozie 907 tys. t), a w 1941 roku 1,2 mln t, w tym wywóz 1,167 mln t, mimo że od 15 lipca 1941 roku nastąpiła na dłuższy czas przerwa w żegludze do portu w Gliwicach spowodowana „oberwaniem się chmury” i zniesieniem m.in. służ

Dzierżno na kanale, powodując powódź doliną rzeki Kłodnicy aż do jej ujścia do Odry w Koźlu.

Od chwili uruchomienia, czyli od 1941 roku, port Gliwice stał się realnym konkurentem **portu Koźle**, który w 1940 roku przeładował 3,4 mln t ładunków, w tym 2,8 mln t w wywozie, a w 1941 roku 3,0 mln t, w tym 2,4 mln t wywóz. Wcześniej, w 1933 roku, port kozielski przeładował 1 530 281 t, w wywozie ok. 1,4 mln t, w tym 1306 tys. t węgla dostarczonego do portu koleją. W latach następnych Koźle przeładowało: 1934 rok – 2 171 304 t, 1937 rok – 3 854 363 t, w tym wywóz 3 307 tys. t węgla z wagonów, a w 1938 roku osiągnięto rekordowe przeładunki w historii portu, bo aż 3 857 661 t.

Zamykając okres Odry pod panowaniem niemieckim, trzeba choć kilka zdań poświęcić flocie odrzańskiej, przede wszystkim w III Rzeszy.

Flota odrzańska

S. Gruszecki (Gruszecki, 1982, s. 40–41) podał, że w 1943 roku flota w systemie Odry liczyła 3461 jednostek, tj. o ok. 4,6% więcej niż w 1938 roku, skutkiem przerzucenia części statków z Wisły, a także holowników i barek z innych krajów okupowanych, np. z Czechosłowacji. Łącznie na Odrze pływało 677 holowników o mocy 156 307 KM, 282 barki motorowe o mocy 25 371 KM oraz 2502 barki bez napędu o łącznym tonażu 956 136 t, przy czym aż 1328 barek było o ładowności 351–900 t i jedna 945-tonowa. A. Arkuszewski (Arkuszewski, 1985, s. 372) informuje natomiast, że np. w tymże 1943 roku było m.in. 280 barek motorowych o tonażu 34 tys. t, ale też że „znaczna część tej floty składała się z jednostek przestarzałych, które szyprowie odrzańscy skupowali na drogach wodnych zachodnich Niemiec”³².

Pewną informacją o wielkości floty na Odrze w końcowym etapie II wojny światowej jest liczba statków zatopionych w Odrze i Kanale Gliwickim celowo bądź w wyniku działań zbrojnych. Według A. Arkuszewskiego (Arkuszewski, 1985, s. 378) ogółem wydobyto 1216 statków, w tym 87 jednostek z napędem o łącznej mocy 16 240 KM, 618 bez napędu o tonażu 207 200 t. Prace oczyszczania szlaków żeglugowych, portów i zimowisk, a później koryt bocznych rzeki trwały aż do 1959 roku, sięgając ogółem tonażu 322 500 t i łącznej mocy silników 20 350 KM. U Marka Zawadki znaleźć można następujący zapis:

„Z wywożeniem towarów z portów odrzańskich wiąże się fakt, iż Rosjanie zagarnęli nieomal wszystkich sprawny tabor odrzański, wydobywali z nurtów rzeki ten, który po pierwszych oględzinach przedstawiał największą wartość [...]”

³² W innym opracowaniu (Gruszecki, 1974, s. 340) autor podał, że 1 maja 1940 r. tabor odrzański liczył ogółem 3355 jednostek, w tym 406 holowników, 233 barki z napędem i 2695 barek bez napędu.

Wielkość taboru zagarniętego przez Rosjan na swoje potrzeby trudna jest do ustalenia. Konsul brytyjski [w Szczecinie – dopisek M.M.] w sprawozdaniu z 15 lutego 1946 r. podaje, iż Rosjanie na Odrze »[...] dysponują około 2700 lichtugami i nieokreśloną liczbą holowników. Te ostatnie pod różnymi banderami, nawet holenderską [...]«. Według tegoż konsula brytyjskiego „w lutym 1946 r. tylko w porcie szczecińskim stało ok. 2000 załadowanych barek [...]” (Zawadka, 1999a, s. 70).

U H.-J. Uhlemanna jest odrębny rozdział *Die Oder nach dem Zweiten Weltkrieg* (Odra po drugiej wojnie światowej) (Uhlemann, 1999, s. 126–128), lecz w nim ani słowa o zniszczeniach wojennych bądź o flocie, natomiast w rozdziale poprzednim mamy wprawdzie wiele o statkach (*Die Schiffe*, s. 116–125), lecz są to informacje sięgające 1934 roku, a potem sporo fotografii (nostalgiczno-wspomnieniowych) wraz z obszernymi opisami. Podobnie jest u K. Kupscha, gdzie na ogólną liczbę 126 stron książki aż 51 poświęconych jest wspomnieniom i opisom armatorów (Kupsch, 1997, s. 69–119), przy czym s. 95–101 traktują o ... czechosłowackiej żegludze odrzańskiej, która powstała 7 marca 1924 roku stosownie do postanowień traktatu wersalskiego z 1919 roku. Jednakże już np. 2 marca 1939 roku zmuszono ją do pierwszej odsprzedaży (?) części statków niemieckim spółkom żeglugowym, powołując się na układ monachijski z 1938 roku (Švarc, 1972, s. 102), później były następne. Innymi słowy – przypuszczalnie zdaniem K. Kupscha – zreferował on dzieje armatora prawie niemieckiego(?).

Odra jako droga wodna przed 1945 rokiem

To, jak prezentowała się Odra jako droga wodna przed 1945 rokiem, oddaje poniższy akapit wzięty od A. Arkuszewskiego, przez długie lata, od pierwszych lat powojennych, bo od 1947 roku, związanego z Odrą:

„Prowadzone od 1740 r. aż do 1943 r., a zatem przez 200 lat, roboty regulacyjne na Odrze wykonywano przede wszystkim pod kątem widzenia potrzeb rolnictwa, to znaczy dążono do uregulowania stosunków wodnych w dolinie, do odwodnienia przyległych do rzeki terenów nizinnych, do ułatwienia spływu wód powodziowych, względnie do zredukowania wielkości fal powodziowych. **Ostatnim celem była żegluga**, której potrzeby dopiero od 50 lat zaczęły odgrywać dominującą rolę. W wyniku wieloletnich prac regulacyjnych Odra przemieniła się w drogę wodną dla barek 400- i 500-tonowych typu wrocławskiego, dostępną także dla barek 650-tonowych typu plauerskiego” (podkreślenie M.M.). Dalej znalazła się jeszcze jedna konstatacja, że „pomimo wielkich nakładów finansowych droga wodna Odry nadal nie odpowiadała potrzebom żeglugi. Dlatego też od 1933 r. zagadnieniu żeglugi odrzańskiej nadano priorytet, przy czym

ustalono, że Odrę trzeba rozbudować w przyszłości dla barek 1000-tonowych³³ (Arkuszewski, 1985, s. 373–374).

A. Arkuszewski w odróżnieniu od innych (S. Gruszecki, B. Dopierała, P. Małek) nie chciał zauważyć, że Odra – szczególnie po 1933 roku, ale też już wcześniej (bo od przegranej I wojny światowej) – była jednym z głównych politycznych argumentów wobec Polski, Czechosłowacji, a także w rywalizacji Hamburga i Łaby ze Szczecinem i Odrą. S. Gruszecki, którego ani razu nie przywołuje A. Arkuszewski, bardzo ostro ten priorytet hitlerowski dla żeglugi odrzańskiej wypunktowuje (Gruszecki, 1982, s. 36–37) jako „propagandę narodowosocjalistyczną”. W dniu 16 czerwca 1933 roku ogłoszono ustawę o „konieczności przezwyciężenia krytycznego położenia żeglugi śródlądowej”, a następnego dnia ruszono z budową zbiornika retencyjnego Turawa pod Opolem, nadając temu olbrzymi rozgłos, lecz zbiornika nie ukończono do 1945 roku, po prostu zabrakło pieniędzy. Natomiast podany u A. Arkuszewskiego (Arkuszewski, 1985, s. 375) piękny 10-letni plan inwestycyjny na lata 1941–1950 określony został jako „mało realny”. Co więcej, znany jest w polskim tłumaczeniu „Plan wieloprzestrzennej gospodarki wodnej w górnym i dolnym obszarze Odry” radcy rządowego budowlanego Liczewskiego z 16 stycznia 1941 roku³⁴, traktujący przede wszystkim o kwestiach ochrony przeciwpowodziowej i związanych z tym inwestycjach żeglugowych (np. połączenie Odra–Dunaj i Łaba–Odra), kończący się konstatacją-wnioskiem, że „Przewiduje się wykonanie tych wielkich zamierzeń w planowanym okresie 10–15-letnim [...]. Niezwłocznie po ukończeniu wojny będą do dyspozycji technicy i robotnicy, toteż roboty te dla dobra Śląska, a przez to całego narodowego gospodarstwa Niemiec winny być zaraz w jak najszerszym zakresie przeprowadzone” (s. 15). Do pomyślnej realizacji tych pięknych planów odrzańskich zabrakło jednego elementu – wygranej wojny.

Odra jako droga wodna żeglowna znalazła się jeszcze w czasie trwania walk radziecko-niemieckich na początku 1945 roku we władaniu wojskowej administracji radzieckiej. Przez cały czas od wyparcia Niemców władze radzieckie odstępowały lub udostępniały pewne części nabrzeży portowych oraz elementy wyposażenia portów i stoczní, a także przekazały kilkadziesiąt statków – nadających się do eksploatacji – władzom polskim. Instrukcja dla polskich Grup Operacyjnych jednak wyraźnie podkreślała, że inicjatywa przekazania leży w gestii dowództwa „wielkich jednostek Armii Czerwonej, które zdobyły dane tereny”

³³ Sylwetka tego zasłużonego dla polskich dróg wodnych, a szczególnie dla Odry, człowieka, jakim był Antoni Arkuszewski, pokazana została we wspomnieniu pośmiertnym w „Gospodarce Wodnej” 2002, nr 10, s. 440–441.

³⁴ Maszynopis 16 s. A4 w tłumaczeniu inż. Kazimierza Górskiego z Brwinowa będący w warszawskim Archiwum Akt Nowych, zespół Główny Urząd Planowania Przestrzennego, sygn. 651, kopie maszynopisu są od 22 sierpnia 1997 r. w posiadaniu Biura Rozwoju Wrocławia i moim.

i że to ono wyznaczy „komisję jednostronną, która to komisja przystąpi do zdawania pod zarząd Polski terytoriów i przedsiębiorstw przemysłowych i gospodarczych, uwzględniając przy tym interesy Polski i Związku Radzieckiego [...] tylko zdane obiekty są traktowane jako własność państwa polskiego, a wszystkie pozostałe stanowią zdobycz wojenną” (Gruszecki, 1975, s. 325).

Przejmowanie terenów przez władze polskie napotykało często olbrzymie przeszkody natury kompetencyjnej władz radzieckich, dyplomatycznej (duże i bezpośrednie zainteresowanie Szczecinem jako portem np. przez Brytyjczyków) i niedostatków organizacyjnych. Wiele z nich stwarzanych było przez Niemców „urabiających” opinie okupacyjnych wojsk ZSRR przeciwko zarządom polskim.

Dla przypomnienia historii najnowszej podaję daty wyzwolenia niektórych dużych miast (Czapliński, Ładogórski, 1970, s. 52) w 1945 roku: Gliwice 24 stycznia, Koźle dopiero 18 marca (Gruszecki, 1974, s. 85), Opole 24 stycznia, lecz na lewym brzegu, w kierunku na miasto Nyse, walki trwały aż do marca, Wrocław był wolny 7 maja, Głogów 1 kwietnia, Zielona Góra 14 lutego, Kostrzyn 12 marca, Gorzów Wielkopolski 31 stycznia, Szczecin 26 kwietnia³⁵ a Świnoujście 5 maja.

Wprawdzie 8 maja 1945 roku oznacza datę kapitulacji bezwarunkowej III Rzeszy Niemieckiej i zakończenia II wojny światowej (w Europie), lecz określenie dokładne, od kiedy dla Odry żeglownej, liczonej wraz z Kanałem Gliwickim, datuje się czas powojenny, a ściślej – czas władztwa polskiego, jest trudne. Dopiero 15 listopada 1945 roku dekretem o Zarządzie Ziem Odzyskanych (DzU RP nr 51, poz. 295) wprowadzono bowiem akt prawny normujący zarządzanie terenami wyzwolonymi mającymi być częścią Polski (Zawadka, 1999a, s. 68).

³⁵ P. Zaremba zapisał, że po wyzwoleniu „pierwsze objęcie Szczecina 28 kwietnia i pierwsze pożegnanie 19 maja. Drugie nasze przybycie 9 czerwca i drugie pożegnanie 19 czerwca. I wreszcie dziś, 4 lipca, trzecie spotkanie w Szczecinie – już na zawsze polskim” (Zaremba, 1977, s. 210). Wiązało się to z protestami USA o nieformalnym i nieuzgodnionym przekazaniu terenów na zachód od Odry. Zarządzanie miastem przejęli z powrotem Niemcy. Z kolei Świnoujście władze polskie przejęły dopiero 4 października 1945 r. (Zaremba, 1977, s. 281), a praktycznie dopiero 9 października 1945 r. (s. 300), natomiast Police, wraz z okolicznymi terenami, pozostawały w kompetencji radzieckiego komendanta wojennego jeszcze przez dalszych 10 miesięcy licząc od 28 września 1945 roku (s. 295).

ODRA PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Początki polskiej gospodarki na Odrze

Odra wraz z infrastrukturą – jak podaje S. Gruszecki (Gruszecki, 1975, s. 346–347) – została stronie polskiej przekazana dopiero 12 sierpnia 1946 roku, przekazywanie rozpoczęło się 14 czerwca 1946 roku i następowało etapowo, odcinkami, poczynając od Kanału Gliwickiego, a kończąc na odcinku od miejscowości Rybaki (km 533), poniżej Krosna Odrzańskiego, do Szczecina Dąbia.

Generalnie Polacy jako nowi władarze Odry – drogi wodnej klasy nieznanej w Polsce przedwojennej, jeżeli chodzi o stopień zagospodarowania hydrotechniczno-żeglugowego – musieli jej dopiero się uczyć. Przede wszystkim w sensie praktycznym: techniczno-eksploatacyjnym. Polska w 1939 roku miała prawie wyłącznie drogi wodne naturalne, nie zawsze uregulowane (casus Wisła), do tego małe hydraulicznie (głębokości, stabilność nurtu, itd.) i tylko kilka przestarzałych konstrukcyjnie sztucznych dróg wodnych: Kanał Królewski wraz ze skanalizowaną Piną, Kanał Augustowski i Kanał Bydgoski – jedyny intensywnie eksploatowany – oraz skanalizowane połączenie Warta–jezioro Gopło–Noteć.

Brak właściwych kadr dawał się wyraźnie odczuć w 1945 roku na już polskiej Odrze. S. Gruszecki, pisząc o szybkim przywróceniu Odry w rejonie Koźła i Opolu do eksploatacji, zaznaczył, że ludność miejscowa – często mówiąca po polsku – oraz rozumiejąca „znaczenie zagospodarowanej Odry i żyjąca z nią przez pracę pokoleń w stoczni czy na barce, starała się nie dopuścić do dalszej dewastacji rzeki, tak zaniedbanej w okresie wojny. Tutaj też znajdujemy wyjaśnienie, dlaczego kwestia wykwalifikowanych kadr, nastroczająca poza Śląskiem niemałych kłopotów, była w Koźlu, Gliwicach i w Opolu mniej dokuczliwa dla kierownictw zarządów wodnych. Odczuwano natomiast brak wyższego personelu technicznego dawniej rekrutującego się przeważnie z Niemców”³⁶ (Gruszecki, 1974, s. 85).

³⁶ Przykładowo K. Jonca podaje (Jonca, 1963b, s. 61), że w powiecie kozielskim już w 1859 r. było 27 właścicieli mających 37 statków odrzańskich. Z mojej zaś znajomości tych terenów w latach 1951–1970 wiem, że Rogi i Rybarze pod Koźlem i Odrowąż k. Krapkowic miały licznych

To spostrzeżenie Stanisława Gruszeckiego potwierdziła po latach Helen Kokott (Kokott, 1994, s. 25 i 27 oraz rozdziały *Flisacy* i *Dobrzeńscy „łodziorze”*). Informuje ona nadto, że dobrzeńscy w końcu lat czterdziestych byli właścicielami 14 barek, a we wsiach wokół Opola, „w Chróścicach, Nowych Siolkowicach i Zimnicach Wielkich oraz w Żelaznej pracowali budowniczo w barkach. W Krapkowicach cumowało 11, a w Opolu 36 dużych barek” (s. 18)³⁷.

Również prof. Adolf Dygacz z Katowic, badający folklor, a przede wszystkim ludowe pieśni Nadodrza, wielokrotnie podkreśla tradycyjne przywiązanie mieszkańców do Odry i pracy na Odrze, np. byli nimi „mataczkorze czyli flisacy, odrzańscy” oraz „łodziorze”, czyli żeglarze pływający na „dużych barkach drewnianych zwanych *bucki*” (Dygacz, 1966, s. 73 i 75). Także prof. Dorota Simonides z Opola zwraca uwagę na dziedziczość zawodu *mataczkorza* i *łodziorza* na górnej Odrze i m.in. odnotowuje wypowiedź jednego z nich: „*Pierwej bym żeglarzem ino ten, co sam przy Odrze mieszkał. A dzisioj to momy od Krakowa od wszystkich stron, co oni ani Odry nie znają*” (Simonides, 1992, s. 92–93)³⁸.

Koźle było wolne 18 marca 1945 roku, a już 21 marca wyjechała z Katowic grupa operacyjna do przejęcia administracji państwowej (pow. kozielski był wówczas w woj. śląsko-dąbrowskim, a dopiero od 1951 r. znalazł się w nowo utworzonym woj. opolskim). Odbudowa zniszczonych urządzeń portowych i na opniach wodnych, najczęściej były to wysadzone w powietrze jazy oraz uszkodzone wrota i głowy śluz, wymagała fachowej kadry, a tej brakło, wojskowe załogi jej również nie miały i np. w Opolu – prawie w 5 miesięcy po wyzwoleniu, 23 czerwca 1945 roku – zarządzono na wniosek komendanta radzieckiego „obowiązek stawienia się do dyspozycji władz sowieckich wszystkich osób, które w okresie niemieckim pracowały w jakimkolwiek charakterze na Odrze” (Gruszecki, 1974, s. 84). Wezwanie to nastąpiło już w czasie rozpoczęcia przewozów na odcinku opolskim Odry przez żeglugę radziecką.

Mniej więcej do drugiej połowy lat osiemdziesiątych nie było mowy o pisaniu krytycznie o jakichkolwiek działaniach radzieckich, także czas wyzwalań ziem zachodnich miał duże luki i niedomówienia z uwagi na wymogi cenzury. I stąd świetne publikacje – na swój czas – S. Gruszeckiego (Gruszecki, 1982).

mieszkańców żyjących od pokoleń z Odry. To samo można powiedzieć o wielu mieszkańcach Malni pod Opolem i z rejonu Dobrzeńca poniżej Opola.

³⁷ Nawiązując do uwag zawartych wcześniej, w ods. 10, o pierwszych śluzach na Odrze, dodać należy, iż H. Kokott pisała: „[...] tratwy często zagrażały śluzie znajdującej się przy młynie żarnikowym w Opolu, za zezwoleniem cesarza wybudowano w 1548 roku nową śluzę w tym mieście” (Kokott, 1994, s. 10). Byłaby to więc najstarsza śluz żeglugowa na terytorium Polski!

³⁸ H. Kokott (Kokott, 1994, s. 13 i 15) 2-krotnie podała, że wsią, skąd rekrutowało się wielu łodziorzy i mataczkorzy, były podwrocławskie Ratowice (wymienione przez nią jako Raduszowice/Rattwitz), przypuszczalnie o tej samej miejscowości mówi prof. D. Simonides (Simonides 1992, s. 87) „Rochwist pod Wrocławiem”.

Gruszecki, 1974), K. Joncy (Jonca, 1963b) czy nawet P. Zaremby (Zaremba 1977) i A. Arkuszewskiego (Arkuszewski, 1985) wymagają istotnych uzupełnień, co czyni m.in. M. Zawadka (Zawadka, 1998; Zawadka, 1999). Generalnie rzecz prezentując, można śmiało stwierdzić, że wojska radzieckie – najpierw frontowe, a później różne firmy i organizacje paracywilne – mocno przyczyniły się do zwiększenia szkód wojennych na odrzańskiej drodze wodnej w sensie technicznym, grabieży (!) majątku i wreszcie uniemożliwiały lub utrudniały normalne gospodarskie eksploatowanie żeglugowe tej arterii. Bardzo często byli to okupanci-grabieżcy, przez swą zachłanność niszczący urządzenia i maszyny, do tego w prymitywny sposób, by ich elementy wywozić do ZSRR jako zdobycz wojenną.

Dziś, w ponad pół wieku od zaistniałych wówczas zniszczeń na odrzańskiej drodze wodnej, nie ma sensu opisywanie ich wielkości. Znalezienie źródeł dostatecznie o tym informujących nie jest trudne, np. w 1946 roku zaczęła ukazywać się „Gospodarka Wodna”, w jej nr 2, noszącym objaśnienie, że jest on z września–października 1946 roku, zamieszczono olbrzymi artykuł Stefana Ihnatowicza. Będąc naczelnikiem wydziału w Departamencie Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji w Warszawie musiał on czerpać swą wiedzę z informacji ówczesnej wrocławskiej Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych według stanu z lat 1945–1946. Pisał tam m.in., że „wszystkie śluzy pociągowe oraz część pojedynczych, znajdujących się na głównym szlaku – od Koźła do Rędzin – są obecnie czynne i eksploatowane, pozostałe są w toku napraw” (Ihnatowicz, 1946, s. 87). Stwierdzenie to dodatkowo udokumentował tabelą wszystkich śluz na Odrze, podając ich parametry techniczne i opatrując uwagę: czynna lub w remoncie bądź nieczynna, w odniesieniu do każdej z nich (s. 95). Na temat portów jest raczej lakoniczna wypowiedź o podobnej wymowie:

„Porty należą do tych urządzeń na Odrze, które po taborze i stocznjach ucierpiały w okresie wojny najbardziej. Straty w budynkach portowych wynoszą od 10% (Gliwice, Koźle) – do 90% (Głogów, Krosno). Straty w urządzeniach przeładunkowych są również b. znaczne

[...] Obecna zdolność przeładunkowa portów (Gliwice, Koźle, Opole, Wrocław i Małoszyn [obecna nazwa Malczyce – przyp. M.M.] oraz port morski w Szczecinie) wynosi [...] dla obecnego stanu urządzeń ca 2,7 mln ton w ciągu sezonu 275 dni. Po wyremontowaniu dźwigów i wywrotnic znajdujących się w Gliwicach, Koźlu, Opolu i Wrocławiu, zdolność przeładunkowa portów śląskich **zostanie doprowadzona w r. 1947** do ca 5 mio [mln] ton rocznie” (Ihnatowicz, 1946, s. 96–97, podkreślenie M.M.). Innymi słowy, porty wciąż jeszcze nie były w pełni odbudowane!

Co więcej, informował, że hydroelektrownie na zbiornikach retencyjnych w Turawie i w Otmuchowie „z powodu naprawy turbozespołów pracują [...] w 70%” (s. 97). I wreszcie rzecz zaskakująca – w relacji S. Ihnatowicza nie ma

ani słowa o stanie jazów na stopniach odrzańskich! A to przecież one były najbardziej niszczone już po przejściu działań frontowych. I to one są głównym elementem każdego stopnia wodnego!

A. Arkuszewski, który był pracownikiem DODW we Wrocławiu od początku 1947 roku i zdążył poznać realia Odry powojennej, w artykule *Śródlądowe porty na Odrze* („GW” 1948, nr 5/6, s. 136–140), stwierdził, podobnie jak przytoczony powyżej S. Ihnatowicz, że „wszystkie porty i zimowiska zostały mniej lub więcej uszkodzone wskutek działań wojennych, zwłaszcza poniszczone zostały magazyny oraz urządzenia przeładunkowe. Intensywnie prowadzona odbudowa zakończona będzie prawie całkowicie w 1949 r. [...]” (s. 137). Jest przy tym zastanawiające, że w wydanej prawie 40 lat później książce (Arkuszewski, 1985), pisząc o usuwaniu zniszczeń wojennych, poświęcił temu aż ponad 4 strony tekstu, oparł się jednak na publikacji J. Himnera z tego samego numeru „Gospodarki Wodnej” (1948, nr 5/6, s. 124–126), a nie na swoim rozeznaniu, nie dał żadnego własnego komentarza, a całość jest tylko obszerniejszą relacją z innej książki, sprzed kilkunastu lat (Arkuszewski, 1971, s. 307–308).

Kwintesencję stanu Odry po przejściu frontu i przejściu zarządzania nią przez Polskę zawrzeć można w kilku poniższych zdaniach:

„Zniszczenia na skutek działań wojennych oraz kilku ostatnich lat bez prowadzenia konserwacji i remontów budowli były tak wielkie, że uruchomienie normalnej żeglugi nie było możliwe [...]. Dopiero od sierpnia 1946 r. przystąpiono energicznie do trwałej odbudowy uszkodzonych budowli [...]. Ogromnie pilne i trudne zadanie stanowiło oczyszczenie szlaku nawigacyjnego z wraków statków i mostów, w celu umożliwienia żeglugi, odzyskania jednostek nadających się do remontu oraz zmniejszenia zagrożenia w czasie wiosennego spływu wielkich wód i lodów [...]. Od połowy 1946 r. całą działalność w powyższym zakresie prowadziły państwowe zarządy wodne, a w szczególności PZW w Opolu” (Arkuszewski, 1985, s. 376–378). O polepszeniu stanu drogi wodnej świadczą wyniki transportowe uprawianej żeglugi (zob. tab. 9).

Pierwsze statki pod polską banderą odbyły rejs rekonesansowy po Odrze, wyruszając z Koźła podczas uroczystości 22 lipca 1945 roku (były to holowniki „Opole” i „Bolesław Chrobry”), a przewozy handlowe rozpoczęły się 19 sierpnia 1945 roku, kiedy to wspomniany holownik „Bolesław Chrobry” z 3 barkami załadowanymi w Koźlu węglem wyruszył do Wrocławia, gdzie dotarł 1 września. W dniu 2 maja 1946 roku uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów powołano Towarzystwo Polska Żegluga na Odrze, które erygowano we Wrocławiu 11 maja 1946 roku z prawem „w porozumieniu z Polskimi Drogami Wodnymi przejęcia wszystkich barek na Odrze powyżej 200 ton oraz niezbędnych dla eksploatacji urządzeń portowych i magazynów”. Przełomowy był rejs holownika „Mickiewicz” (z kpt. M. Głazem), z 3 barkami węgla, rozpoczęty 16

maja 1946 roku w porcie Koźle a ukończony 29 maja w Szczecinie, bo w ten sposób praktycznie sprawdzono możliwość uprawiania żeglugi na całej Odrze.

Tabela 9

Przewozy odrzańskie w latach
1945–1956 (w tys. t i mln tkm)

Rok	Przewozy	
	w tys. t	w mln tkm
1945	15	4,4
1946	63	.
1947	97	48,7
1948	404	204,9
1949	747	303,8
1950	761	223,3
1951	949	298,0
1952	1248	485,5
1953	1211	474,0
1954	1628	450,3
1955	1618	637,0
1956	1215	541,3

Źródło: Koziarski, 1991, s. 103.

„Rocznik Statystyczny Transportu 1945–1966” (Warszawa: GUS 1967), najbardziej szczegółowy spośród wszystkich, zamieszcza dane o przewozach żeglugą śródlądową począwszy od 1946 roku, lecz w skali całego kraju, natomiast dane w odniesieniu do poszczególnych armatorów – na podstawie czego można wyliczyć przewozy Odrą – zostały zaprezentowane dopiero od 1957 roku (ibidem, tab. 214 i nast.). Ponadto mieć trzeba na uwadze, że od początku 1957 roku zaistniały, po licznych reorganizacjach, dwa odrzańskie przedsiębiorstwa armatorskie – PP Żegluga na Odrze z siedzibą we Wrocławiu i PP Żegluga Szczecińska w Szczecinie. Pierwsze operowało na całej Odrze, natomiast Żegluga Szczecińska tylko na dolnej Odrze, praktycznie od kopalni kruszyw w Bielinku po Świnoujście.

Innymi słowy, po 1 stycznia 1957 roku przewozy Odrą to suma przewozów tych dwóch armatorów oraz części przewozów Żeglugi Bydgoskiej. Stąd tabela 9 (podana za S. Koziarskim) jest najbardziej wiarygodna.

Odnosnie do 1946 roku w różnych źródłach dane te są rozbieżne: A. Arkuszewski (Arkuszewski, 1985, s. 390) podał, że „w 1946 roku przewieziono ogółem 30 tys. towarów, przeważnie węgla”, S. Gruszecki zaś (Gruszecki, 1975, s. 345), przywołując dane archiwalne i to miesięczne, napisał, że w 1946 roku przewieziono 52 692 t ładunków, wykonując na Odrze pracę 27 963 046 tkm i przeładowując we wszystkich portach 411 969 t towarów. Również w stosunku do 1947 roku pojawiają się rozbieżności, bo A. Arkuszewski (Arkuszewski 1948, s. 140) podawał wcześniej i to 2-krotnie: „W ciągu 1947 r. kursowało na Odrze 95 holowników o łącznej mocy 24.785 KM oraz 643 barki, przeważnie 500-tonowe, o ogólnym tonażu 297.574 ton. Przewieziono ogółem transportem wodnym 360.253 tony towarów [...]”. Cały ten zapis nie ma uzasadnienia, jeśli uwzględni się, że Odrą pływała także flota radziecka (600 tys. t przewozów i 330,0 mln tkm w 1951 r.), czechosłowacka (270 tys. t przewiezionych, praca

75,041 mln tkm również w 1951 r.) i NRD-owska, o której brak było danych (Arkuszewski, 1985, s. 392)³⁹.

Skoro statystyka przewozów żeglugowych Odrą do końca 1956 roku obejmowała tylko jednego polskiego armatora, tj. Polską Żeglugę na Odrze, to i dane powinny być jednolite. Niestety tak nie jest, np. Zbigniew Kuszewski, dyrektor „Żeglugi na Odrze” w latach 1960–1963, w rzeczowym merytorycznie referacji zaprezentowanym publicznie w Szczecinie i rozpowszechnionym w ponad 10 egz. (Kuszewski, 1960, s. 31–32) podał *Wyniki pracy przedsiębiorstw żeglugowych na Odrze* za lata 1946–1959, które począwszy od 1951 roku są znacznie zawyżone w stosunku do tych z tabeli 9, a co więcej, od 1957 roku są one sumą osiągnięć wrocławskiej „Żeglugi na Odrze” i Żeglugi Szczecińskiej, czyli nie uwzględniają przewozów odrzańskich Żeglugi Bydgoskiej (uwzględnił je Koziański, 1991, s. 98, tab. 40).

Nie sądzę, by dyrektor firmy nie dysponował właściwymi i prawdziwymi danymi sprawozdawczymi. Skąd i dlaczego podał zawyżone wyniki – dziś jest to nie do wyjaśnienia, choć w związku z coraz szerszym wówczas wprowadzaniem tzw. gospodarki planowej i wypłatą części świadczeń pieniężnych (premi) za przekroczenie planu przewozów bądź przeładunków portowych mogła się za tym kryć żonglerka liczbowa w sprawozdaniach.

Na przykład w latach 1953–1956 prowadzono przewozy tzw. podwójnie ładowane, co skutkowało w statystyce wzrostem zarówno przeładunków, jak i przewozów, a już w 1955 roku gwałtownym ich spadkiem. Nieco szerzej tę sprawę naświetlili główna ekonomistka ŻnO Maria Bzowska i dyrektor tego przedsiębiorstwa Marian Kita (Bzowska, Kita, 1966, s. 11). Chodziło np. o przewóz węgla brunatnego z Malczyc i Wrocławia do portu w Gliwicach dla śląskich koksowni. Ale były i inne, pozornie logiczne, rozwiązania przynoszące załogom konkretne korzyści finansowe, np. wykazywanie przeładunków portowych w tonach operacyjnych. Nie były one nigdy ujmowane w sprawozdaniach statystycznych, m.in. dlatego, że roczniki GUS nie podawały przeładunków portowych, a jedynie „ładunki nadane” i „ładunki przyjęte”, nie ma w nich informacji o wielkości przeładunków w określonym porcie.

Kiedy pojawiła się „tona operacyjna” lub „tono-operacja” – nie wiadomo, ale przypuszczalnie pod koniec lat pięćdziesiątych. Na konferencji „Port żeglugowy na rzece Warcie w Poznaniu” (Poznań, 18 grudnia 1972 r.) Marian A. Domagała skarżył się w swoim referacie (s. 11), że „w 1971 roku port poznański ni-

³⁹ Żegluga czechosłowacka operowała na Odrze do 1957 r., co zaś się tyczy danych NRD-owskich, to wschodniemieckie roczniki statystyczne („Statistisches Jahrbuch”) publikowały jedynie wyniki żeglugowe dla całego kraju w tys. t bez wyodrębniania poszczególnych dróg wodnych, natomiast dla lat 1960–1987 podano przeładunki portowe m.in. dla Odry (wszystkie porty łącznie); nie są mi znane publikacje w czasopiśmie NRD dotyczące przewozów odrzańskich. Dla przypomnienia: NRD istniała od 7 października 1949 r. do 3 października 1990 r.

wykonał zadań przeładunkowych, co [...] miało fatalne skutki w zakresie jednostkowego kosztu własnego tonu-operacji", i ilustrował to danymi o wielkości przeładunków portu w tychże tonach operacyjnych od 1968 roku. Natomiast w innym opracowaniu żegludowców wrocławsko-bydgoskich (Ekiert, Płaza, Grajewski, 1975, s. 21) zamieszczono tabelę: „Przeładunki w portach odrzańskich w latach 1957–1973 w tys. tonoperacji”. Pojęcie tonoperacji stosowane było jeszcze w latach dziewięćdziesiątych. Objaśnienie jego znaczenia szczegółowo podała Regina Domagalska (Domagalska, 1972, s. 131), jest ono na tyle kuriozalne i tak rozciągliwe, że warto je przytoczyć *in extenso*⁴⁰. Nie trzeba mieć dużej wyobraźni ani znajomości pracy portu, by obmyślać kolejne operacje przesuwu ładunku wewnątrz obszaru (ogrodzenia) portowego, skoro to jest opłacalne!

Uprawnione było stwierdzenie S. Gruszeckiego, że w końcu 1946 roku „zdawano sobie sprawę, że utrzymanie na dłuższą metę ówczesnego tempa rekonstrukcji wartości transportowych Odry będzie możliwe jedynie przez stworzenie od podstaw przemysłu stoczniowego i wyposażenie nabrzeży portów i przystani w nowoczesny sprzęt przeładunkowy [...], praktyka odbudowy starego taboru mogła być stosowana tylko do czasu oczyszczenia koryta z wraków, a walory eksploatacyjne uzyskanego tą drogą sprzętu pozostawiały wiele do życzenia [...].

Analiza materiałów [...] upoważnia zatem do końcowego stwierdzenia, że na przełomie 1946 r. i 1947 r. zamyka się na Odrze, zwłaszcza na śląskim odcinku, etap pionierskiej improwizacji organizacyjnej i dosłownego przecierania szlaku transportowego, dopełniony staraniami o całkowite przejęcie tej arterii w polskie ręce” (Gruszecki, 1974, s. 90)⁴¹.

⁴⁰ „Jednym z podstawowych wskaźników pracy portu jest wielkość jego pracy przeładunkowej, mierzonej w tonach fizycznych i tonu-operacjach. W tonach fizycznych wyrażana jest ilość ładunków załadowanych na statku i wyladowanych ze statków przy pomocy urządzeń przeładunkowych portu. Ze względu jednak na to, że każda tona fizyczna, w zależności od charakteru procesu przeładunkowego, może przy przechodzeniu przez port być przeładowywana większą ilość razy, stosowane jest obok tony fizycznej pojęcie tonu-operacji. Jednej tonie fizycznej odpowiada jedna tonoperacja **tylko wtedy**, gdy przeładunek odbywa się w relacji bezpośredniej, np. wagon–barka lub barka–wagon.

Przy przeładunku przez plac może występować kilka operacji przeładunku: barka–plac, plac–wagon, plac–statek itp. Tono-operacja jest to zakończenie przemieszczenia jednej tony fizycznej ładunku w jednej relacji przeładunkowej, **niezależnie** od odległości przemieszczenia.

Stosunek ogólnej ilości tonu-operacji do ogólnej ilości ton fizycznych nazywamy współczynnikiem przesuwu” (Domagalska, 1972, s. 131, wszystkie podkreślenia M.M.).

Mały przykład różnicy pomiędzy tonami fizycznymi a operacyjnymi: port Koźle w 1987 r. – 339,4 tys. t fiz., ale 460,4 tys. t oper., port Malczyce w 1989 r. 34,5 tys. t fiz., ale 49,9 tys. t oper.

⁴¹ Dla przypomnienia – administrację radziecką sprawował tu Odrzański Oddział Dróg Wodnych z kwaterą główną w Nowej Soli, podległy bezpośrednio Centralnemu Zarządowi Dróg Wodnych Armii Czerwonej w Berlinie. Wzdłuż Odry były rozmieszczone komendatury rejonowe.

Nie sposób dzisiaj, na początku XXI wieku, bezspornie i jednoznacznie orzekać o wielu faktach i zdarzeniach żeglugowych z tamtych lat, gdy wymowa archiwaliów nie jest jednoznaczna. Historycznego (już) ich krytycznego zaprezentowania podjął się Instytut Śląski w Opolu jako kontynuator dzieła rozpoczętego przez Radę Naczelną Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich – Komisję Zagospodarowania Odry w 1957 roku. Mocno swoimi badaniami nad powojenną Odrą zapisał się, często tu przywoływany geograf i historyk Stanisław Gruszecki, ale też wielu innych pracowników Instytutu (Wiesław Drobek, Krystian Heffner, Stanisław Koziarski, Piotr Warzok, Jerzy Winiarski i in.). Na przełomie XX i XXI wieku zaistniał tu znacząco Marek Zawadka, którego prace pogłębiają i przede wszystkim aktualizują tematykę odrzańską podjętą przez S. Gruszeckiego, co więcej, odkrywają nowe strony i wątki spraw – wydawałoby się – już niby znanych, np. tematykę de facto okupacyjną radziecką wobec naszych nowych ziem nadodrzańskich. Są to często opisy w wymowie przerażająco czarne, ukazujące europejski kraj po przetoczeniu się dzikich – w sensie cywilizacyjnym – hord, rabujących i niszczących wszystko po drodze. Polakom, nowym gospodarzom tych ziem, przychodziło płakać i – zakasawszy rękawy – odbudowywać łobra techniczne⁴².

Odbudowa Odry i infrastruktury

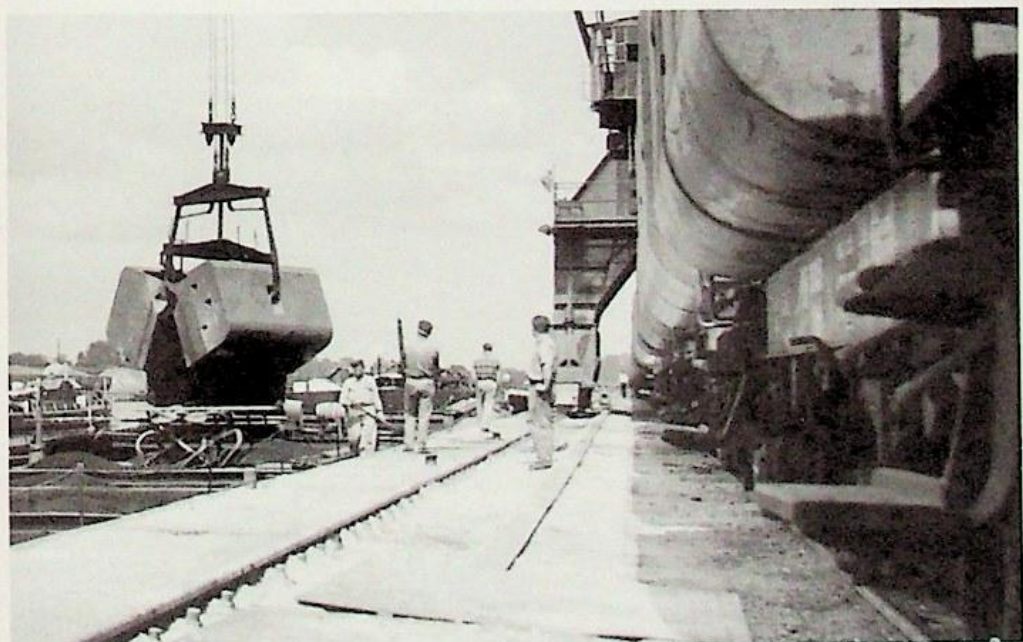
Po latach wszyscy interesujący się żeglugą śródlądową, zwłaszcza odrzańską, są zgodni, że lata 1945–1952 to był czas – wprost heroicznej – odbudowy Odry żeglownej ze zniszczeń wojennych (i bezpośrednio powojennych, radzieckich) oraz tworzenia żeglugi dynamicznie rozwijającej się i to na bazie floty in toto powstałej ze statków wydobytych z nurtów rzeki i basenów portowych bądź uszkodzonych. Odbudowano i uruchomiono porty, a także większość stoczní i warsztatów okrętowych. Pozyskano doświadczonych wodniaków i zaczęto kształcić młodych⁴³.

⁴² Np. M. Zawadka zamieścił m.in. sprawozdanie Podkomisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej dla zbadania stanu faktycznego i planu odbudowy drogi wodnej i żeglugi na Odrze z 3 września 1946 r., w którym to sprawozdaniu na temat portu Opole napisano: „Dostęp do portu ze strony ładu zamknięty. Podkomisja dostała się dopiero po uzyskaniu przepustek od wojskowych władz radzieckich. W magazynach i na terenie portu leżą olbrzymie zwalę materiału zdobycznego. Materiały te są w dużej mierze zniszczone skutkiem działań atmosferycznych, a w razie pozostawienia ich nadal w dotychczasowym stanie ulegną całkowitemu zniszczeniu. Istnieje możliwość nabycia całego zapasu po niskiej cenie [...]”, a taki zakup da „zwolnienie magazynów i dostęp do portu” (Zawadka, 2000, s. 83).

⁴³ Szkoły żeglugi śródlądowej powstały: 12 lutego 1946 r. w Warszawie, od roku szk. 1948/49 przeniesiona do Elbląga, gdzie działała do końca 1953 r., następnie przekazała swoje zadania i uczniów do Wrocławia. We Wrocławiu szkoła powołana została 24 października 1946 r. i przechodząc różne reorganizacje (przez wiele lat funkcjonowała jako technikum) doczekała się w 2002 r.



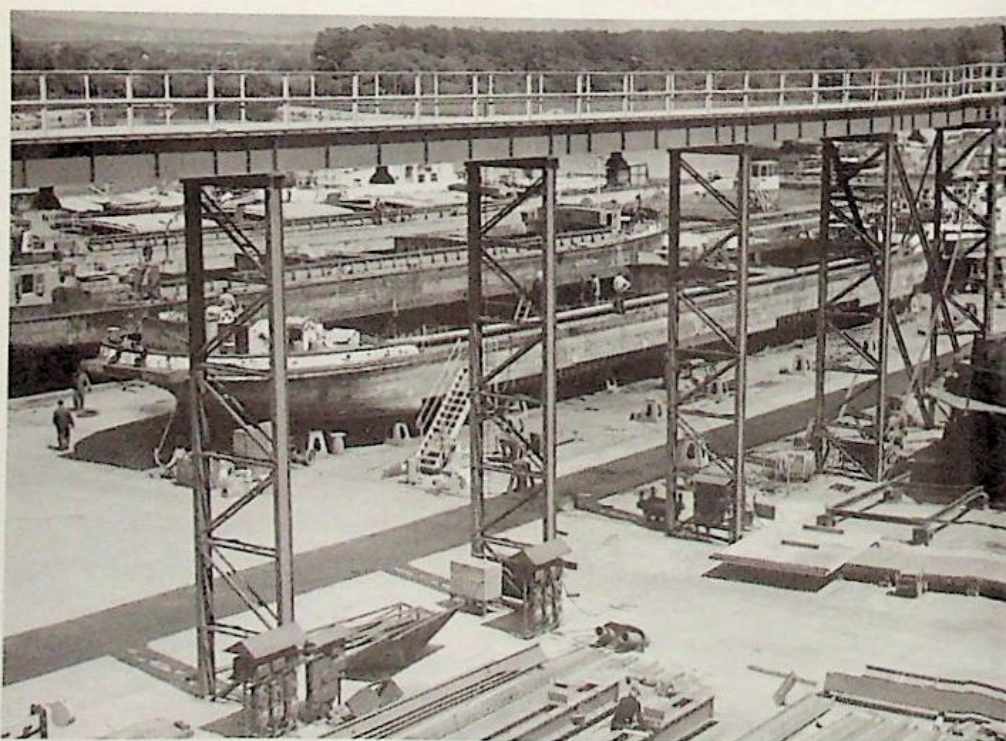
5. Zestaw pchany „Kombi”, 1972 r.



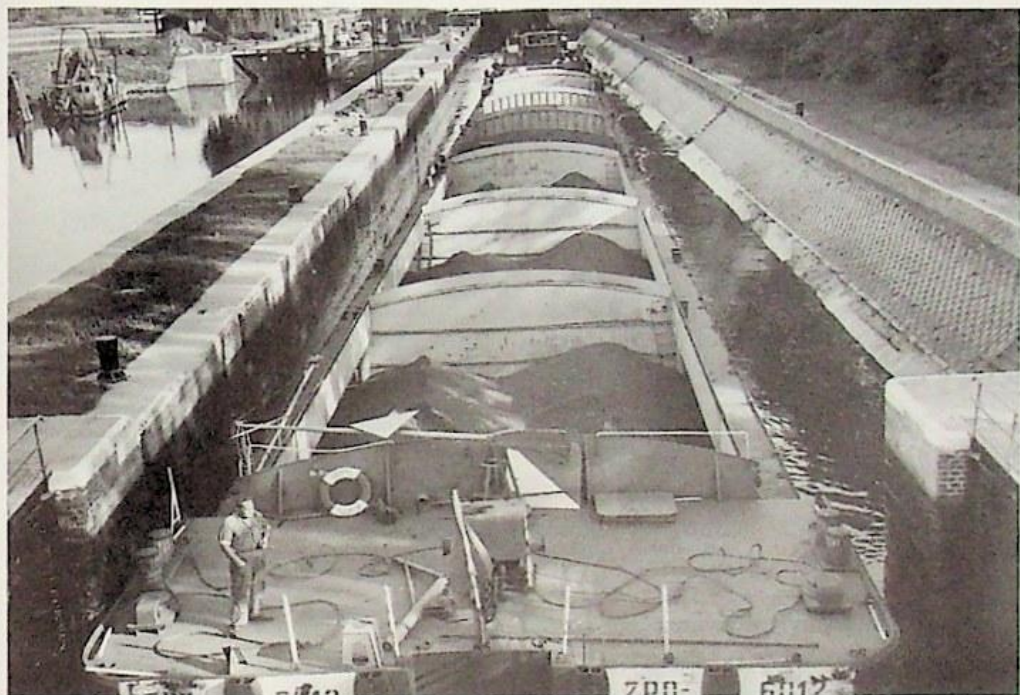
6. Port Gliwice – załadunek barek miałem węglowym dostarczonym z kopalni specjalnymi wagonami kubłowymi, 1972 r.



7. Port w Koźlu – w dali ujście Kanálu Gliwickiego, 1981 r.



8. Stocznia rzeczna Koźle Rogi, początek lat 70.



9. Zestaw pchany „Bizon 01” w służbie Opole z węglem do Szczecina, 1970 r.



10. Zapora
zbiornika
retencyjnego
Nysa, 1974 r.



11. Elektrownia wodna w Zwanowicach,
1981 r.



12. Stocznia rzeczna we Wrocławiu,
lata 70.



13. Port Miejski we Wrocławiu, lata 70.

Trudno znaleźć właściwe określenie na trudności, z jakimi przyszło się borykać pionierom odrzańskim w tamtym czasie. Na przykład remonty wydobytych nieznacznie uszkodzonych jednostek przeprowadzano z reguły na wodzie, ponieważ do połowy 1946 roku zarządy wodne nie dysponowały ani jedną pełnowartościową stoczną. Poważnie uszkodzone barki o większym tonażu mogły być naprawiane tylko w stoczni w Gorzowie Wielkopolskim lub w Bydgoszczy. Rozpoczęto również porządkowanie pomieszczeń warsztatowo-stoczniowych w Bielinku, Szczecinie Podjuchach i Gryfinie (Gruszecki, 1975, s. 341)⁴⁴.

Lata 1947–1949 to okres 3-letniego Planu Odbudowy, planu państwowego, mocno upolitycznionego. Mimo bardzo trudnego 1947 roku – od 7 do 20 marca tegoż roku zaistniała powódź zatorowa (lodowa między ujściem Nysy Kłodzkiej a Wrocławiem oraz w rejonie Głogowa, powodując znaczne szkody także na drodze wodnej), a w lecie wystąpiła długotrwała susza (tak, że okres nawigacyjny w ciągu roku trwał tylko 115 dni) – przewozy żeglugowe rosły wyraziście z roku na rok (tab. 9). Niestety po 1952 roku nie było dobrego klimatu dla żeglugi, co Stefan Głowczyński – od lat związany z żeglugą i Franciszek Gronowski, profesor ekonomiki transportu w Politechnice Szczecińskiej, scharakteryzowali następująco:

„[...] na skutek błędnych teorii i braku dalekowzrocznej polityki transportowej, zaniedbano lub wręcz zaniechano dalszego rozwijania tej gałęzi transportu. Zdecydowała o tym głównie tzw. deficytowość żeglugi śródlądowej, przez lata koronny argument przeciwko jej rozwojowi. Był to argument powierzchowny i sformalizowany [...]” (Głowczyński, Gronowski, 1978, s. 241).

O tym, że nie była to charakterystyka wydumana, najlepiej może świadczyć konstatacja Krzysztofa Dąbrowskiego z Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, współpracownika prof. Kazimierza Secomskiego z Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego, że w planie 6-letnim na lata 1949–1955 uprzywilejowano inwestycje w dziedzinie dróg wodnych, co – jego zdaniem – „wynikało w dużej mierze z przekonania o ogromnej taniości transportu rzeczno”, i jak dodał, „przekonanie to istnieje wśród wielu osób [...], iż transport wodny kalkuluje się 5–7 razy taniej niż kolejowy” (Dąbrowski, 1964, s. 23). Na zakończenie swojej rozprawy ujął zalecenia do opracowania przyszłych planów perspektywicznych wykorzystania zasobów wodnych, m.in.:

„7) Rozwój i coraz sprawniejszą pracę środków transportu »konkurencyjnych« w stosunku do żeglugi śródlądowej (to jest dieselizację i elektryfikację

decyzji władz oświatowych Wrocławia, którym ostatnio podlegała, że ulega »wygaszeniu« z ostatnim uczniem żeglugowcem, nastąpi to w 2004 r. Kształcenie w tej dziedzinie gospodarki władze uznały za nieinteresujące miasto. (Vide także Cz. Śladkowski, *Szkolenie załóg pływających dla żeglugi śródlądowej*, „Technika i Gospodarka Morska” 1974, nr 9, s. 542–546).

⁴⁴ Jak na ironię losu, żadna z tych stoczní bądź warsztatów okrętowych, nawet ta w Gorzowie Wielkopolskim, nie przetrwała wielu lat. Zostały decyzjami władz polskich zlikwidowane.

kolei, rurociągi naftowe, rozszerzenie transportu samochodowego), co nie pozostawiało bez wpływu na jej rozwój, w szczególności w odmiennych warunkach polskiego obszaru geograficznego od innych krajów” (Ossowski, 1997, s. 146)⁴⁵.

Polska odwilż (tj. Październik 1956 r.) pozytywnie i to szybko oddziaływała na kwestie odrzańskie. Pierwszym powiewem było powołanie 28 maja 1957 roku Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej, które skupiło, dotąd rozproszone po wielu resortach i urzędach, sprawy wodne i żeglugowe. Następnie istotne, moim zdaniem, było – wkrótce po powstaniu Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich (początek 1957 r.) – odbycie we Wrocławiu 12 grudnia 1957 roku wyjazdowego posiedzenia łącznego sejmowych Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi oraz Komisji Rozwoju Ziem Zachodnich, a także Rady Naczelnej TRZZ poświęconego Odrze. Wsparł je mocno wiceprzewodniczący Rady Państwa – Stanisław Kulczyński, profesor Uniwersytetu Wrocławskiego. Zadecydowano wówczas o potrzebie stałego społecznego interesowania się Odrą. Postanowienie to przybrało wkrótce formę uchwały Prezydium Rady Naczelnej TRZZ z 12 stycznia 1959 roku o powołaniu Komisji Zagospodarowania Odry przy tejże Radzie, lecz z siedzibą we Wrocławiu. Pracę w niej podjęło wielu pasjonatów odrzańskich, fachowcy i liczni posłowie.

M. Bzowska, będąca główną ekonomistką w ŻnO we Wrocławiu, stwierdziła że w ten sposób zamknęliśmy okres 1952–1957, gdy „żegluga odrzańska tkwiła w zupełnej stagnacji, co było zjawiskiem anormalnym w stosunku do innych krajów, w których rozwój żeglugi wyprzedzał rozwój transportu kolejowego” (Bzowska, 1967, s. 6). Przerażające było przede wszystkim, że zaczęła coraz bardziej „sypać się ze starości” flota odrzańska, która użytkowała przeciętnie: holowniki – 22 lata, barki bez napędu – 41 lat, a barki motorowe powyżej 35 lat (Kuszeński, 1960, s. 21). Dla wielu czara goryczy została przepełniona, gdy w 1957 roku zapadła decyzja rządowa o likwidacji największej i w miarę nowoczesnej stoczni w Głogowie i zbudowaniu na jej terenie Głogowskiej Fabryki Maszyn Budowlanych. Stocznia ta, odbudowana w 1951 roku, od wyzwolenia była w polskim władaniu, nawet bez okresowego zarządzania przez wojska radzieckie. Rozgoryczenia nie zrekompensowała decyzja o zbudowaniu nowej

⁴⁵ W przypadku Odry historia kołem się toczy, gdy idzie o decyzje, by jej nie zabudowywać i w nią nie inwestować. Po Krzysztofie Dąbrowskim był Andrzej Mularski z Komisji Planowania przy Radzie Ministrów opowiadający się za budową kolejowej nadodrzańki ze Śląska do elektrowni „Dolna Odra” pod Gryfinem i sprzeciwiający się inwestowaniu w Odrę (porównaj *Wodę czy kolej?*, „Polityka” nr 690 z 23.05.1970), a od pewnego czasu w podobnej roli występuje prof. dr Kazimierz Fiedorowicz, doradca Ministra Infrastruktury, dokąd trafił po latach w Komisji Planowania. Na naradzie w Katowicach w 2000 r., potem w Warszawie, stanowczo występował przeciw żegludze i Odrze, co jest o tyle zaskakujące, że np. na konferencji żeglugowej we Wrocławiu w 1976 r. i w 1980 r. dawał referaty prożeglugowe i to merytorycznie bardzo przekonujące. Skąd tak diametralna zmiana poglądów?

i możliwie najnowocześniejszej stoczni w Koźlu Rogach (Miłkowski, 1976, s. 131). Pełną informację o stocznjach odrzańskich podali S. Koziarski (Koziarski, 1991, s. 83–93) i M. Zawadka (Zawadka, 1999b, s. 142), co zwalnia niejako od prezentowania tego tematu w tych tu rozważaniach.

W świetle publikacji M. Zawadki (Zawadka, 1999b) nie ma potrzeby bliższego zajmowania się kwestią floty nie tylko w pierwszych powojennych latach, ale też do 1995 roku. Jednak brak tam całościowych zestawień tabelarycznych floty w poszczególnych latach. Dał je S. Koziarski (Koziarski, 1991, s. 77) dla lat 1946–1981, lecz zestawienia te nie zawierają żadnych innych danych poza stanem liczbowym poszczególnych rodzajów statków, dlatego przedstawiam poniżej tabelę 10, zwłaszcza że danych tych nie ma też w rocznikach statystycznych.

Tabela 10

Flota w posiadaniu przedsiębiorstw żeglugowych na Odrze w latach 1946–1959

Rok	Holowniki		Barki bez napędu		Barki motorowe		Liczba statków ogółem
	szt.	moc KM	szt.	ładowność t	szt.	ładowność t	
1946	15	3 510	79	36 418	–	–	94
1947	23	6 685	117	58 387	3	976	143
1948	29	7 470	140	70 941	3	976	172
1949	49	13 435	175	87 500	5	1 243	229
1950	51	13 751	202	109 175	6	1 870	259
1951	46	12 592	234	115 435	6	1 870	286
1952	48	12 905	248	113 788	6	1 870	302
1953	45	11 487	234	109 436	5	1 480	284
1954	40	10 534	245	119 818	8	2 306	293
1955	42	11 585	235	113 982	8	2 306	285
1956	45	11 803	231	114 591	9	2 620	285
1957	59	15 322	248	121 649	11	3 250	318
1958	59	15 680	249	118 126	12	3 640	320
1959	68	16 183	251	124 859	26	10 080	345

Źródło: Kuszewski, 1960, s. 31–32.

Wielkości podane w tabeli 10, zwłaszcza dotyczące liczebności holowników i barek, są odmienne od zamieszczanych w innych publikacjach. S. Koziarski podał np., że w 1953 roku ŻnO miała aż 435 statków, w tym 91 holowników i 331 barek bez napędu. W innym opracowaniu (Uciński, 1979, s. 115) wielkości są niższe niż te podane powyżej.

Duże znaczenie dla przyszłości Odry miały działania rządu podjęte z inicjatywy komisji sejmowych i RN TRZZ, np. 10 czerwca 1958 roku prezes Rady

Ministrów powołał Międzyresortową Komisję Zagospodarowania Odry pod przewodnictwem wiceministra żeglugi i gospodarki wodnej – Janusza Grochulskiego. To jej 6-miesięcznej aktywności zawdzięcza się m.in. uchwały Rady Ministrów o zbudowaniu w latach 1959–1960 sześćdziesięciu barek motorowych i przyspieszenie wprowadzania na polskie drogi wodne systemu pchania w miejsce dotychczasowych holowników i pociągów holowniczych. Za tymi działaniami poszły następne – zwykle poprzedzone wyjazdami na Nadodrze sejmowych komisji specjalistycznych wspieranych przez członków TRZZ obeznanym z lokalnymi potrzebami na Odrze, ale też z potrzebami perspektywicznymi. Stąd też znalazły się w planie 5-letnim 1961–1965 zagwarantowane finanse na zwiększenie produkcji barek motorowych o 75 szt., na rozbudowę stoczni rzecznych, na budowę zbiornika retencyjnego „Głębinów” (obecna nazwa Nysa) na Nysie Kłodzkiej oraz doinwestowanie i budowę nowych przeładowni wzdłuż Odry i dolnej Warty, by zwiększyć przewozy żeglugowe do 3,65 mln t i 1,85 mld tkm w 1965 roku. Nie wszystkie zamierzenia ujęte we wspomnianym planie zostały zrealizowane (np. wobec powszechnej rewizji oszczędnościowej inwestycji w 1961 r.), lecz powstał nowy klimat proodrzański i prożeglugowy w kraju, z równoczesnym dostrzeżeniem – niestety po prawie dekadzie lat – że forsowanie monokultury transportowej, przez rozwój PKP, nie łączy dobrze gospodarce kraju.

Od 1955 roku zmniejszała się liczba holowników we flocie polskiej (było ich wówczas 165), a od 1959 roku zaczęto produkować seryjnie barki motorowe BM-500 i BM-600. Pierwszy pchacz „Mazur”, zaledwie o mocy 140 KM, wyprodukowano w 1958 roku, ale już w 1960 roku podjęto produkcję udanych pchaczy typu „Żubr” 180 KM (seria 32 jednostek) i równocześnie omalże ruszyła produkcja 100 szt. pchaczy TUR o mocy 240 KM. Wszyscy armatorzy polscy posiadali w 1981 roku 395 pchaczy, w latach następnych liczba ta non stop zmniejszała się. Jeżeli chodzi o barki motorowe, to stan ich posiadania sięgnął 345 szt. w 1970 roku, lecz w latach następnych zmniejszał się, np. w 1990 roku spadł do 319 jednostek. Liczebność całej floty rzecznej była najwyższa w 1980 roku – 2093 statki (w tym rekordowo dużo, bo 1239, barek bez napędu)⁴⁶, natomiast w 1990 roku było już tylko 1805 jednostek.

Problematykę odnowienia i zwiększenia ilościowego floty odrzańskiej, a także stoczni rzecznych szeroko opracował M. Zawadka (Zawadka, 1999b). Na tle tej problematyki, rzeczowo skomentowanej i udokumentowanej, budzi niedosyt zaledwie wzmiankowanie o zapleczu badawczo-projektowym i konstrukcyjnym okrętownictwa śródlądowego, a de facto o wrocławskim Biurze Projektów i Studiów Taboru Rzecznego, później przekształconym w Centrum Badawczo-

⁴⁶ Warto tu mieć na uwadze, że 1981 r. był rokiem zapaści w polskiej żegludze śródlądowej, z której do początków XXI w. nie podniosła się ona m.in. w liczebności floty i ilości przewozów.

-Projektowe Żegluga Śródlądowej „Navicentrum”, o których jest sporo i to rekapitulujących publikacji⁴⁷.

Odrzańską drogę wodną odbudowano po zniszczeniach wojennych na miarę możliwości technicznych i materiałowych. A przecież, co podkreśla np. Edward Ossowski: „Główny wysiłek inwestycyjny winien być skierowany na doprowadzenie drogi odrzańskiej do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej” (Ossowski, 1997, s. 172). Jest to sentencja z ostatnich lat, ale wcześniej chodziło żegludowcom o to samo, o doprowadzenie Odry do standardów drogi wodnej międzynarodowej, którą powinna być, lecz nigdy nią nie była. By dowiedzieć się, jaka ta droga wodna była w połowie lat osiemdziesiątych – a dziś jest jeszcze gorsza – warto sięgnąć do opracowania S. Koziarskiego i P. Warzoka (Koziarski, Warzok, 1987), szczególnie do rozdziału 2.3, s. 120–121, gdzie opisana została Odra swobodnie płynąca⁴⁸. Stan Odry na połowę 1990 roku przedstawiłem w „Gospodarce Wodnej” 1991, nr 8. Maszynopisowi dałem tytuł „Przesłanki konieczności rewizji tymczasowego traktowania rzeki Odry jako drogi wodnej żeglownej”, redakcja „GW” po zapoznaniu się z tekstem zmieniła tytuł na *Odra – droga wodna żeglowna?*, co jest wielce wymowne i do tego najbardziej lapidarnie scharakteryzowało tę arterię.

Nie można przecenić zasług „Przeglądu Komunikacyjnego” w prezentowaniu kondycji żeglugi rzecznej i naszych dróg wodnych śródlądowych. Szczególnie, że robi to konsekwentnie i od ...zawsze! O ile jednak wielu autorów piszących o zagadnieniach hydrotechniczno-żegludowych i o rzekach, także żeglownych, lecz w kontekście gospodarki wodnej sensu largo, skierowuje się do „Gospodarki Wodnej”, to często w bibliografii czy w przypisach jakby zapominali o „Przeglądzie Komunikacyjnym”, np. w książce *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce* (Arkuszewski i in., 1985) na 172 pozycje bibliograficzne przywołano tylko jeden raz w przypisach „Przegląd Komunikacyjny” (poz. 34, K. Dębski, *O hydrologii Wisły*, „PK” 1946, nr 2)! Inaczej jest u S. Koziarskiego (Koziarski, 1991), u którego na 484 pozycje aż 31 jest z „PK”.

Jestem przekonany, że przestudiowanie tematycznych żegludowych publikacji w „Przeglądzie Komunikacyjnym”, szczególnie gdy chodzi o Odrę, pozwala uzyskać dobrą wiedzę, o tyle cenną, że z reguły późniejsze opracowania nawiązują do wcześniejszych, co daje krytyczną i aktualną znajomość zagadnień

⁴⁷ Np. gdański miesięcznik „Budownictwo Okrętowe”: 1963, nr 9, s. 289–292; 1964, nr 11, s. 394–395 czy 1978, nr 8 poświęcony „Navicentrum”. Wiele istotnych informacji dałem w moim wykładzie w Uniwersytecie Triesteńskim – cf. *Raccolta delle lezioni*, 11-19.IX.1990, Università degli Studi di Trieste – ISTIEE, XXXI Corso Internazionale, s. 221–232: *Le développement des constructions de bateaux et des chantiers fluviaux en Pologne*.

⁴⁸ Autorzy nie ustrzegli się błędów, np. na s. 120 powinno być Szumitowo k. Kostrzyna, km 623, i Osinów Dolny, km 663. Podali oni również odrzańskie przeładunki portowe za 5 lat, 1979–1983 (s. 12).

w sposób narastający. Z tej racji, że podejmowałem tę tematykę często i to od dość dawna na łamach „PK” (od nr 4 z 1970 r.), a miesięcznik ten ma zasięg ogólnopolski, czuję się zwolniony od referowania kwestii już poruszonych, odwołuję się jedynie do nich i ewentualnie uzupełniam, czyniąc je aktualnymi.

I tak, do obszernego opracowania *50-letni dorobek inwestycyjny na Odrze i przyległych drogach wodnych* („PK” 1997, nr 10, s. 7–11)⁴⁹ dodać należy, że:

1) inwestycja stopień żeglugowo-hyrotechniczny Rogów pod Krapkowicami, opóźniona powodzą 1997 roku, została oddana do eksploatacji 26 listopada 1999 roku;

2) 26 lutego 2001 roku inwestor (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu) odebrał od wykonawcy (Hydrotrest S.A. Kraków) przebudowany hydrowęzeł Koźle, wraz z odrestaurowaną zabytkową śluzą żeglugową, spełniający warunki ochrony przeciwpowodziowej;

3) 28 września 2001 roku Energopol-7 Poznań jako generalny wykonawca przekazał – pośrednio istotny również dla żeglugi odrzańskiej – lewobrzeżny Kanał Ulgi w Opolu;

4) 5 września 2002 roku, po 13 latach budowy, przekazano do eksploatacji polder „Buków” na górnej Odrze – z zasięgiem cofki (podpiętrzenia) aż do granicy z Czechami – o pojemności nieco ponad 50 mln m³, będący I etapem budowy dużego zbiornika retencyjnego „Racibórz”, i wreszcie:

5) 6 grudnia 2002 roku – po ślimaczącej się od 1986 roku z braku finansów budowie – włączono do użytku 2 niezbyt duże, ale istotne dla ochrony przeciwpowodziowej, zbiorniki retencyjne na Nysie Kłodzkiej:

a) usytuowany powyżej Paczkowa zbiornik wodny Kozielno z hydroelektrownią 1,9 MW mający pojemność normalną 13,0 mln m³, maksymalną 16,4 i forsowaną 20,7 mln m³, oraz pracujący z nim w kaskadzie, położony powyżej niego:

b) zbiornik wodny Topola z hydroelektrownią $3 \times 0,520 = 1,56$ MW. Pojemność normalna 21,9 mln m³, maksymalna 26,5 mln m³ i forsowana 32,8 mln m³.

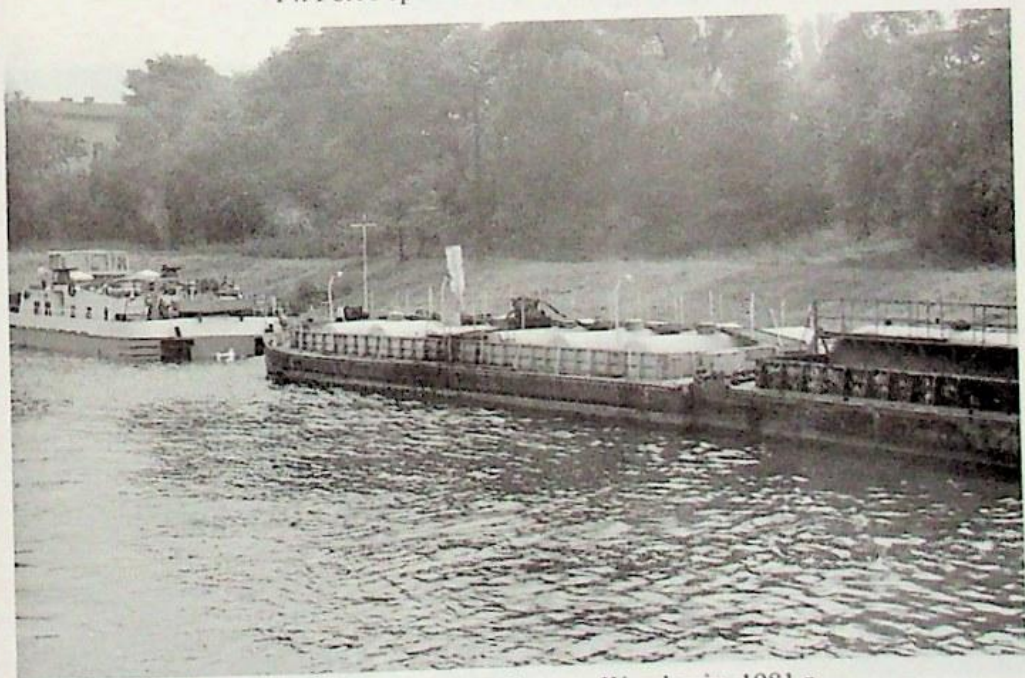
Uzyskaliśmy w ten sposób kaskadę, współpracujących ze sobą, 4 zbiorników: Nysa, Otmuchów, Kozielno i Topola. Brakuje wciąż nierozpoczętego, dużego zbiornika wodnego Kamieniec Ząbkowicki, między Kamieńcem Ząbkowickim a Bardem.

W 1997 roku rozpoczęto niezmiernie istotną dla żeglugi po Odrze inwestycję – stopień wodny Malczyce, w km 300,0, o koszcie 339,6 mln zł w cenach 2001 roku. Do końca 2002 roku wyłożono nań ... 26,081 mln zł!

⁴⁹ Przedruk tego opracowania zamieszczono w niniejszej publikacji na s. 84–94.



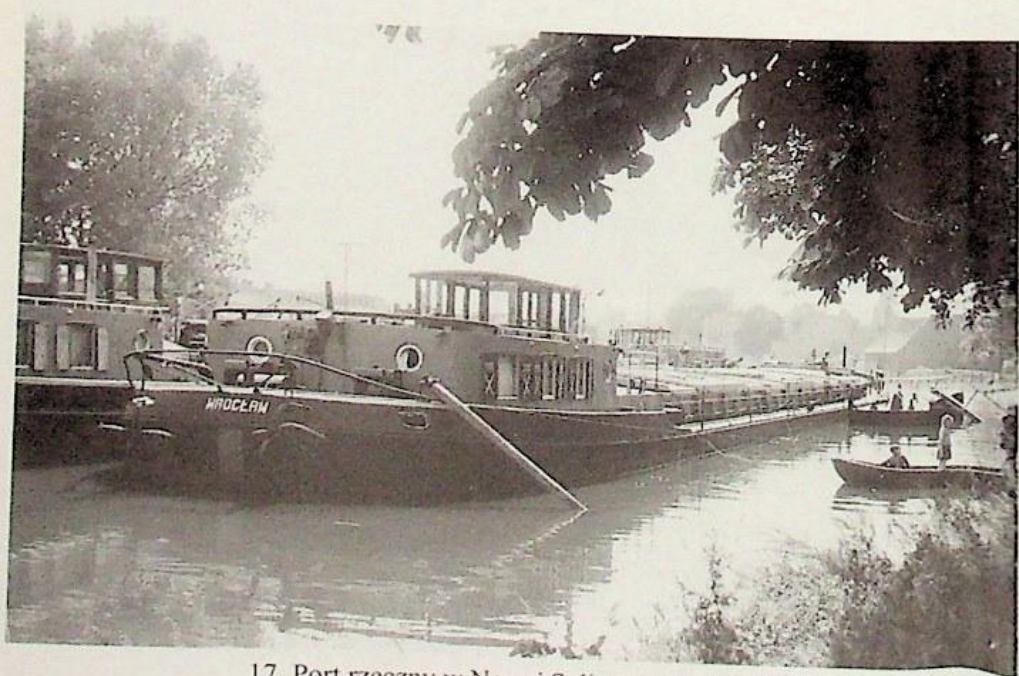
14. Port Popowice we Wrocławiu, 1981 r.



15. Punkt tankowania paliwa we Wrocławiu, 1981 r.



16. Barki na Odrze pod Głogowem, 1972 r.



17. Port rzeczny w Nowej Soli, początek lat 70.



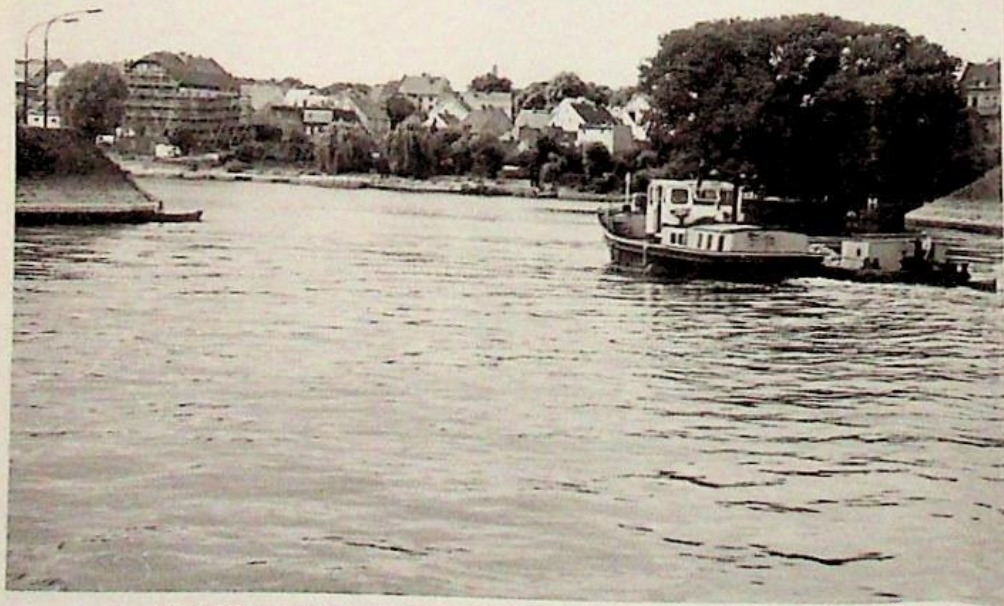
18. Prom w Radnicy, 1981 r.



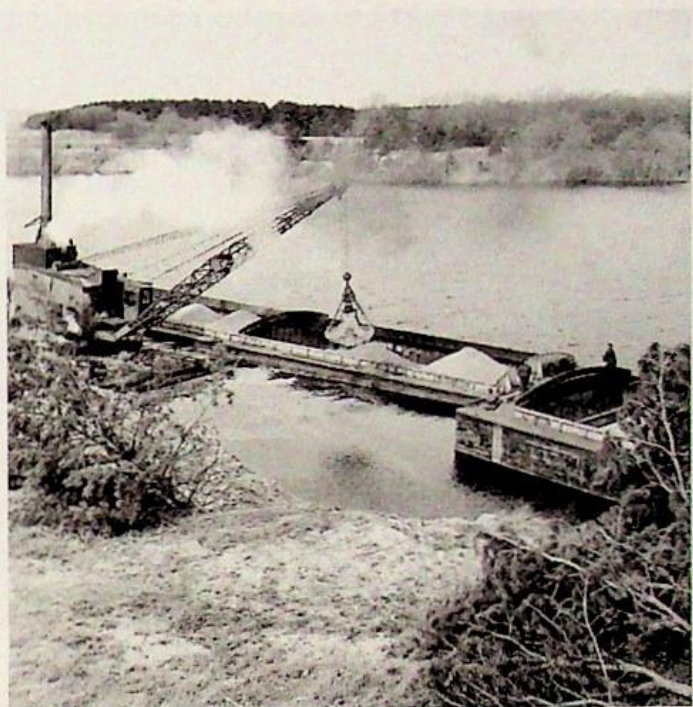
19. Pchacz „Koziorożec” na Odrze w rejonie Krosna Odrzańskiego, 1981 r.



20. Punkt odprawy granicznej w Miłowie nad Odrą, 1981 r.



21. Wjazd do kanału Odra-Szprewa w Eisenhüttenstadt, 1975 r.



22. Załadunek kruszyw
w kopalni w Bielinku,
początek lat 70.



23. Elektrownia „Dolna Odra” w Nowym Czarnowie, 1981 r.



24. Odra w Szczecinie, 1981 r.



25. Port w Świnoujściu, 1980 r.

Wykorzystanie żeglugowe Odry

Odnutowania wart jest specjalny numer „Przeglądu Komunikacyjnego” z lutego 1975 roku, poświęcony w całości zagadnieniom żeglugowym, lecz nie tylko odrzańskim. Kwestiami wyłącznie odrzańskimi zajął się natomiast „PK” 1978, nr 7–8, publikując *Żeglugowe wykorzystanie Odry w 1977 roku. Sezon nawigacyjny a warunki żeglugowe*, poczyniono tam wiele odwołań do lat wcześniejszych, podano także sporo informacji o aktywności żeglugi polskiej na szlakach zachodnioeuropejskich. „PK” 1981, nr 9 przyniósł 2 artykuły o żegludze, w tym mój pt. *Obecny stan Odrzańskiej Drogi Wodnej*. Mimo znacznego okrojenia go przez cenzurę pozwolono jednak na opublikowanie – jako jawne – danych (tabeli): „Natężenie ruchu żeglugowego na Odrze (liczba jednostek)” na wybranych śluzach w latach 1960–1980, co pozwalało na obiektywną ocenę wykorzystania żeglugowego rzeki Odry.

Bezspornie probierzem wykorzystania żeglugowego danej drogi wodnej jest natężenie ruchu żeglugowego, a najłatwiej to sprawdzić według liczby statków prześluzowanych na danym stopniu wodnym. Dane za lata 1960–1980 dla stopni Januszkowice poniżej Koźła (km 105,6) i Brzeg Dolny (km 281,6), czyli pierwszego i ostatniego stopnia kanalizacyjnego na Odrze, przedstawione są w tabeli 11. Droga wodna skanalizowana gwarantuje stabilne warunki żeglugowe przez cały rok, ale stopień wodny Brzeg Dolny jest o tyle ciekawszy, że poniżej niego mamy Odrę swobodnie płynącą, z niezbyt udaną regulacją koryta, zatem dane o natężeniu ruchu na tym stopniu mówią o wykorzystaniu rzeki w kierunku na Szczecin i na drogi Europy Zachodniej, i odwrotnie, o ruchu z tamtych portów i dróg wodnych. Z analizy tabeli 11 wynika, że załamanie się przewozów nastąpiło gwałtownie:

– w przypadku Januszkowic w 1983 roku a potem w 1991 roku. Proporcja liczby maksymalnej śluzowań w roku, czyli w 1966 roku (D-3805, G-3652), do liczby minimalnej, a więc w 1991 roku (D-574, G-545), daje wskaźnik około 6,7-krotnej nierówności natężenia ruchu, ale

– proporcje w Brzegu Dolnym dla lat 1967:1994 = 4665 : 43 = 108,5! Jest to wskaźnik nie tyle szokujący, co przerażający odnośnie do wykorzystania Odry.

Jest oczywiste, że trzeba tu poczynić zastrzeżenia merytoryczne, że:

- a) statki płyną, gdy jest zapotrzebowanie na przewozy;
- b) gdy są zapewnione odpowiednie głębokości (co jest szczególnie istotne w przypadku Brzegu Dolnego i warunków nawigacyjnych w dół od tego stopnia);
- c) brać należy poprawkę, że statki w połowie lat sześćdziesiątych były mniejsze, o mniejszej ładowności, niż w latach późniejszych.

Nie zmienia to jednak wymowy powyższej dysproporcji, która staje się jeszcze większa, jeżeli dane z tabeli 11 dla Brzegu Dolnego porówna się z danymi dla Rędzina w tabeli 2 (Rędzin do 1958 r. był ostatnim stopniem kaskady górnej

Odry, od 1958 r. jest nim Brzeg Dolny). Wniosek o naszym niewielkim wykorzystaniu żeglugowym Odry staje się bezdyskusyjny, co nam, Polsce, chwały nie przynosi.

Tabela 11

Natężenie ruchu na Odrze (liczba prześluzowanych statków) w latach 1965–2001

Rok	Kierunek	Januszkowice		Brzeg Dolny	
		statki żeglugi	statki niehandlowe	statki żeglugi	statki niehandlowe
1965	G	2 955	.	3 730	.
	D	2 855	.	3 763	.
1966	G	3 652	.	4 138	.
	D	3 805	.	4 604	.
1967	G	3 260	978	4 672	24
	D	3 204	964	4 665	25
1971	G	2 602	218	.	.
	D	2 594	213	.	.
1973	G	2 187	1 099	2 899	1 068
	D	2 218	1 107	2 931	1 051
1975	G	1 857	1 336	2 619	1 086
	D	1 937	1 411	2 670	1 072
1976	G	3 185	2 681	3 864	1 354
	D	3 106	2 654	3 953	1 378
1978	G	3 353	1 658	3 812	1 477
	D	3 536	1 674	3 798	1 453
1980	G	2 832	1 662	2 752	1 212
	D	2 829	1 717	2 733	1 193
1981	G	2 687	1 289	2 605	1 267
	D	2 542	1 262	2 618	1 257
1983	G	2 135	1 169	2 713	819
	D	2 083	1 167	2 704	844
1985	G	1 498	881	3 550	1 163
	D	1 476	974	3 635	1 197
1989	G	1 824	1 023	696	287
	D	1 851	951	707	302
1990	G	1 352	828	222	147
	D	1 386	825	212	110
1991	G	545	394	145	155
	D	574	484	154	165
1992	G	902	594	108	156
	D	912	651	131	152

1993	G	959	616	89	217
	D	946	616	85	199
1994	G	1 609	901	47	86
	D	1 608	939	43	88
1995	G	1 665	966	102	104
	D	1 668	956	87	103
1997	G	1 727	987	212	144
	D	1 734	954	178	131
1998	G	1 743	980	343	321
	D	1 714	955	284	271
1999	G	1 467	863	372	216
	D	1 522	985	503	225
2000	G	1 314	741	219	141
	D	1 319	798	224	139
2001	G	1 397	798	306	180
	D	1 398	775	324	176

Objaśnienia: G – w górę rzeki, D – w dół rzeki.

Źródło: oprac. własne na podstawie sprawozdań WS-12 Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu.

Już choćby w świetle powyższych konstatacji można było w połowie 1992 roku mówić o kryzysie polskiej żeglugi śródlądowej. Próbę jego analizy dałem w „Przeglądzie Komunikacyjnym” (1993, nr 1–2). Główny powód kryzysu widziałem w jakości drogi wodnej oraz w starzejącej się flocie i wycofywaniu przez to statków z eksploatacji i braku zakupów nowych jednostek. Wskazywałem tam również na ucieczkę naszej floty do przewozów zagranicznych, było to po prostu ratunkiem dla armatorów chcących pracować z zyskiem. Ucieczka ta następowała na szlaki żeglugowe Europy Zachodniej, nie chciano rozwijać dobrze zarysowującej się żeglugi małymi jednostkami na trasie Ostrawa/Czechy–Koźle (wzmiankowałem o tym w „PK” 1983, nr 2, s. 53). Wyraźnie – i jest na to aż nadto dowodów – nie chcieliśmy współpracy z południowym sąsiadem. Powracałem do tego nie jeden raz (np. w „PK” 1987, nr 10, s. 219), ale decydenci rządowi (politycy) wciąż mieli inną wizję tej współpracy, o ile w ogóle ją mieli.

W kilka lat później nadal drażyłem temat, prezentując *Dylematy i szanse polskiej żeglugi rzecznej* („PK” 1997, nr 2, s. 10–17). Znalazła się tam tabela 6 pokazująca potoki ładunków transportowanych Odrą od Koźla do Brzegu Dolnego, a także nieco informacji o głębokościach żeglugowych na Odrze swobodnie płynącej (tab. 4, jako kontynuacja podobnej informacji z „PK” 1994, nr 7). Z tej racji, że ostatnie dane w tych zestawieniach są dla 1995 roku, podaję je w tabeli 12 dla lat 1997–2001, dla najtrudniejszego odcinka Odry, czyli Brzeg Dolny – ujście Nysy Łużyckiej.

Głębokości żeglugowe na Odrze środkowej swobodnie płynącej w latach 1997–2001
(w cm)

Rok	Daty rozpoczęcia i zakończenia nawigacji	Liczba dni sezonu nawigacyjnego	Liczba dni z głębokością minimalną					
			≥ 180	170	160	150	140	130
Odra od Brzegu Dolnego do Ścinawy (km 281,6–331,9):								
1997	13.03–31.12	174	46	-	62	7	47	12
1998	1.01–31.12	275	173	-	26	2	50	24
1999		176	57	-	13	15	41	50
2000		151	107	-	14	2	-	28
2001		304	164	21	17	37	35	30
Od Ścinawy do Głogowa, km 392,9:								
1997	1.01–31.12	236	113	27	43	-	22	31
1998		275	228	-	-	5	18	24
1999		256	168	9	17	16	29	17
2000		235	130	12	25	15	19	34
Od Głogowa do Nowej Soli, km 429,8:								
1997	1.01–31.12	241	126	53	31	19	3	9
1998		275	227	-	1	5	18	24
1999		258	162	9	13	19	23	32
2000		268	130	12	31	26	35	34
Od Nowej Soli do Cigacic, km 470,7:								
1997	1.01–31.12	238	84	27	18	48	25	36
1998		275	227	-	1	5	18	24
1999		258	162	9	13	19	23	32
2000		260	124	5	24	24	37	46
Od Cigacic do ujścia Nysy Łużyckiej, km 542,4:								
1997	Jak wyżej!	238	94	27	24	38	12	43
1998		275	227	-	1	5	18	24
1999		262	174	10	10	22	25	21
2000		265	122	10	13	37	40	43

Źródło: na podstawie danych uzyskanych z RZGW Wrocław dzięki uprzejmości inż. Janusza Boguckiego.

Wiele informacji o warunkach żeglugowych na Odrze, także o głębokościach, w latach dziewięćdziesiątych, do 1998 roku włącznie, zawarłem w 2-częściowej publikacji (Miłkowski, 2002). Tu chciałbym przypomnieć znany już fakt z 1990 roku, kiedy to między Brzegiem Dolnym a ujściem Nysy Łużyckiej było tylko 20 dni z głębokościami nie przekraczającymi 140 cm! Ale z kolei w dniach

4, 6 i 7 września 1992 roku na wodowskazie Malczyce odnotowano stan wody tylko 16 cm, a więc o 12 cm niższy niż dotychczasowe absolutne minimum (historyczne) wynoszące 28 cm! Podobnie było w Gubinie na Nysie Łużyckiej, gdzie 16 sierpnia 1992 roku odnotowano zaledwie 40 cm, gdy do tego czasu absolutne minimum na tymże wodowskazie wynosiło 48cm!⁵⁰. O podobnej sytuacji w przekroju Malczyce w latach wcześniejszych, w XIX i w XX wieku, wzmiankowałem uprzednio (vide ods. 14). Skąd płynąć może w zasadzie tylko jeden wniosek: potrzeba zbudować jak najszybciej kolejny stopień – Malczyce, który zlikwiduje najtrudniejszy odcinek dla żeglugi odrzańskiej; dziś jest to odcinek od Brzegu Dolnego, km 281,6, do ujścia prawostronnej Baryczy, km 378,1, kilka kilometrów przed Głogowem.

Jak kształtowały się przewozy wodą w latach 1999–2001, przedstawia tabela 13.

Tabela 13

Przewozy ładunków żeglugą śródlądową w latach 1999–2001

Armator	1999		2000		2001	
	tys. t	mln tkm	tys. t	mln tkm	tys. t	mln tkm
Odratrans S.A.						
ogółem	4 768,2	559,527	5 406,1	598,836	4 193,5	657,887
w tym za granicą	1 544,0	308,994	2 359,4	378,344	2 054,6	410,737
Żegluga Bydgoska S.A.						
ogółem	1 599,0	251,122	1 686,2	272,852	1 528,3	270,687
w tym za granicą	868,6	240,027	1 168,0	263,925	955,5	253,476
Żegluga Szczecińska P.P. w likwidacji						
ogółem ^a	660,0	35,504	687,6	40,571	734,8	39,876
Wszyscy przewoźnicy odrzańscy ^b (w tym Odratrans, ŻB i ŻSzc.)						
ogółem	8 382	1 028,066	1 0433	1 172,772	10 255	1 263,596
w tym za granicą	3 100	768,825	5408	885,416	4 439	945,344

^a Żegluga Szczecińska wykonuje przewozy tylko krajowe, jest jako przedsiębiorstwo państwowe w upadłości.

^b Na Odrze poza ww. trzema armatorami pływają także Transbode z Wrocławia i Navigator oraz niemiecki Odra-Lloyd.

Źródło: oprac. własne na podstawie corocznych arkuszy GUS-T-11.

Z kolei tabele 14 i 15, uzyskane z rozprawy doktorskiej K. Wosia (Możliwości aktywizacji roli żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2003), jednoznacznie wskazują na rolę żeglugi odrzańskiej

⁵⁰ Szczegóły patrz E. Bobiński, W. Meyer, *Susza hydrologiczna w Polsce w latach 1982–1992*, „GW” 1992, nr 12, tab. VII, s. 271; zob. także „GW” 1995, nr 6, s. 126–133.

w wynikach Zarządu Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście S.A. (ZMPS-Ś S.A.). Tabela 14 prezentuje udział żeglugi odrzańskiej w przeładunkach portów⁵¹ Szczecin i Świnoujście w latach 1996–2000, a tabela 15 daje obraz potoku ładunków dostarczonych i wywiezionych jednostkami żeglugi śródlądowej przez poszczególnych armatorów odrzańskich, w tym także przez żeglugę niemiecką. (Zwracam przy tym uwagę na terminologię przyjętą przez K. Woś, m.in. w tych tabelach; i tak, obroty ładunkowe = przeładunki; żegluga trasowa = przewozy długotrasowe, czyli przywóz/wywóz do lub z portu Szczecin/Świnoujście, których nadawca/odbiorca jest poza portami Zalewu Szczecińskiego, jez. Dąbie oraz Regalicy i Odry Zachodniej; ZUŻ = wewnątrzportowy Zakład Usług Żeglugowych. Ponadto wielkości przeładunków portu Szczecin podane przez K. Woś są znacznie niższe niż te w oficjalnych danych GUS).

Tabela 14

Masa ładunkowa obsługiwana przez ZMPS-Ś S.A. (w tym porty w Szczecinie i Świnoujściu) w tys. t i udział procentowy w tych obrotach żeglugi śródlądowej w latach 1996–2000

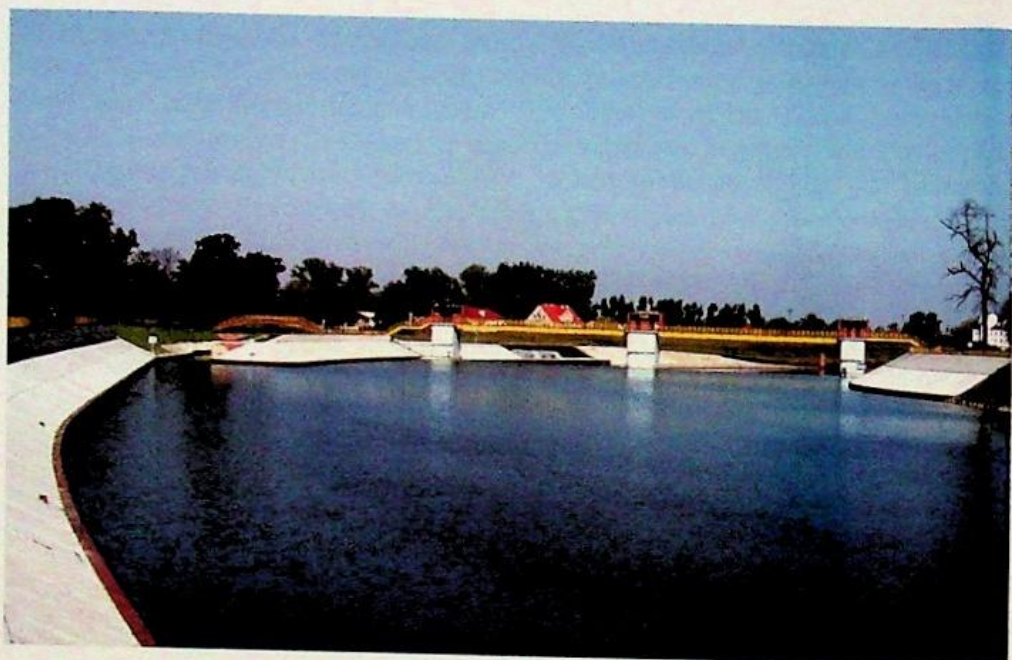
Wyszczególnienie	1996	1997	1998	1999	2000
Obroty ładunkowe ZMPS-Ś S.A.	20 112,6	21 111,7	20 686,3	21 578,9	20 850,4
Żegluga trasowa	1 503,6	1 319,6	1 720,5	1 540,8	959,4
Udział %	7,48	6,58	8,98	7,59	4,78
Obroty ładunkowe portu Szczecin	11 376,9	11 432,3	10 860,5	11 689,9	11 109,7
Żegluga trasowa	1 222	1 069,3	1 534,5	1 277,3	798,3
Udział %	10,74	9,35	14,13	10,93	7,19
Obroty ładunkowe portu Świnoujście	8 735,7	8 610	8 291,2	8 611,6	8 942,3
Żegluga trasowa	281,6	250,3	186	263,5	161,1
Udział %	3,20	2,91	2,24	3,06	1,80

Źródło: K. Woś, *Możliwości aktywizacji roli żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry*, rozprawa doktorska, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2003.

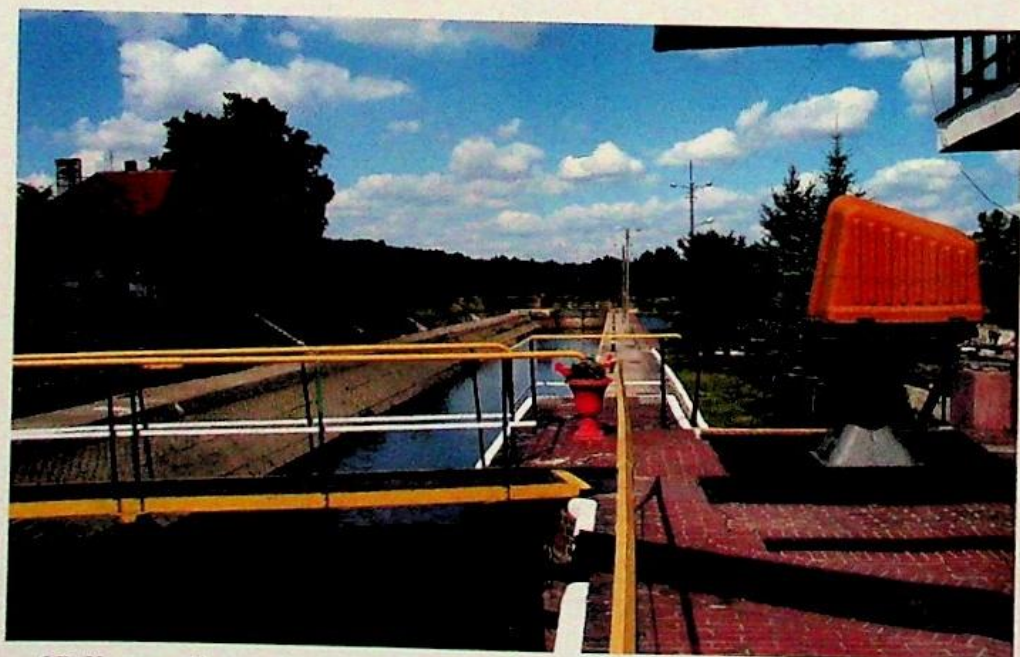
⁵¹ Oficjalne wydawnictwo GUS *Transport – wyniki działalności w 2001 roku*, Warszawa 2002, pośród portów morskich wyróżnia też – poza Szczecinem i Świnoujściem – Police (2,006 mln t w 2001 r.) i Świnoujście z 25,1 tys. t przeładunków. Z kolei z internetowego „Małego Rocznika Statystycznego 2000”, tab. 5/231, wynika, że przeładunki Szczecina od 1978 r. liczono razem z Policami, a od 1995 r. także ze Świnoujściem.



Rys. 4. Zlewnia rzeki Odry



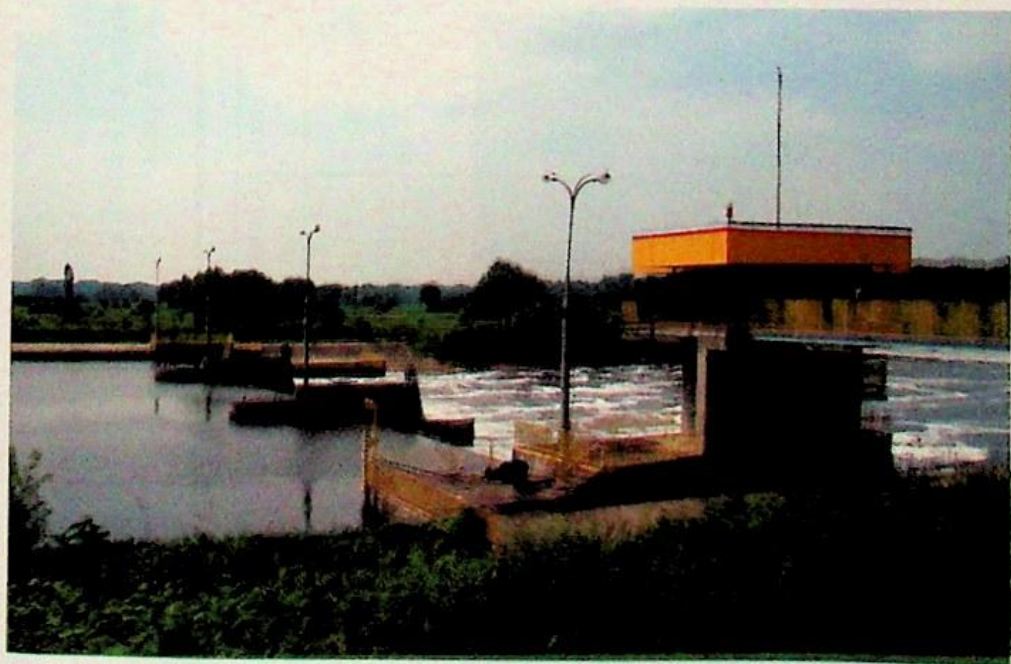
26. Nowy jaz klapowy i śluza w Koźlu



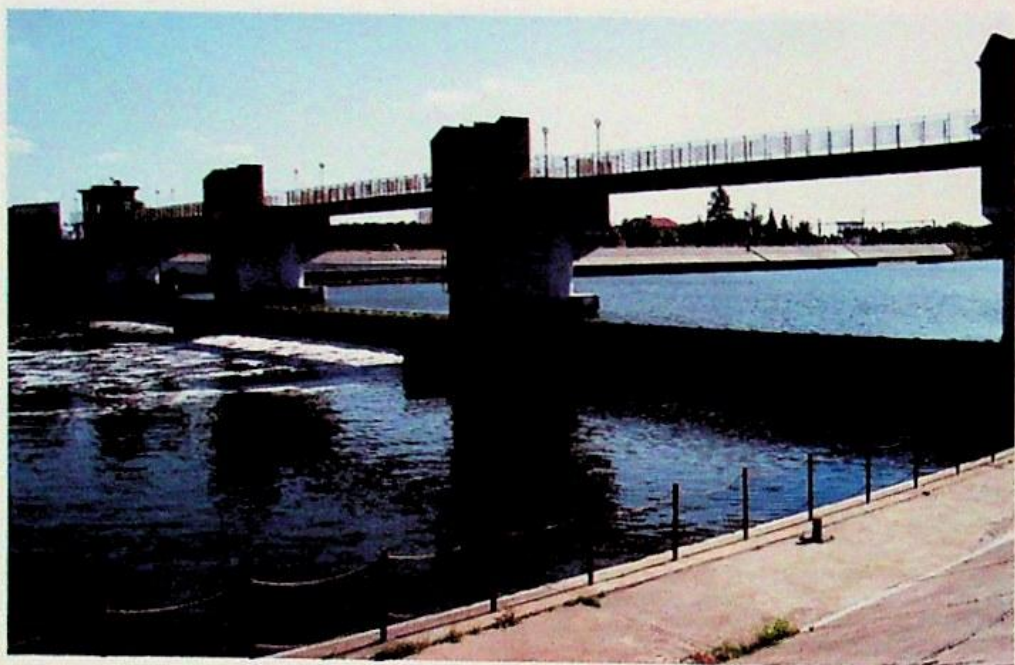
27. Komora śluzy, górne wrota i napęd zasuw na stopniu piętrzącym Januszkowice



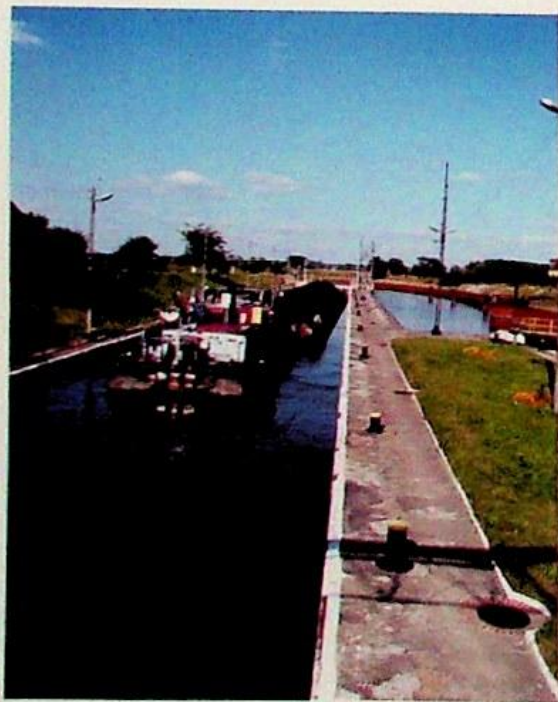
28. Mała śluza, dolny kanał i jaz w Krępnej



29. Jaz sektorowy na stopniu wodnym Krapkowice widziany od strony górnej wody



30. Jaz klapowy w Rogowie widziany od strony dolnej wody



31. Śluzowanie zestawu pchanego w Kątach

Barki i ładunki obsługiwane przez ZMPS-Ś S.A. w latach 1996–2000 w rozbiu na poszczególnych armatorów i relacje (przywózową i wywózową)

Armator	Relacja	1996		1997		1998		1999		2000	
		Barki	Ładunki (w t)	Barki	Ładunki (w t)	Barki	Ładunki (w t)	Barki	Ładunki (w t)	Barki	Ładunki (w t)
Odratrans S.A.	Przywóz	67	30 794	86	40 107	148	73 568	189	85 952	283	130 589
	Wywóz	742	347 276	676	340 538	1 068	618 202	1 209	613 937	880	396 872
	Razem	809	378 070	762	380 645	1 216	691 770	1 398	699 889	1 163	527 461
Żegluga Szczecińska	Przywóz	7	11 791	10	16 879	8	3 071	28	31 737	15	10 276
	Wywóz	68	88 612	90	111 001	83	116 287	118	163 762	82	110 250
	Razem	75	100 403	100	127 880	91	119 358	146	195 499	97	120 526
Żegluga Bydgoska	Przywóz	70	26 736	67	34 032	69	35 147	51	21 949	54	25 050
	Wywóz	408	196 157	435	220 098	529	352 165	473	233 849	207	91 981
	Razem	478	222 893	502	254 130	598	368 969	524	255 798	261	117 031
ZUŻ	Przywóz	9	15 403	3	5 259	0	0	20	14 592	8	4 094
	Wywóz	10	16 688	0	0	9	3 848	28	14 456	9	10 642
	Razem	19	32 091	3	5 259	9	3 848	48	29 048	17	14 736
Żegluga Niemiecka	Przywóz	24	12 512	45	25 161	66	30 545	139	60 158	298	125 810
	Wywóz	1 348	757 865	809	526 572	1 107	487 619	519	300 392	79	53 861
	Razem	1 372	700 177	854	551 733	1 173	518 164	658	360 550	377	179 671
Razem	Przywóz	177	97 036	211	121 438	291	142 331	427	214 388	658	295 819
	Wywóz	2 576	1 406 598	2 010	1 198 209	2 796	1 578 121	2 347	1 326 396	1 257	663 606
	Razem	2 753	1 503 634	2 221	1 319 647	3 087	1 720 452	2 774	1 504 784	1 915	959 425

Źródło: jak w tab. 14.

Przyjęte przez K. Woś założenia rzutują na wyliczone udziały procentowe żeglugi rzecznej w ogólnych przeładunkach Szczecina i Świnoujścia, lecz wielkości przeładunków z Odry i na Odrę zarówno w tabeli 14 jak i w tabeli 15 są ze sobą zgodne⁵².

Gdy mowa o żeglugowym wykorzystaniu Odry, to jako głównych armatorów zawsze podawano Odratrans S.A. z Wrocławia i Żeglugę Bydgoską S.A. z Bydgoszczy, zaznaczając z reguły – sam nigdy o tym nie zapominałem – że o ile przewozy krajowe Odratrans są w całości wykonywane na Odrzańskiej Drodze Wodnej, to Żegluga Bydgoska ma tu udziały około 20% swoich przewozów ogółem. Informacje zawarte w tabeli 15 pozwalają z dużym prawdopodobieństwem zweryfikować tę kwestię, bo Żegluga Bydgoska pływa Odrą w drodze do/ze Szczecina i Świnoujścia i – płynąc do/z Europy Zachodniej – korzysta z odcinka Odry między ujściem Warty (km 617,6) a kanałem Odra-Hawela (w km 667,0), czyli na niespełna 50 kilometrach. Wyliczenie tego udziału prezentuje tabela 16.

Tabela 16

Udział procentowy potoku ładunków w Zespole Portów Szczecin-Świnoujście przywiezionych/wywiezionych przez armatorów odrzańskich w latach 1996–2000

Armator	1996		1997		1998		1999		2000	
	P	W	P	W	P	W	P	W	P	W
Odratrans	31,7	24,7	33,0	28,4	51,6	39,2	40,1	46,3	44,1	59,8
Żegluga Bydgoska	27,6	13,9	28,0	18,4	25,0	22,3	10,2	17,6	8,5	13,9
Żegluga Szczecińska	12,2	6,3	13,9	9,3	2,2	7,4	14,8	12,3	3,4	16,6
niemiecki										
Odra-Lloyd	12,9	53,9	20,7	43,9	21,5	30,9	28,1	22,6	42,5	8,1

Objaśnienia: P – przywóz do portów Szczecin-Świnoujście, W – wywóz.

Źródło: obliczenia własne na podstawie tab. 15.

Wymowa tych tabel jest dość jednoznaczna:

a) choć przeładunki ogółem ZMPS-Ś były w tych latach na zbliżonym poziomie, powyżej 20,0 mln t rocznie (tab. 14), to udział ładunków przywiezionych i wywiezionych żeglugą rzeczną łącznie (tab. 14 i 15) wahał się znacznie:

⁵² K. Woś podał również informacje o udziale żeglugi odrzańskiej w przeładunkach zespołu portowego Szczecin-Świnoujście za lata 1956–1995 (Woś, 1997, s. 149). O ile trudno kwestionować tam dane ujęte w tys. t, to można mieć zastrzeżenia do wyliczeń procentowych odnoszących się do wielkości przeładunków ogółem zespołu portów, np. dane do 1985 r. włącznie są zgodne z tab. 2/176, s. 175 „Rocznika Statystycznego Transportu 1986”, lecz od 1990 r. są one zaniżone.

7,48% w 1996 roku, 6,58% w 1997 roku, 8,98% w 1998 roku, 7,59% w 1999 roku i tylko 4,78% w 2000 roku. Załamanie to, szczególnie w porównaniu z latami 1998 i 1999, było ogromne, a wyjaśnia je fakt tylko 151 dni żeglugi w 2000 roku na Odrze między Brzegiem Dolnym a Ścinawą (vide tab. 12). Wielokrotnie w tymże roku od III dekady sierpnia aż do końca grudnia wytwarzano fale poniżej Brzegu Dolnego dla umożliwienia ruchu żeglugowego;

b) Odratrans jest największym przewoźnikiem odrzańskim (tab. 16), lecz często „Szczecin jest portem morskim Berlina” i żegluga niemiecka Odra-Lloyd, odgrywa rolę najważniejszej, szczególnie w wywozie⁵³ do 1998 roku, a w przewozie w 1999 i 2000 roku;

c) także tabela 15 wykazuje, że w całym omawianym 5-leciu (1996–2000) dominujący był potok ładunków wywożonych barkami rzecznyymi z portów Szczecin-Świnoujście, a więc odmiennie niż to było przed II wojną światową czy np. w 1970 roku (rys. 3), co spowodowane zostało olbrzymim eksportem węgla ze Śląska rzeką Odrą⁵⁴.

W tabeli 15 podano liczbę barek wpływających do portów Szczecin-Świnoujście z towarami, ale dopiero tabela 17, uzyskana również od K. Wosia ze Szczecina, oddaje pełnię ruchu żeglugowego, zarówno handlowego towarowego i pasażerskiego, jak i wypoczynkowo-sportowego (jachty), na całej dolnej Odrze, poczynając od kanału Odra-Hawela (Osinów Dolny-Hohensaaten). Są to dane o tyle cenniejsze, że dotychczas podobnych nigdzie nie publikowano⁵⁵.

By zakończyć problematykę eksploatacyjną Odry w końcu XX wieku, zastrzymać się trzeba na portach odrzańskich. Omówił je najobszerniej Zawadka, podając m.in. zestawienie przeładunków dla wybranych lat z okresu 1947–1990 (Zawadka, 1998, s. 135), ale nie zauważył wcześniejszego, bardzo rzeczowego i obejmującego także przeładownie zakładowe, opracowania Koziarskiego (Koziarski, 1991) z rozdz. II: *Porty i przeładownie drogi wodnej Odry (infrastruktura punktowa)* na s. 43–74, z danymi eksploatacyjnymi dla wybranych lat 1970–1989.

⁵³ Przede wszystkim wywożono ze Szczecina węgiel śląski dostarczany przez PKP dla elekrowni berlińskich oraz rudę żelaza.

⁵⁴ Na zjawisko to spory akcent położył Witold Barczuk, dając m.in. wykresy potoków ładunków wodą do i z portów morskich. Podkreślił znaczenie Odry dla Szczecina, a jednocześnie dysproporcję między przywozem i wywozem, co „stwarza problem zatrudnienia próżnego taboru pływającego w kierunku powrotnym” (Barczuk, 1966, s. 119).

⁵⁵ Wyjątek stanowiły dane dla Widuchowej, w km 702 Odry, za lata 1960, 1965 i 1967 opublikowane przez M. Miłkowskiego (Miłkowski, 1976, s. 149), ale była to książka z gryfem „Tylko do użytku służbowego nr”. Odnotowano wówczas w Widuchowej 2491 statków handlowych w górę i 2537 w dół w 1960 r., w 1965 r. odpowiednio 3665 i 3776 oraz w 1967 r. 6731 w górę i 6362 w dół. (Należy to traktować jako uzupełnienie tab. 11 wcześniej tu podanej).

Ruch środków transportu śródlądowego na granicznym odcinku Odry i Odry Zachodniej w latach 1996–2001

Przejście graniczne	Bandera	Kierunek	Statki pasażerskie i promy					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ROK			1996	1997	1998	1999	2000	2001
Osinów Wielki – Hohensaaten	P	wyjazd	-	-	-	-	1	-
	P	wjazd	-	-	-	-	-	-
	O	wjazd	2	-	-	73	1	-
	O	wyjazd	1	-	-	73	-	-
Razem			3	-	-	146	2	-
Widuchowa – Gartz	P	wjazd	-	-	-	-	-	-
	P	wyjazd	-	-	-	-	-	-
	O	wyjazd	18	17	10	7	16	7
	O	wjazd	4	6	35	38	43	46
Razem			22	23	45	45	59	53
Gryfino – Mescherin	P	wjazd	-	1	-	1	255	288
	P	wyjazd	-	1	-	1	254	288
	O	wyjazd	29	20	1 627	3 626	3 924	4 347
	O	wjazd	36	38	1 589	3 606	3 909	4 315
Razem			65	60	3 216	7 232	8 342	9 238
Razem w roku			90	83	3 261	7 423	8 403	9 291

Źródło: jak w tab. 14.

Informacje o publicznych portach odrzańskich oraz portach Żegluga Bydgoskiej na Warcie i Noteci dla lat 1980–1991 podałem w przytaczanym już „PK” 1993, nr 1–2 (s. 2). Były tam wzmianki o niektórych przeładowniach i portach zakładowych. Zaktualizowałem je po 1995 roku („PK” 1997, nr 2, s. 12). Sporo miejsca porty odrzańskie współczesne do 1998 roku zajmują w t. 9 wydawnictwa *Rzeki: kultura, cywilizacja, historia* (Miłkowski, Przybyszewska, 2000, s. 316–320) oraz w „Gospodarce Wodnej” (Miłkowski, 2002, cz. II, s. 106), natomiast w „GW” 2001, nr 2, s. 52–53 zostały omówione nowe bądź całkowicie przebudowane porty odrzańskie (Ratzdorf i Eisenhüttenstadt, Schwedt, Eberswalde na kanale Odra–Hawela oraz Ueckermünde na Zalewie Szczecińskim – niemiecki Oderhaff). Stąd też w tabelach 18 i 19 zostały podane wielkości przeładunków w portach Odry po 1998 roku, a w przypadku portów Warty i Noteci – ściśle powiązanych z eksploatacją żeglugową Odry – dla lat 1996 i 1997, gdyż poza Kostrzynem i Bydgoszczą od 1998 roku porty te są martwe. Nie prowadzą przeładunków żeglugowych.

Tabor rzeczny						Jachty						Ogółem					
	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001	1996	1997	1998	1999	2000	2001
3 465	2 611	1 503	1 102	2 608	1 588	4	1	2	2	4	4	3 469	2 612	1 505	1 104	2 613	1 592
3 969	2 844	2 169	2 503	3 017	2 322	1	5	-	1	-	1	3 960	2 849	2 169	2 504	3 017	2 323
41	34	31	23	10	7	-	1	3	2	7	7	43	35	34	98	18	14
33	34	25	19	-	7	1	10	6	17	18	26	35	44	31	109	18	33
7 498	5 223	3 728	3 647	5 635	3 924	6	17	11	22	29	38	7 507	5 540	3 739	3 815	5 666	3 962
3 219	2 240	2 405	2 728	3 361	4 055	-	1	4	2	5	1	3 219	2 241	2 409	2 730	3 366	4 056
2 464	1 823	2 906	2 890	3 400	4 948	2	8	3	2	3	3	2 466	1 931	2 909	2 892	3 403	4 951
1 536	1 301	1 111	713	223	347	496	483	147	141	81	87	2 050	1 801	1 268	1 796	304	434
1 421	1 186	1 166	1 148	322	420	182	140	526	610	440	604	1 607	1 332	1 727	861	762	1 024
8 640	6 550	7 588	7 479	7 306	9 770	680	632	680	755	529	695	9 342	7 205	8 313	8 279	7 835	10 465
1 786	2 030	2 209	874	1 240	763	1	1	7	0	9	-	1 787	2 032	2 216	875	1 504	1 051
1 820	1 967	2 681	2 192	2 065	735	1	1	4	0	6	2	1 821	1 969	2 685	2 193	2 325	1 025
391	314	683	758	554	343	539	354	1 014	1 128	1 196	1 331	959	688	3 324	5 511	5 674	6 021
505	407	542	418	457	263	933	550	611	586	800	771	1 474	955	2 742	4 609	5 166	5 349
4 502	4 718	6 115	4 242	4 316	2 104	1 374	906	1 636	1 714	2 011	2 104	6 041	5 684	10 967	13 188	14 669	13 446
20 640	16 791	17 431	15 368	17 257	15 798	2 160	1 555	2 327	2 491	2 569	2 837	22 890	18 429	23 019	25 282	28 170	27 873

Objaśnienia: bandera P – polska, O – obca.

Michał Turek i Jan Winter (Turek, Winter, 1999, s. 49–50) przypominają, że na Odrze znajdują się także przeładownie i nabrzeża „umożliwiające cumowanie jednostek pływających i ewentualny przeładunek, są to m.in. nabrzeża w: Krędku, km 282,5-P, cztery w Malczycach, Nietkowie, km 491,1-L, Krośnie Odsku, km 501,0-P, Osiecznicy, km 520,6-P i Miłowie km 535,0-P [...] w rzańskim, km 501,0-P, Osiecznicy, km 520,6-P, Prochowicach, km 567,1-P, Białej Górze, km 543,5-P, Uradzie, km 564,8-P, Prochowicach, km 567,1-P, Świecku, km 578,7-P i Słubicach, km 584,5-P”. Są i inne, w różnym stanie technicznym, o czym mówi S. Koziarski (Koziarski, 1991, s. 64 i nast.), czasem nawet wykorzystywane. Nie można zapomnieć o 3 portach przemysłowych, base- nowych, zbudowanych w latach siedemdziesiątych: port „Metalchemu” w Opolu Groszowicach, km 143,45-P, z 1978 roku, i port Cementowni „Górażdze” w Choruli, km 133,7-P, z 1977 roku, krótko pracujący, a po dłuższej przerwie wy- stawiony na sprzedaż ogłoszeniem prasowym z 17 lipca 1986 roku, oraz port Kędzierzyn Azoty z 1970 roku, w którym jeszcze w 1989 roku 24 barki załado-

wano 8 tys. t nawozów sztucznych, od tamtej pory port jest żeglugowo martwy (podobnie jak Kanał Kędzierzyński).

Tabela 18

Przeładunki portów odrzańskich w latach 1999–2001 (w tys. t)

Port	1999	2000	2001
Gliwice	62,9	275,0	264,1
Koźle	631,9	621,5	458,7
Opole	56,3	22,4	19,2
Wrocław (2 porty)	809,9	738,9	859,4
Malczyce ^a	–	–	–
Głogów	.	.	.
Nowa Sól	.	.	0,336
Cigacice	3,6	13,8	13,7
Kostrzyn ^b	229,0	338,3	175,3

^a Port Malczyce po prywatyzacji nie prowadził przeładunków żeglugowych. Wjazd do portu po powodzi 1997 r. jest mocno utrudniony, a dla jednostek załadowanych wprost niemożliwy, gdyż jest mocno zamulony⁵⁶.

^b Port Kostrzyn jest własnością Żeglugi Bydgoskiej S.A.; zwyczajowo zaliczany jest do Odry, choć leży w ujściu Warty.

Źródło: oprac. własne na podstawie danych uzyskanych w Odratrans i w Żegludze Bydgoskiej.

Tabela 19 wymaga specjalnego komentarza. Otóż port Poznań ma stałe kłopoty ze złą drogą wodną (płytką Wartą i brakiem ładunków), Krzyż wciąż oczekuje na finał rozmów Żeglugi Bydgoskiej z PKP i portem Hamburg o utworzeniu tu węzła spedycyjnego, port Ujście nie pracuje od 1995 roku z braku ładunków.

Tabela 19

Porty Warty i Noteci i ich przeładunki w latach 1996–1998 (w tys. t)

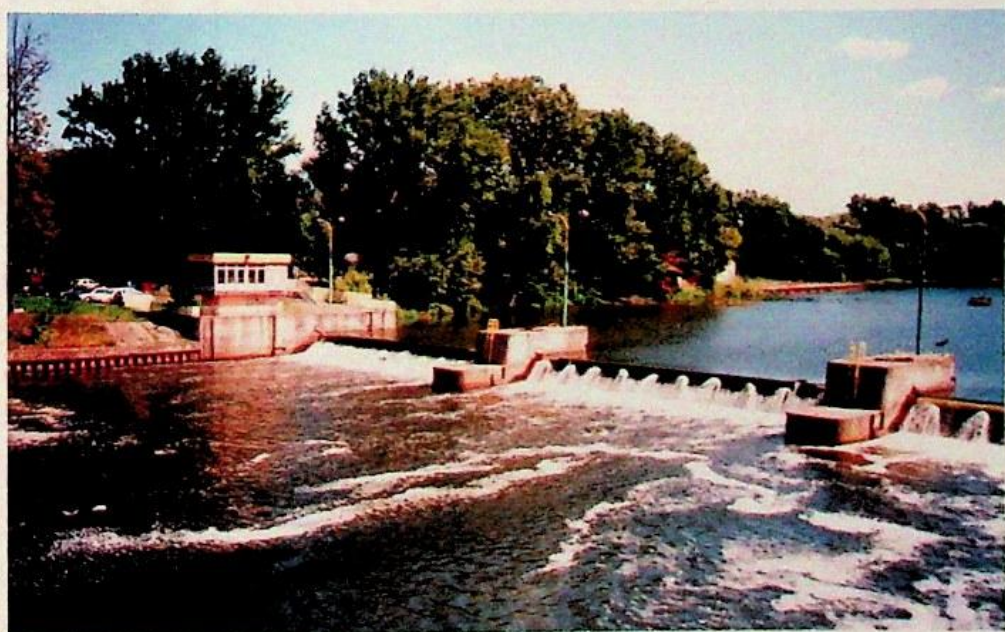
Port	1996	1997	1998
Poznań	30,2	21,9	0
Krzyż	5,1	7,1	0
Ujście	0	0	0

Źródło: dane z Żeglugi Bydgoskiej.

⁵⁶ Gmina Malczyce, będąca właścicielem, ogłosiła 2 listopada 2002 r. przetarg na dzierżawę i sposób zagospodarowania terenu i obiektów portu. Przetarg ponowiono ogłoszeniem z 27 maja 2003 r. Port Głogów w 2002 r. przeładował 226 026 t.



32. Śluza w Opolu Groszowicach



33. Jaz sektorowy w Opolu, widok z mostu łączącego wyspy Bolko i Pasieka



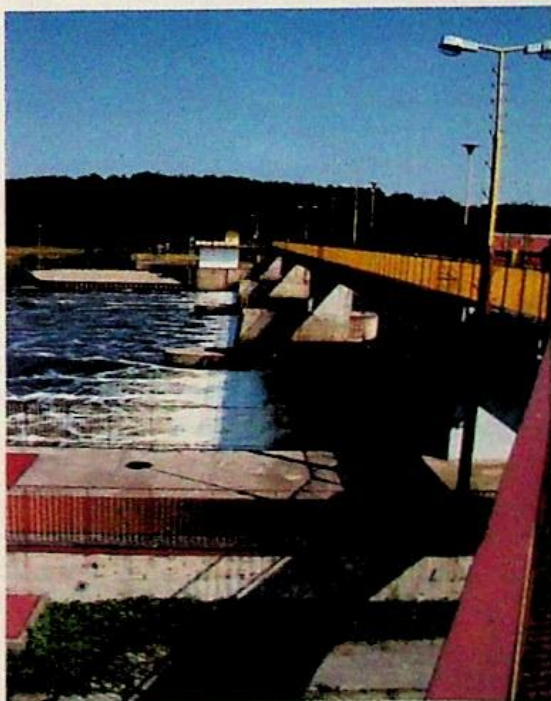
34. Dolne wrota szluzy małej i stopień wodny w Opolu Wróblinie



35. Dolne wrota szluzy małej w Dobrzem Wielkim



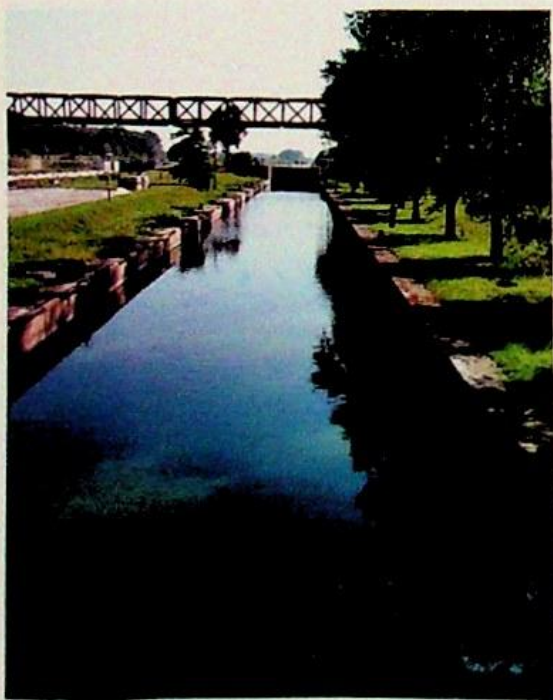
36. Jaz koźłowo-iglicowy w Chróścicach



37. Jaz sektorowy w Zawadzie
widziany od strony dolnej wody



38. Tama podłużna na stopniu wodnym Ujście Nysy



39. Stara śluza pociągowa
w Zwanowicach

Na tle portów Warty i Noteci źle przedstawia się również wykorzystanie drogi wodnej, czyli natężenie ruchu żeglugowego. Dla lat do 1995 roku łącznie liczba śluzowań zestawiona jest w „Przeglądzie Komunikacyjnym” 1997, nr 2, s. 14 (w tab. 5). Otóż na śluzie Krzyż było w 1998 roku 117 śluzowań, w 2000 roku zaledwie 102 śluzowania (54 w górę), a w 2001 roku 128 śluzowań. Są to wielkości niezmiernie małe, zwłaszcza że na drodze tej można śluzować jednocześnie tylko jeden statek, np. BM-500, gdy na dużych śluzach Odry mieszczą się 3 BM-500. Na ruch żeglugowy na tejże drodze wodnej wpływa bezpośrednio wielkość przeładunków w portach krańcowych, a więc w Kostrzynie i w Bydgoszczy. Dane dla Kostrzyna są w tabeli 18, Bydgoszcz zaś na przełomie XX i XXI wieku miała następujące przeładunki: w 1996 roku – 720,7 tys. t, w 1997 roku – 815,8 tys. t, w 1998 roku – 838,9 tys. t, w 1999 roku – 905,1 tys. t, w 2000 roku – 795,6 tys. t i w 2001 roku – 631,2 tys. t⁵⁷.

Po II wojnie światowej przyzwyczailiśmy się, że porty rzeczne stanowiły własność poszczególnych armatorów, a jednocześnie były to porty publiczne, ogólnie dostępne. Po przejściu naszego kraju na gospodarkę wolnorynkową, czyli po 1989 roku, zaszły tu olbrzymie zmiany. Porty komunalizowano lub oddawano w dzierżawę, jeśli armator pozostawał de iure ich właścicielem (wzmiankował o tym „PK” 1993, nr 1–2, s. 1–2 i 6–7, 1997, nr 2, s. 10–13)⁵⁸.

I tak, port Gliwice stał się kręgosłupem utworzonego 18 stycznia 1990 roku Śląskiego Wolnego Obszaru Celnego S.A. w Gliwicach, w którym Odratrans S.A., jako sukcesor PP Żegluga na Odrze, ma decydujący głos (52,4% udziału w kapitale zakładowym i 41,1% głosów w spółce), porty Koźle, Opole, oraz oba we Wrocławiu, Nowa Sól i Głogów zostały wydzierżawione przez Odratrans S.A. Port Cigacice jest prawie od początku własnością spółki „Rol-Trans” z niewielkim udziałem Odratrans (10%). Pewnego naświetlenia wymaga port Ścinawa, służący obecnie za postojowisko floty spółki Odratrans. Według Zenona Ucińskiego (Uciński, 1979, s. 147 i 155) w porcie tym, mocno zniszczonym podczas wojny, przeładowywano w latach 1947–1949 po około 1 tys. t towarów, potem zabrakło zainteresowania tym portem, w 1972 roku przeładowano 4 tys. t kamienia, w 1975 roku w związku z błyskawicznym powstaniem Legnicko-Głogowskiego Okręgu Miedziowego port Ścinawa widziano jako jego „okno na świat”, opracowano założenia projektowe (BPBM Gdańsk) na przeładunek tu

⁵⁷ Gwoli informacji, dla zachowania ciągłości danych z lat wcześniejszych, podaję, że śluzą Brydujście /Czersko Polskie przepuściła w 1998 r. 1174 statki, w 2000 r. było 1339 śluzowań (671 w górę) i w 2001 r. 1115 śluzowań.

⁵⁸ Vide również „PK” 1994, nr 7, s. 6–10 oraz M. Miłkowski, *Odra jako droga wodna żeglowna dziś i przesłanki na jutro*. W: *Rozwój społeczno-gospodarczy Nadodrza w kontekście współpracy transregionalnej*, Opole: Instytut Śląski 1997, Zeszyty Odrzańskie, Seria nowa, nr 16, s. 53–59. A gdy chodzi o *Małe porty Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej*, to zaprezentował je Eugeniusz Sosidko (Sosidko, 1997, s. 83–95).

docelowo 770 tys. t towarów, w tym do 170 tys. t cementu luzem, stosownie do uchwały rządowej nr 184/74 z 2 sierpnia 1974 roku. Port zmodernizowano, uruchomiono Stację Przesypową Cementu – czynną i obecnie sporadycznie w relacji kolej–cementowozy, lecz port w sensie żeglugowym jest w Ścinawie nadal tylko marzeniem⁵⁹.

Podobna sytuacja – jak z portami odrzańskimi – istnieje również na Warcie (wydzierżawiono Port Poznań od Żeglugi Bydgoskiej) i na Noteci, gdzie przyszłość portów obecnie, tj. w 2003 roku, nie jest zarysowana.

Być może wykorzystanie żeglugowe rzeki Odry w nowym XXI wieku zmieni się w związku z zasadniczą zmianą armatorów: 17 lipca 2002 roku decyzją rady nadzorczej VII Narodowego Funduszu Inwestycyjnego, w skład którego wchodzi zarówno Odratrans jak i Żegluga Bydgoska (jako spółki akcyjne), odwołano cały Zarząd spółki Odratrans, a prezes Żeglugi Bydgoskiej – inż. Edward Ossowski – mianowany został na prezesa obu firm armatorskich. Bezspornie zapobiegnie to niepotrzebnej konkurencji obu armatorów, zwłaszcza na rynkach zagranicznych, lecz czy uzdrowi generalnie sytuację w tych firmach?

O fuzji Odratrans i Żeglugi Bydgoskiej mówiono od dawna⁶⁰, zmiany w zakresie zarządzania po 17 lipca 2002 roku „zaowocowały” po raz pierwszy w historii żeglugi odrzańskiej – groźbą strajku⁶¹. Co najbliższy czas przyniesie? Jednym z najmocniejszych argumentów przywołanych przez protestujących był zysk osiągnięty przez Odratrans: w 2000 roku zysk brutto 2699 mln zł, netto 1,384 mln zł, a w 2001 roku odpowiednio 1,351 mln zł i 0,644 mln zł; przeciwstawiano temu znacznie niższe zyski Żeglugi Bydgoskiej, nawet straty, nie dodając jednak, iż jest to armator znacznie mniejszy, co dokumentuje tabela 20. Mieć przy tym należy na uwadze nadzwyczaj istotną nowość w organizacji eksploatacji floty. Pozostaje ona nadal własnością armatorów: Odratrans, Żegluga Bydgoskiej bądź Żegluga Szczecińskiej, ale poszczególne statki zostały wydzierżawione – zwykle byłym pracownikom armatora pływającym na danej jednostce – poczynając od 1999 roku. Pozyskiwanie ładunków (zamówień) zapewnia armator, ale możliwe jest również przez dzierżawcę, który zapewnia przewiezienie ładunku. Często armator dokonuje remontu wydzierżawionego statku, np. Odratrans w swojej stoczni Wrocław Zacisze. W 2002 roku wszystkie sprawne techniczne statki, poza holownikami, zostały wydzierżawione. I tak, ze 122 pchaczy

⁵⁹ Jego najpełniejszy opis dał M. Zawadka (Zawadka, 1998, s. 144–145).

⁶⁰ Vide „Rzeczpospolita” nr 5232, z 20–21.03.1999, s. 10 – K. Grzegorzówka, *Odratrans S.A. i Żegluga Bydgoska S.A. NFI proponuje fuzję*. Kontrahentem chcącym wykupić ŻB miałby być Lehnkerring, niemiecka firma transportowo-spedycyjna.

⁶¹ Patrz wrocławskie „Słowo Polskie” z 29.11.2002 – R. Żabiński, *Związkowcy boją się, że Odratrans zostanie sprzedana niemieckim inwestorom. Barki zablokują Odrę?*. Protest ten poprzedzony był interpelacją sejmową nr 2086 z 27.09.2002 r. posła na Sejm 4. kadencji – Ryszarda Zbrzyznego (dawnego absolwenta Technikum Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu).

w Odratrans (z których 102 liczy min. 20 lat) wydierżawiono 105, z 21 barek motorowych (wszystkie ponad 20-letnie) wydierżawiono 17, a z 217 barek pchanych (123 w wieku powyżej 20 lat) w dzierżawie jest 190; w Żegludze Bydgoskiej mamy: pchacze – 47 (w tym 34 powyżej 20 lat), wydierżawionych 19, barki motorowe – 47 (aż 45 starszych niż 20 lat), w dzierżawę oddano 45, barki bez napędu – 82 (48 liczy ponad 20 lat), w dzierżawie jest 28. Żegluga Szczecińska, mająca tylko 2 barki BM-500, sprzed 1970 roku, obie również wydierżawiła.

Dane o flocie armatorów odrzańskich do 1998 roku włącznie podałem m.in. w „Gospodarce Wodnej” 2000, nr 3 (s. 104), a dla lat wcześniejszych w „Przeglądzie Komunikacyjnym” 1997, nr 2 (s. 15, tab. 8). Zamieszczona tu tabela 20 zawiera informacje dotyczące lat 1999–2001.

Tabela 20

Flota w posiadaniu armatorów odrzańskich w latach 1999–2001 (stan na 31 grudnia)

Rodzaj statku	Odratrans			Żegluga Bydgoska			Żegluga Szczecińska		
	1999	2000	2001	1999	2000	2001	1999	2000	2001
Holowniki	2	2	2	3	3	2	0	0	0
Pchacze	161	150	132	48	48	48	4	4	4
Barki motorowe	35	31	28	52	50	47	2	2	2
Barki bez napędu	251	230	224	95	82	89	13	13	14
Razem	449	413	386	198	183	186	19	19	20
	333	315	278	148	138	136	18	18	19

Objaśnienia: licznik – liczba statków, mianownik – liczba statków w wieku 21 lat i więcej.

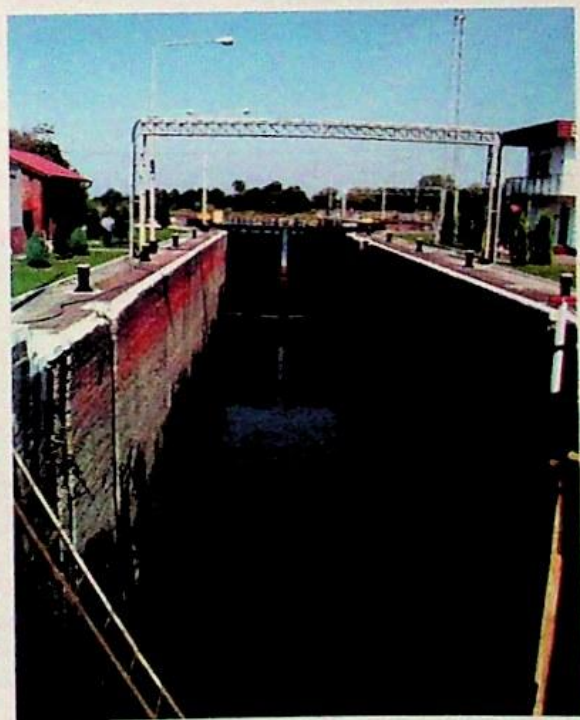
Źródło: oprac. własne na podstawie oficjalnych rocznych sprawozdań GUS T-11.

Dodajmy, że w 2001 roku Odratrans miała wśród swoich pchaczy tylko 17 szt. z lat budowy 1980–1989 i 3 zbudowane po 1990 roku, Żegluga Bydgoska zaś 2 motorowe barki z lat 1980–1989 i 12 pchaczy oraz jeden pchacz z lat po 1990 roku, a w Żegludze Szczecińskiej był tylko 1 pchacz z lat 1980–1989. Innymi słowy, flota odrzańska jest bardzo stara, a technicznie nawet przestarzała. Niepokojąca sytuacja jest przede wszystkim w przypadku barek motorowych oraz pchaczy.

Spójrzmy na koniec na tabelę 21, w której pokazany został tabor żeglugi śródlądowej w całej Polsce w latach 1998–2001.



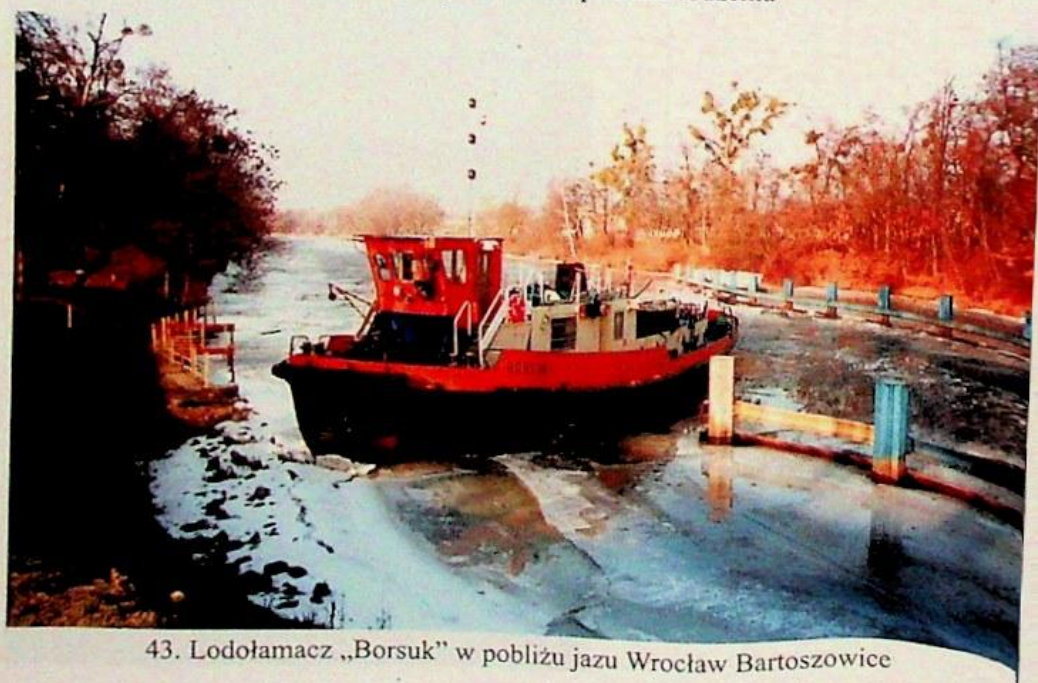
40. Kanał śluzy z widokiem na jaz na stopniu wodnym Lipki



41. Śluza mała w Brzegu



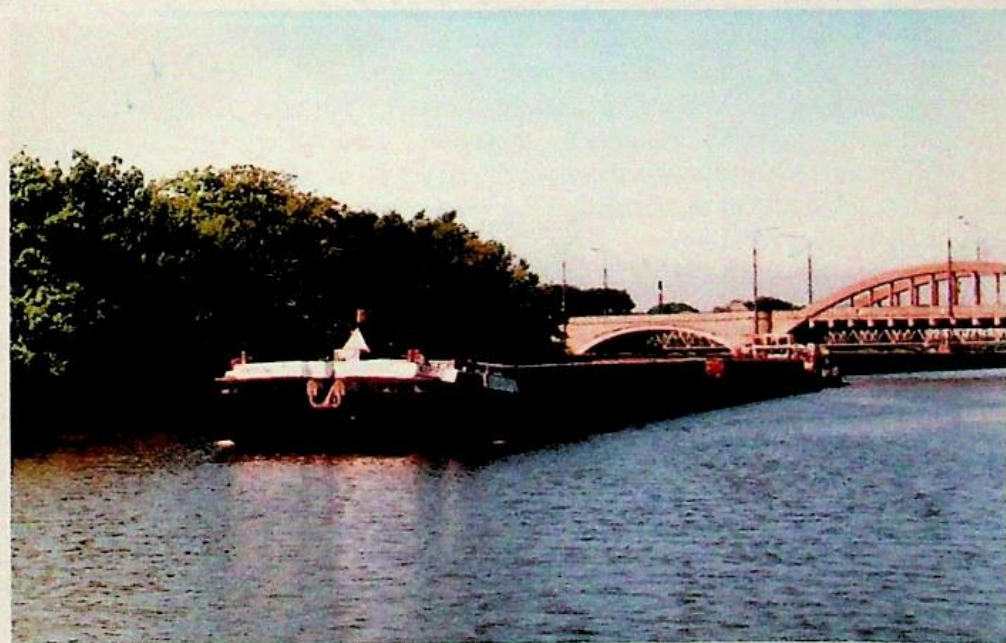
42. Jaz klapowy Ratowice podczas lodzenia



43. Lodołamacz „Borsuk” w pobliżu jazu Wrocław Bartoszowice



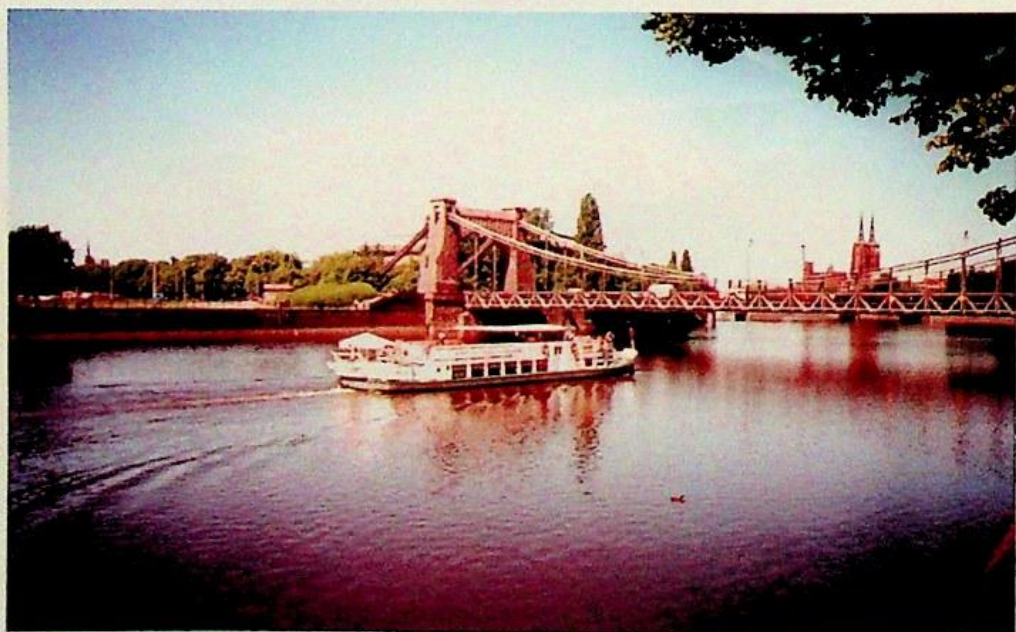
44. Pogłębiarka w okolicach jazu Wrocław Opatowice



45. Zestaw pchaczy w okolicach śluzy Wrocław Zacisze



46. Port Miejski we Wrocławiu



47. Rejs „Driady” na Odrze we Wrocławiu

Tabela 21

Tabor żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 1998–2001

Rodzaj statku	Jednostka miary	1998	1999	2000	2001
Holowniki	szt.	10	8	9	27
	moc kW	1 871	1 774	1 615	4 002
Pchacze	szt.	293	251	236	251
	moc kW	82 985	71 789	67 387	67 484
Barki motorowe	szt.	155	113	105	98
	moc kW	36 656	26 956	24 869	23 423
	ładowność 1000 t	72	53	49	46
Barki pchane	szt.	499	441	384	486
	ładowność 1000 t	249	226	204	234
Barki holowane	szt.	13	2	3	14
	ładowność t	14 974	1 149	939	2 160
Statki pasażerskie	szt.	52	76	81	104
	liczba miejsc	7 903	9 272	9 439	12 654

Źródło: publikowane dane GUS.

Do danych w tabeli 21 wnieść trzeba jedno zasadnicze zastrzeżenie, że na przełomie XX i XXI wieku nie nastąpił jakościowy wzrost floty. Liczba jednostek, poza barkami motorowymi, we wszystkich rodzajach statków wzrosła, co wynika z porównania wielkości za lata 2000 i 2001, ale tylko wyjątkowo były to statki nowe. Przyrost spowodowany został indywidualnym importem używanych, a często wycofanych z ruchu jednostek, z Czech i – mimo przeogromnych trudności na Bugu w Brześciu Litewskim – z terenu b. ZSRR.

Skoro mowa tu o flocie na Odrze, to nie można zapominać o niemieckim Odra-Llyod w Szczecinie, o którym były już informacje w tabelach 15 i 16. M. Zawadka (Zawadka, 1999b, s. 156) pisał: „Odra-Llyod w 1998 r. posiadał 6 pchaczy typu KSS 300 oraz 1 mały pchacz typu KS SB 140, wszystkie przystosowane do ruchu na kanałach, ponadto 6 dużych 1200-tonowych barek pchanych, które z uwagi na gabaryty mogły być wykorzystywane tylko w relacjach (polski) Bielinek – niemieckie porty Zalewu Szczecińskiego. Do dyspozycji [...] w każdej chwili znajdowało się około 60 różnego typu barek pchanych, które [...]” były w porcie szczecińskim bądź tuż za granicą, na wodach RFN. Odra-Llyod działa tam od ok. 1995 r.

Omówienie Odry i żeglugi w całym XX wieku, nawet w formie tak skrótowej, jak to zrobiłem, natrafiało na spore trudności. Przede wszystkim z powodu niezgodności materiałów źródłowych dotyczących tego samego czasu, a często

ich braku lub odmowy udostępniania mimo obowiązywania ustawy o dostępie do informacji publicznej (DzU 2001, nr 112, poz. 1198)⁶².

Nasuwa się też zdumiewająca refleksja płynąca nie tylko z przestudiowania materiałów źródłowych wykazanych w bibliografii wykorzystanej podczas opracowania niniejszego studium, ale też z kilkudziesięciu innych materiałów, zwłaszcza konferencyjnych, poczynając od 1948 roku, w szczególności zaś po 1970 roku (tj. okresu Edwarda Gierka). Otóż, w materiałach tych jest bardzo mało danych eksploatacyjnych, wyników gospodarowania, pełno natomiast prezentacji planów, zamierzeń, zwłaszcza ogromnych inwestycji, po zrealizowaniu których miało być już bardzo dobrze, a za kilka lat nowe plany z tą samą śpiewką i bez rozliczenia okresu minionego. Wypowiadałem się już po dwakroć w tej mierze (Miłkowski, 1982; Miłkowski, 1987), są już 3 części podobnych wypowiedzi M. Zawadki (Zawadka, 2001–2002), ale czy mają one wpływ na kluczowy dla omawianej arterii wodnej rządowy „Program dla Odry 2006”. Program ten przyjęto ustawą z 6 lipca 2001 roku (DzU nr 98, poz. 1067), wprowadzając zmiany in minus od 2003 roku (DzU 2002, nr 216, poz. 1827). Innymi słowy, program jest piękny i ambitny, lecz realizacja jak zawsze, tzn. brakuje funduszy. Czyli historia powtarza się: zmienił się ustrój państwowy, lecz nawyki uchwalania planów bez pokrycia finansowego pozostały, a co więcej, 20 października 2000 roku Wielkopolski Urząd Wojewódzki w Poznaniu przedłożył wszystkim zainteresowanym „Aneks do Programu dla Odry 2006 – Program dla Warty” wraz z rzeczowym uzasadnieniem. Pozostał on jednak bez echa i nie jest objęty ustawą z 6 lipca 2001 roku⁶³.

Generalny wniosek nasuwający się z całości prezentowanego opracowania brzmi: **potrzeba pilnego poprawienia jakości drogi wodnej Odry, a przede wszystkim stabilnych głębokości przez możliwie najdłuższy okres w roku.** Pamiętać należy przy tym, że po powodzi w 1997 roku (a w 2002 r. na Wełtawie i Łabie) zwiększono rezerwy objętości powodziowej w zbiornikach retencyjnych, a to oznacza mniejsze możliwości alimentacji żeglugi w czasie susz i niskich stanów wody w rzekach. Bez dobrej drogi wodnej trudno mówić o żegludze terminowej i konkurencyjnej wobec innych rodzajów transportu. Raczej bowiem nikt – kto nieco orientuje się w realiach transportu odrzańskiego – nie wierzy w prawdę (?) głoszoną przez Kazimierza Kozieradzkiego, że: „Zwiększeniu ruchu towarowego i pasażerskiego na Odrze stoi na przeszkodzie przede wszystkim przestarzały tabor. Wskutek małej szybkości technicznej powoduje

⁶² Wyjątkowo negatywnie zapisał się w mojej pamięci Adam Lipko, likwidator – zarządca komisaryczny PP Żegluga Szczecińska, żądając 20 stycznia 2003 r. pisemnej i uzasadnionej prośby, i to gdy chodziło o dane eksploatacyjne firmy.

⁶³ O „Programie dla Odry 2006” vide „PK” 1999, nr 6 i 2001, nr 2; oraz „GW” 1998, nr 10, s. 360–365, a także 2001, nr 8, s. 351–352.

on wysokie koszty przewozu, które łącznie z dodatkowymi kosztami przeładunkowymi, często czynią tę żeglugę nieopłacalną. A więc sprawa rentowności żeglugi wodnej jest jednym z podstawowych czynników, który w dzisiejszych warunkach hamuje jej rozwój.

Unowocześnienie taboru i rozbudowa żeglugi wodnej to jednak – odrzucając oczywiście niesłuszne teorie »przestarzałości« żeglugi wodnej – przede wszystkim sprawa możliwości inwestycyjnych [...]» (*Rozwój gospodarczy...*, 1960, s. 281).

Konieczne jest jednak – mówiąc powyżej o wniosku generalnym – zwrócić uwagę na jeszcze jeden jego aspekt: Odra jest w sensie prawnomiędzynarodowym rzeką wspólną, polsko-czesko-niemiecką i nasze działania winny być na tej arterii żeglugowej wspólne, trójstronne, a przynajmniej skoordynowane (Waszkiewicz, Miłkowski, 2001). Powinna to umożliwić przynależność od maja 2004 roku wszystkich trzech państw nadodrzańskich do Unii Europejskiej, którą to tematykę zarysował Jan Pyś (Pyś, 2002, s. 3–4)⁶⁴. Musimy jednak wcześniej zrobić w zakresie współpracy swoisty rachunek sumienia, bo pychy i dziwnego zadzierania nosa z naszej strony, szczególnie wobec Czech, było multum. Liczyły się tylko nasze racje i ustawiczne, przez lata demonstrowanie niechęci do jakiegokolwiek kompromisu np. w kwestii przedłużenia żeglownej Odrzańskiej Drogi Wodnej przynajmniej do Ostrawy, nie mówiąc już o choćby minimalnym rzeczywistym a nie deklaratywnym zaangażowaniu w zbudowanie połączenia Odra–Dunaj. Ostatnim takim przykładem była międzynarodowa konferencja „Europejska droga wodna Dunaj–Odra–Łaba. Porta Moravica 2002”, 2 października 2002 roku w czeskim Přerowie z udziałem m.in. przedstawicieli rządów Austrii, Republiki Czeskiej, Niemiec i Unii Europejskiej, z Polski było wprawdzie 6 osób, ale o randze regionalnej (pełnomocnik Marszałka Województwa Dolnośląskiego ds. Odry i wicedyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gliwicach) lub bezpośrednio zainteresowanych tym międzynarodowym połączeniem żeglugowym (Zarząd Portu Szczecin-Świnoujście S.A. i Odratrans S.A. Wrocław).

⁶⁴ W opracowaniu J. Pysia z Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu (i doktoranta) jest niestety sporo błędów merytorycznych oraz nieznanomość podstawowych faktów i uwarunkowań na Odrze.

POST SCRIPTUM

Opracowanie niniejsze ukończyłem 30 stycznia 2003 roku. Dziś, w III dekadzie listopada 2003 roku, muszę przypomnieć jeszcze kilka faktów i zdarzeń zaistniałych od tamtego czasu, bez których trudno byłoby zrozumieć realia żeglugowe na Odrze na początku XXI wieku. I tak:

1) Oto dywagacje i spekulacje wokół niepewnej przyszłości wrocławskiej Odratrans (cf. ods. 60) zaczęły szybko materializować się, i to raczej w czarnych kolorach. W dniu 13 czerwca 2003 roku skarb państwa odsprzedał 50,36% kapitału zakładowego Odratrans za 10,938 mln zł dwóm gliwickim firmom, Izo-Erg i Izo-Invest, z branży tworzyw sztucznych, niemających dotychczas żadnych powiązań z żeglugą lub drogami wodnymi. Mimo skarg do rządu i strajków (blokad Odry w Szczecinie i we Wrocławiu) załóg floty odrzańskiej doszło 2 września 2003 roku do sfinalizowania transakcji, a co więcej, Izo-Erg kupił w podobny sposób tegoż dnia Żeglugę Bydgoską S.A. Szczególnie Odratrans była łakomym kąskiem, bo jej zysk netto wyniósł prawie 645 tys. zł w 2001 roku i 2,8 mln zł za 2002 rok, przy wynikach eksploatacyjnych: przewozy 3 835 606 t towarów i 595 342 147 tkm, z czego za granicą było odpowiednio: 1 396 702 t i 309 544 026 tkm.

2) Od 6 czerwca 2003 roku wstrzymano żeglugę na Odrze powyżej Cigacic (km 471,8) z powodu bardzo małych głębokości. Pisałem (ods. 50) o wyjątkowo niskich stanach wody w Odrze we wrześniu 1992 roku, które spadły poniżej absolutnego minimum na wodowskazuie Malczyce. W połowie 2003 roku Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej zmuszony był obniżyć o 1 m zero tegoż wodowskazu, bo woda w korycie obniżyła się tak mocno, że 13 i 15 sierpnia 2003 roku odnotowano stan wody zaledwie +54 cm (na tym nowym wodowskazuie), gdy absolutne minimum w tym przekroju to było dotychczas +128 cm! Innymi słowy, mieliśmy tu o 62 cm wodę płytszą niż przed 11 laty! Do 26 listopada 2003 roku żegluga nadal była tam wstrzymana.

3) Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Magdeburg, w oficjalnym sprawozdaniu „Statistischer Verkehrsbericht 2002. Binnenschifffahrt in Zahlen” podała, że przez służby Eisenhüttenstadt prześluzowano w 2001 roku 5556 statków

(2973 w górę) o ładowności 1 382 585 t z ładunkami 663 076 t, w górę tylko 88 581 t, a w 2002 roku było odpowiednio 4063 (2194) o ładowności 961 941 i z ładunkami 491 539 t, w górę 83 170 t. Charakteryzuje to ruch z Odry i na Odrę z/na kanał Odra-Szprewa. Z kolei podnośnia Niederfinow na kanale Odra-Hawela odnotowała w 2001 roku 21 298 statków o nośności 4 732 538 t, przewożących 2 653 965 t ładunków (790 943 t w górę). W 2002 roku były 16 563 statki o nośności 3 129 070 t, transportujące 1 756 617 t towarów, w tym 584 988 t w górę. Informacje te dają orientację o żeglugowym wykorzystaniu dróg wodnych powiązanych bezpośrednio z Odrą.

4) Wielką wagę z punktu widzenia interesów i przyszłości (nie tylko żeglugowej) rzeki Odry przywiązywano do „Programu dla Odry 2006”, uchwalonego przez Sejm RP 6 lipca 2001 roku. Niestety, z powodu ograniczonego budżetu państwa program ten – mimo rozpisania zadaniami i nakładami finansowymi aż po 2016 rok, pozostaje praktycznie wyłącznie na papierze; jest gorzej niż źle z podejmowaniem inwestycji nim przewidzianych. Jasnym punktem jest jedynie budowa stopnia wodnego „Malczyce”, realizowana drugi już rok, lecz nie na miarę ujętą w programie.

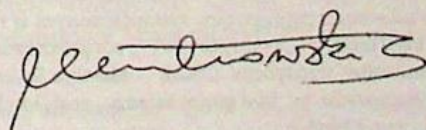
5) Nowy właściciel Odratrans i Żegluga Bydgoskiej zapowiedział novum w organizacji, a to pilne powołanie w Szczecinie centrum handlowo-logistycznego dla pozyskiwania ładunków do przewozu wodą.

6) W ostatnich dniach października 2003 roku otrzymałem opracowanie dr Elżbiety Marszałek, *Odrzański szlak wodny. Informator turystyczny*, wydane nakładem Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie (wydanie pierwsze, nakład 1000 egz., Szczecin 2003). Książka, wydrukowana na kredowanym papierze, ma 188 stron formatu A-4, na których zamieszczono ponad 200 fotografii, często, niestety, bardzo małych. Informator ten, z krótkim tekstem w języku niemieckim, dotyczy Odry od Brzegu na Opolszczyźnie do Szczecina. Przeznaczony jest dla turystów wodniaków. Praktycznie nie ma tam bibliografii, jest to jednak piękne i interesujące wydanie.

*

Kończąc te rozważania, chcę pokłonić się sponsorowi – Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, a przede wszystkim dyrektorom Ryszardowi Kosierbowi i Stefanowi Bartosiewiczowi oraz inż. Januszowi Boguckiemu – odpowiedzialnemu za zagadnienia odrzańskie.

Wrocław, 26 listopada 2003 r.



50-LETNI DOROBK INWESTYCYJNY NA ODRZE I PRZYLEGŁYCH DROGACH WODNYCH*

Od redakcji

Lipcowa powódź o katastrofalnych rozmiarach i skutkach z całą bezwzględnością przypomniła, że – jak słusznie pisze dr inż. M. Miłkowski – Odra to nie tylko bogactwo, ale i zagrożenie. Aby to drugie zminimalizować, trzeba doprowadzić Odrę (i jej dorzecze) do stanu zapewniającego możliwie najwyższy stopień bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, a jednocześnie uczynić z niej nowoczesną drogę wodną o międzynarodowym znaczeniu. O uświadomieniu sobie tego dalekosiężnego celu i tej konieczności świadczą m.in. deklaracje złożone pod wpływem tegorocznej katastrofy [tj. powodzi z lipca 1997 r.] przez wysokiej rangi przedstawicieli zarówno Polski, Niemiec i Czech. Zanim jednak przedstawimy na łamach „PK” zmodyfikowany i uzupełniony na podstawie ostatnich doświadczeń program dla Odry, warto podsumować, co na niej zdziałano w minionym półwieczu polskich rządów, czego nie zdołano jeszcze dokończyć, co zamierzano, ale nawet nie rozpoczęto. Trzeba bowiem znać punkt wyjścia do dalszych przedsięwzięć, aby rozsądnie je zaplanować i ustalić właściwą ich kolejność. Poniższy artykuł to właśnie próba takiego bilansu.

W 1948 r. ruszyła, największa jak dotychczas na Odrze, inwestycja hydrotechniczno-żeglugowa: budowa stopnia wodnego Brzeg Dolny (jaz, hydroelek-

* Artykuł opiera się na moim opracowaniu *Stan obecny Odrzańskiej Drogi Wodnej i działania dla zwiększenia jej zdolności żeglugowej*, zamieszczonym w t. 2, s. 269–280, zbioru materiałów na międzynarodową konferencję „Transport '97”, zorganizowaną 29.04–2.05.1997 r. w Ostrawie z udziałem m.in. ministrów transportu: Czech – Martina Rzimana i Polski – Bogusława Liberadzkiego. Niestety opracowanie to, bez mojej wiedzy, zostało okrojone, a brak jakiegokolwiek korekty doprowadził do licznych błędów.

trownia i komorowa śluza żeglugowa), nieco poniżej Wrocławia, przedłużająca odcinek skanalizowanej Odrzańskiej Drogi Wodnej o 21 km (jaz Wrocław Rędzin jest w km 260,7, zaś jaz Brzeg Dolny w km 281,6). Ukończono ją 23.11.1958 r. uzyskując pełne spiętrzenie wody do rzędnej +108,00. Od czasu wejścia na budowę (1.06.1948 r.) minie wkrótce 50 lat. Stwarza to okazję do retrospektywnego spojrzenia na inwestycyjny dorobek hydrotechniczno-żeglugowy półwiecza. Niejednokrotnie w sposób uargumentowany podnosiłem niedostatek inwestycji na polskich śródlądowych drogach wodnych, jednak zestawienie całego dorobku w tej dziedzinie nasuwa refleksje, o czym na końcu tych rozważań.

Bilans otwarcia po II wojnie światowej

Prawnie Polska przejęła Odrę we władanie dopiero w 1946 r. Przekazywał ją etapami, od 14 czerwca do 12 sierpnia, Odrzański Oddział Dróg Wodnych Armii Czerwonej w Nowej Soli, podległy bezpośrednio Centralnemu Zarządowi tejże armii w Berlinie. W imieniu Departamentu Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji gospodarzami Kanału Gliwickiego i poszczególnych odcinków Odry stawały się Państwowe Zarządy Wodne w Gliwicach, Koźlu, Opolu, Wrocławiu, Głogowie, Krośnie Odrzańskim, Ślubicach i Szczecinie, utworzone w 1945 r., zaś eksploatację żeglugową organizował Komisariat Żeglugi na Odrze z siedzibą w Gliwicach (powstały 3.08.1945 r.) z ekspozyturami w Koźlu, Wrocławiu, Malczycach i Szczecinie. Żegluga z Koźla do Wrocławia ruszyła już 19.08.1945 r., a długotrasowa, z węglem z portu w Koźlu do Szczecina, dopiero 16.05.1946 r., gdyż stopnie wodne i porty były zniszczone podczas wojny, w korycie Odry i w basenach portowych były zatopione setki statków (od Wrocławia do Szczecina oznaczono 933 zatopione statki), a szlak przegradzały wysadzone mosty i sprzęt wojenny.

Flota polska na Odrze składała się początkowo z jednostek wydobytych z dna i wyremontowanych z reguły sposobem chałupniczym w zniszczonych celowo stocznich. Pozwoliło to jednak statkom polskiego Komisariatu Żeglugi na Odrze przetransportować w 1945 r. prawie 15 tys. t ładunków, w 1946 r. już 52,7 tys. t, a w 1947 r. – 97,5 tys. t. Z dniem 2 maja 1946 r. Komisariat przekształcono w przedsiębiorstwo Polska Żegluga na Odrze we Wrocławiu. Równolegle utworzono Państwową Żeglugę na Wiśle.

Wszystkie jazy i śluzy na Odrze, a także 90% urządzeń regulacyjnych, wymagały odbudowy ze zniszczeń wojennych. Odbudowano także 6 portów odrzańskich¹. Była to z reguły odbudowa stanu sprzed wojny: jazy iglicowo-koźło-

¹ Powyższe dane liczbowe zostały zaczerpnięte z publikacji Gruszeckiego S.: *Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze od maja 1945 r. do sierpnia 1946 r.*, „Studia Śląskie”. Seria

we Poiré z 1891–1895 i 1908–1917, śluzy komorowe betonowe z okładziną klinkierową z wrotami wspornymi, napędy ręczne (korbowe); ostatni stopień odrzański – Rędzin, najnowszy, oddany był do eksploatacji w 1922 r.

Poniżej Wrocławia Rędzina Odra była jedynie uregulowana w latach 1855–1874 dla osiągnięcia głębokości 1 m przy stanie średnim niskim wody, a w latach 1905–1913 uzupełniającą (w rejonie Ścinawy, Głogowa i Krosna), aby uzyskać głębokość 1,30 m, zaś przy zasilaniu ze zbiorników retencyjnych 1,40 m. Cele te nie zostały osiągnięte. Pierwsza wojna światowa, a potem wyjątkowo suche lata 1921 i 1922 spowodowały zaniechanie regulacji uzupełniającej. Podjęto ją w 1928 r. i prowadzono do 1943 r. na 355-kilometrowym odcinku Odry do rejonu Słubic i Lubusza. Uzyskane głębokości gwarantowane nie przekraczały jednak 1,20 m. O odcinek położony w dół od Lubusza (km 590 Odry) nie dbano, gdyż intensywna żegluga prowadzona była na Odrze ze Śląska do Berlina *via* kanał Odra – Szprewa, zaś na trasie ze Śląska i Wrocławia do Szczecina pływano tylko sporadycznie. Lepiej była eksploatowana Odra dolna w relacjach Berlin – Szczecin *via* kanał Odra – Hawela.

W końcu 1944 r. regulacja Odry była zniszczona w sposób naturalny, bo przez ostatnie trzy lata już jej nie prowadzono, ale dopiero działania wojenne zrujnowały koryto o utrwalonym przekroju. Co gorsza, niezależnie od stanu rzeki, miała ona 229 zakoli o promieniu mniejszym niż 650 m, w tym 7 łuków z promieniami poniżej 250 m. Przy stosunkowo wąskim korycie żeglownym zakola te były olbrzymim utrudnieniem dla żeglugi holowanej, nie mówiąc już o żegludze zestawami pchanymi (od 1958 r.).

Jeszcze gorzej przedstawiały się w 1945 r. porty odrzańskie. W basenach portowych zatopione statki, zniszczone eksplozjami nabrzeża, spalone magazyny i hale, uszkodzone lub zniszczone urządzenia przeładunkowe, budynki z reguły w ruinie. Już po zakończeniu działań wojennych sporo wyposażenia, traktowanego jako zdobyczne mienie niemieckie, wywieziono do ZSRR.

Krytyczna była sytuacja stoczni rzecznych. Cytowany już S. Gruszecki (źródło jak w ods. 1) pisał: „*Remonty wydobytych nieznacznie uszkodzonych jednostek przeprowadzano z reguły na wodzie, ponieważ do końca pierwszego półroczia 1946 r. zarządy wodne na Odrze nie dysponowały ani jedną pełnowartościową stoczną. Poważnie uszkodzone barki o większym tonażu mogły być naprawiane tylko w stoczni w Gorzowie Wielkopolskim lub Bydgoszczy. Na holowanie wraków do tych stoczni w praktyce decydowano się tylko w sporadycznych wypadkach*”.

nowa, t. XXVII, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 325–350, oraz z Gotowta C.: *Drogi wodne i żegluga śródlądowa, XX-lecie na polskich wodach śródlądowych 1944–1964*, Centralny Zarząd Wód Śródlądowych, Warszawa 1965, s. 32–39. O stanie technicznym śluz i stopni odrzańskich *vide* Kałuża J., Szymała T., Szymanowski Z., Winter J.: *Kierunki modernizacji śluz na Odrze skanalizowanej*, „Gospodarka Wodna” nr 3/1989, s. 67–71.

Nie wspominałem tu o zbiornikach retencyjnych służących do alimentacji Odrzańskiej Drogi Wodnej, ale było ich w zlewni górnej Odry zaledwie trzy: Otmuchów na Nysie Kłodzkiej, Dzierżno II na Dramie koło Gliwic oraz ukończony dopiero po wojnie i uruchomiony w 1948 r. zbiornik Turawa k. Opola na Małej Panwi [Małej Panwi].

W ramach realizacji „3-letniego Planu odbudowy gospodarki” (1947–1949) odbudowano wiele obiektów hydrotechniczno-żeglugowych, urządzeń przeciwpowodziowych, melioracyjnych i innych. Zatopione statki (łącznie 1216) na trasie Gliwice – Szczecin wydobywano do 1953 r. Wraki 91 mostów drogowych i kolejowych usuwano do 1959 r., zaś prowizoryczne mosty drewniane likwidowano w miarę odbudowy mostów stałych.

W państwowych zarządach wodnych brakowało kadr inżynierskich, np. w PZW Szczecin na kilkaset osób zatrudnionych przy dużych robotach regulacyjnych, odbudowie nabrzeży i remoncie statków było zaledwie dwóch inżynierów: mechanik-okrętowiec i meliorant. Lepsza sytuacja była w PZW Opole, o największej liczbie obiektów hydrotechnicznych spośród wszystkich 34 zarządów w Polsce. Wprawdzie pracowało w nim tylko dwóch inżynierów wodnych i kilku techników o dużym doświadczeniu zawodowym, ale liczna była kadra średnia (majstrowie, nadzorcy itp.), rekrutująca się z miejscowej ludności od pokoleń związanej z Odrą i żeglugą. Pomocą była też bliskość Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych Wrocław z wielu inżynierami, którzy na trwałe zapisali się w historii polskich dróg wodnych żeglownych.

Polskie inwestycje i modernizacje na Odrze

Pierwszą dużą inwestycją odrzańską była budowa w latach 1948–1958 stopnia wodnego Brzeg Dolny, złożonego z jazu (5 światel po 23 m), dużej śluzy komorowej (225 x 12 x 3,00 m) i hydroelektrowni 10 MW (4 turbiny Kaplana). Śpiętrzenie średnie wynosiło 5,80 m dając ok. 1,70 m w przekroju jazu Rędzin. Udrożniło to najtrudniejszy żeglugowo odcinek z permanentnie występującymi płytcznymi.

Za inwestycję można uznać przeprowadzony w latach 1952–1954 generalny remont jazu Wrocław Rędzin o unikatowej ciężkiej konstrukcji stalowej mostowej (30 + 51 + 30 m) z piętrzeniem 2,60 m.

W 1964 r. oddano do eksploatacji zbiornik wodny Dzierżno Duże na Kłodnicy koło Łabęd (Gliwic), zasilający stanowisko IV Kanału Gliwickiego: od Dzierżna do Rudzieńca. Jego pojemność całkowita wynosi ok. 94 mln m³, a użytkowa do 25 mln m³. Powstał w miejscu dawnych kopalń piasku podsadzkiowego dla górnictwa.

Krótko, ponad 5 lat, trwała budowa zbiornika retencyjnego „Nysa” na Nysie Kłodzkiej (z zaporą czołową na granicy miasta Nysy) o pojemności całkowitej 113,6 mln m³ i użytkowej 80,7 mln m³, oddanego do eksploatacji 14.12.1971 r. i odgrywającego znaczącą rolę w alimentacji żeglugi odrzańskiej w ścisłej współpracy dyspozytorskiej ze zbiornikami Turawa na Małej Panwi [Małej Panwi] i Otmuchów na Nysie Kł[odzkiej].

Lata 1969–1972 to przebudowa pierwszego jazu odrzańskiego, iglicowo-koźłowego z końca XIX wieku, w Koźlu, na nowoczesny jaz klapowy. Przebudowa ta, podjęta z inicjatywy i z finansowym udziałem Zakładów Azotowych „Kędzierzyn” (ze względu na ich ujęcie wodne w cofce jazu), zapoczątkowała – prowadzoną do dziś *non stop* – modernizację kanalizacji Odry górnej przez likwidację stalowo-drewnianych, konstrukcyjnie przestarzałych jazów, wymagających rozbiórki przed nadejściem każdej wielkiej wody i przed każdą zimą (groźba oblodzenia i zniszczenia konstrukcji przy ruszeniu lodów). Zastępują je jazy sektorowe bądź klapowe, stalowe, z napędami hydraulicznymi lub elektrycznymi, automatycznie sterowane, w pełni nowoczesne. Oddano do eksploatacji takie jazy: w 1976 – Zwanowice, w 1977 r. – Januszkowice, w 1979 r. – Wróblin i Krępa, w 1981 r. – Wrocław Różanka, w 1982 r. – Dobrzeń Wielki, w 1983 r. – Krapkowice, w 1985 r. – Opole Groszowice i Wrocław Opatowice, w 1986 r. – Opole, w 1989 – Janowice, w 1991 r. – Kąty, w 1993 r. – w Oławie (nowy jaz na Młynówce), w 1994 r. – Zawada²², w 1996 r. – Ratowice, a w 1995 r. podjęto remont jazu stałego w Oławie (jeszcze nie ukończony).

Ogółem w latach 1972–1996, wliczając Koźle, przebudowano 15 jazów ruchomych i zbudowano jaz stały na Młynówce w Oławie. W budowie są dwa dalsze jazy: Rogów, z małą elektrownią wodną (powinien być ukończony w 1997 r.) i Lipki (ukończenie przewidziano na 2002 r.).

Ostatnie dwa jazy: Chróścice i Ujście Nysy Kłodzkiej, mają być przebudowane począwszy od 2000 r. w cyklu czteroletnim. Będzie to finał przebudowy i modernizacji urządzeń piętrzących na całej Odrze skanalizowanej, co zapewni stabilizację warunków nawigacyjnych, gdyż w 1986 r. wykonano także kapitalny remont wszystkich trzech progów (jazów stałych) w Brzegu.

Wymienione roboty wykonano staraniem i nakładem Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu (z wyjątkiem jazu w Koźlu, którego inwestorem był ówczesny Okręgowy Zarząd Wodny w Opolu, przekształcony później w delegaturę ODGW we Wrocławiu).

Inwestycją ściśle żeglugową było zbudowanie nowej śluzy Zwanowice, uruchomionej w 1990 r. w km 184,4 Odry; jej gabaryty: 190 x 12 x 3,90 m, przy czym wrota pośrednie pozwalają wydzielić komorę tylko 120 m dla oszczędno-

²² Jaz Zawada i wszystkie wcześniej zbudowane, poza Koźlem, to jazy sektorowe, następne to już jazy klapowe.

ści wody. Została usytuowana równolegle do starej śluzy (z 1914 r.): 187,60 x 9,60 x 2,0 m, w odległości 44 m od jej osi.

W ramach remontów, w latach 1988–1993, przebudowano głowę dolną śluzy Lipki z wymianą wrót, zasuw kanałów napełniania/oprózniczenia i ich napędów oraz wzmocniono lewą ścianę komory śluzy. Zmodernizowano i wzmocniono konstrukcję śluzy Wrocław Zacisze. Poddano remontowi jazy Bartoszowice i Rędzin we Wrocławiu oraz wykonano kapitalny remont jazu Wrocław Psie Pole. W 1996 r. ukończono remonty śluz w Brzegu i w Ujściu Nysy Kłodzkiej, zaawansowano roboty remontowe w Zawadzie, Rogowie i Januszkowicach, a rozpoczęto we Wróblinie, Opolu i Kątach. Także w 1996 r. nastąpił finał gruntownych remontów śluz w Oławie (gdzie osuwała się ściana komory) i we Wrocławiu Różance. Ta ostatnia ma nietypowe zamknięcie głowy górnej i każde jej uszkodzenie stanowi poważny problem techniczny, a wyłączenie śluzy z ruchu oznacza przerwanie żeglugi. Dużym przedsięwzięciem były prace na stopniu Brzeg Dolny: remont jazu, ale nade wszystko zabudowa wyboju (miejscami sięgającego głębokości 13,5 m!) spowodowanego erozją denną, a także wzmocnienie fundamentów jazu od strony wody dolnej.

W dziesięciolecie 1974–1983 przeprowadzono we wszystkich dużych śluzach petryfikację (cementację) w celu wzmocnienia przede wszystkim konstrukcji głów i ścian komór. Komory były betonowe, licowane cegłą klinkierową: po przeszło stu latach eksploatacji beton stał się gąbczasty, a jego wytrzymałość była praktycznie zerowa. Po 1985 r. wprowadzono na wszystkie śluzy napędy hydrauliczne; nie ma już ręcznego otwierania wrót i kanałów zasilania/napełniania komór.

Wiele trudu i środków pochłonęła przebudowa niektórych zakoli o promieniu poniżej 6,50 m, np. zakola Pysząca, tuż poniżej Brzegu Dolnego, w km 284,4–290,0 (rektyfikacja trwała prawie 10 lat). Było to bardzo trudne technicznie, ale konieczne, gdyż poniżej tego stopnia wodnego koryto Odry na odcinku ok. 7 km jest tak wcięte z powodu erozji dennej, iż mijanie się nawet dwóch barek motorowych BM-500, nie mówiąc już o zestawach pchanych 120-metrowej długości, było praktycznie niemożliwe³. Z powodzeniem przebudowano trudne zakola między Koźlem a Krapkowicami oraz inne, nie tylko na odcinku opolskim⁴.

Z całą odpowiedzialnością za tę konstatację należy stwierdzić, że wysiłek inwestycyjny: utrzymaniowo-remontowy ODGW we Wrocławiu (i jej organizacyjnych poprzedniczek) na rzecz Odrzańskiej Drogi Wodnej znacznie poprawił

³ Od 1930 r. erozja denną poniżej Brzegu Dolnego sięgnęła od 2,26 m do 3,5 m (średnio 7,9 cm rocznie). Przypuszczalnie jej wzrost jest przyspieszony zatrzymywaniem od 1986 r. rumowiska niesionego przez rz. Bystrzycę i osadzanego w zbiorniku wodnym Mietków.

⁴ Szczegóły patrz s. 38–40 i 192 w mojej *Odrzańskiej Drogi Wodnej*. Wyd. Morskie, Gdańsk 1976, oraz na s. 34 i nast. publikacji Koziarskiego S. M.: *Żegluga na Odrze*, Instytut Śląski, Opole 1991.

warunki nawigacyjne tej arterii (zwłaszcza na odcinku skanalizowanym) w porównaniu ze stanem w 1938 r.

Dodajmy, że w 1970 r. otwarto dla żeglugi 5,8-kilometrowy Kanał Kędzierzyński wraz z portem przemysłowym w Zakładach Azotowych „Kędzierzyn”, odgałęziający się w km 9,1 Kanału Gliwickiego i biegnący po trasie rozpoczętego w 1940 r. połączenia żeglugowego Odra – Dunaj.

Osobny rozdział to budowa zbiorników retencyjnych, służących oczywiście nie tylko żegludze. W 1976 r. – po wspomnianym „Dzierżnie Dużym” (1964) – oddano do eksploatacji niewielki, w wyrobisku popiaskowym, zbiornik Pławniowice na Potoku Toszeckim uchodzącym do Kłodnicy bezpośrednio poniżej skrzyżowania Kanału Gliwickiego z autostradą Wrocław – Katowice. Ma on pojemność 29,1 mln m³, a użytkową 8,7 mln m³, i przylega do północnej odładowej skarpy Kanału Gliwickiego.

W 1986 r. rozpoczął pracę zbiornik retencyjny Mietków na Bystrzycy koło Wrocławia o pojemności całkowitej 70 mln m³, a użytkowej 63 mln m³. Docelowo osiągnie on pojemność ok. 90 mln m³, gdyż wciąż bagrowane jest z jego czaszy kruszywo budowlane. Ma on bardzo istotne znaczenie dla żeglugi odrzańskiej, gdyż upuszczana fala wody zasilającej Odrę dotrze z niego do Brzegu Dolnego już po 16 godzinach, gdy np. z Turawy po 35 godz., a z Nysy po 38 godz.⁵.

Pod koniec 1989 r. rozpoczęto budowę zbiornika retencyjnego „Racibórz” na Odrze, z cofką aż na terytorium Czech, kluczowego pod każdym względem dla właściwej gospodarki wodnej na Odrze. Przede wszystkim chodzi o zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego po Wrocław włącznie i o alimentację żeglugi w okresie susz i niskich głębokości nawigacyjnych po Nową Sól w km 430. Obecnie – z terminem ukończenia do 2002 r. – realizuje się I etap robót: budowę górnej części zbiornika, zwanej „Polder Buków”, o pojemności maks. 90 mln m³, w tym 15 mln m³ pojemności sterowanej w szczycie wezbrania (powodzi). Ukończony dwuczęściowy zbiornik Racibórz będzie miał docelowo ok. 400 mln m³, a przynajmniej 267 mln m³ pojemności całkowitej⁶. Inwestycję prowadzi ODGW w Gliwicach.

⁵ Cały nr 4/1987 „Gospodarki Wodnej” został poświęcony pięciu nowo zbudowanym zbiornikom wodnym: Jeziorsko na Warcie, Dobczyce, Mietków, Dobromierz i Łąka. Spośród nich jedynie Mietków i w niewielkim stopniu (dla Warty po Poznań) Jeziorsko mają znaczenie dla żeglugi.

⁶ Zbiornikowi Racibórz poświęcony jest specjalny nr 11 „Zeszytów Odrzańskich” (148 stron): Drobek W., Heffner K.: *Zbiornik Racibórz w systemie gospodarczego wykorzystania Odry*, Instytut Śląski, Opole 1982. Rekapitulacja tego opracowania, z kilkoma nowymi elementami, została przedstawiona w „Gosp. Wodnej” nr 1/1986, s. 21–23. Z kolei J. Klepacz na międzynarodowej konferencji „Transport ‘97” w Ostrawie zaprezentował referat: *Budowa zbiornika Racibórz oraz stan polsko-czeskich uzgodnień w tej sprawie*, zbiór referatów, t. 2, s. 282–297.

W budowie jest również zespół zbiorników retencyjnych na Nysie Kłodzkiej powyżej cofki istniejącego od 1933 r. zbiornika wodnego Otmuchów; Topola o pojemności całkowitej 31,6 mln m³ i użytkowej 17,2 mln m³ (z przewidywanym ukończeniem w 2001 r.) i Kozielno – 21,0/9,0 mln m³ (spodziewane oddanie do eksploatacji w 2002 r.). Rozpoczęto ich budowę w 1986 r. wykorzystując wyrobiska po eksploatacji kruszywa w dolinie Nysy Kł[odzkiej]. W późniejszych latach, po wyczerpaniu złoża kruszywa, będzie budowany trzeci z zespołu tych zbiorników – Kamieniec Ząbkowicki, o pojemności przypuszczalnie 90/86 mln m³. Przy każdym z tych trzech zbiorników powstanie hydroelektrownia o mocy ok. 1,5 MW.

Czytelnikom zainteresowanym szczegółami polskich przedsięwzięć hydrotechniczno-żeglugowych na Odrzańskiej Drodze Wodnej polecam obszernie publikacje osób odpowiedzialnych za nią:

– ówczesnego dyrektora ODGW Wrocław, T. Malkiewicza: *Odrzańska droga wodna na odcinku od Koźła do ujścia Nysy Łużyckiej*, „Gospodarka Wodna” nr 12/1992, s. 278–283 i *Kierunki inwestowania w gospodarce wodnej w Sudetach i na Przedgórzu Sudeckim*, część II, „Gospodarka Wodna” nr 10/1990, s. 230–234, oraz

– dyrektora ODGW Szczecin, A. Kwapiszewskiego: *Droga wodna Odry od ujścia Nysy Łużyckiej (km 542,4) do Morza Bałtyckiego*, „Gospodarka Wodna” nr 3/1993, s. 66–70.

Co się tyczy portów, przeładowni i przystani, to bezspornie użytkuje się ich na Odrze mniej niż w szczytowym okresie przed II wojną światową. Wpłynęła na to m.in. zmiana geograficznej i asortymentowej struktury potrzeb przewozowych. Obszernej analizie poddałem to zagadnienie w *Odrzańskiej Drodze Wodnej* (odsylacz 4) na s. 81–131, zaś aktualizację można znaleźć u S. Koziarskiego na s. 43–74 *Żegluga na Odrze* (powołanej w tym samym odsylaczu). Warto jednak podkreślić, że po 1945 r., rezygnując z eksploatacji niektórych istniejących portów, zbudowano sporo nowych obiektów portowych:

– w latach 1968–1969 zmechanizowaną wyładownię węgla w sąsiedztwie Portu Miejskiego we Wrocławiu w ujściowym odcinku Kanału Miejskiego i Starej Odry, poniżej śluzy (nabrzeże, 4 żurawie, place składowe, zasobniki, kryty taśmociąg prowadzący ponad terenem Portu Miejskiego do Elektrociepłowni „Wrocław”); zdolność urządzeń: 800 tys. t/rok; węgiel kamienny dostarczany jest do elektrociepłowni wyłącznie barkami, bez korzystania z transportu kolejowego; właścicielem przeładowni jest Zespół Elektrociepłowni Wrocław S.A.;

– w 1969 r. port barkowy w Zakładach Chemicznych „Police” na lewym brzegu Wąskiego Nurtu będącego wraz z prawostronnym Szerokim Nurtem przejściem rzeczno-morskim ze Szczecina i Jeziora Dąbie w kierunku Świnoujścia; do basenu prowadzi prawie 1,5-kilometrowy kanał dojazdowy; port służy przede wszystkim do odbioru fosforytów i innych surowców do produkcji na-

wozów sztucznych – surowce są dostarczane z portu morskiego Świnoujście zestawami pchanymi „Nosorożec-S” (zestaw z 2000 t ładunku), zaś z portu barkowego wywozi się gotowe produkty w górę Odry; w 1976 r. wprowadzono do tego portu pierwszy pełnomorski statek typu „Wołgo-Balt”, z 2750 t apatyków, o zanurzeniu prawie 3,5 m; w 1979 r. przeładunki w tym porcie przekroczyły 1,2 mln t;

- wspomniany już port przemysłowy w Zakładach Azotowych „Kędzierzyn” (1970 r.);

- port Zakładów Cementowo-Wapienniczych „Góraźdże” w Choruli pod Opolem, usytuowany w km 133,7, na prawym brzegu Odry, jednobasenowy, przystosowany do wywozu cementu luzem (1977 r.);

- jednobasenowy port Zakładów Budowy Aparatury Chemicznej „Metalchem” w Opolu Groszowicach, w km 146,8, na prawym brzegu Odry, do wywozu ciężkiej i wielkogabarytowej aparatury chemicznej i maszyn (1978 r.);

- zmechanizowano prawobrzeżną część portu węglowego Gliwice z placami na 180 tys. t węgla (1978 r.).

Niestety, nowoczesne porty: zmechanizowana część składowo-przeładunkowa portu węglowego Gliwice, porty cementowni „Góraźdże” i „Metalchem” w Opolu są od chwili powstania martwe mimo zabiegania armatora odrzańskiego o ich wykorzystanie. Nie są żadną rekompensatą w podaży ładunków małe, po wojnie doinwestowane, wyładownie (głównie kamienia); nabrzeża w Malczycach, Ścinawie, Głogowie, Nowej Soli, Krośnie Odrzańskim czy Kostrzynie nad Wartą. Prawie do końca lat siedemdziesiątych była czynna spora wyładownia węgla w Krapkowickich Zakładach Celulozowo-Papierniczych, w km 127,0 lewego brzegu Odry, gdzie np. w 1978 r. przeładowano 72 tys. t węgla. Powódź w 1981 r. uszkodziła nabrzeże larssenowskie, którego nie odbudowano.

Jedyną zbudowaną po 1945 r. stocznia na Odrze jest Kozielska Stocznia Rieczna w Koźlu Rogach, powstała w latach 1965–1973, a produkująca statki już od 1970 r. Jest usytuowana na lewym brzegu Odry, z kanałem wjazdowym do basenu wyposażeniowego w km 99,8 Odry. Wielkością jedynie, ale nie nowoczesnością, ustępuje tylko rozbudowanej Wrocławskiej Stoczni Riecznej „Zacisze” oraz Płockiej Stoczni Riecznej. W 1996 r. prywatna firma Lasota i Nowakowicz wykupiła oddział zamiejscowy Kozielskiej Stoczni Riecznej w Dobrzenu Wielkim. Oddział ten, z wyciągiem – pochylnią dla barek 600 t, istnieje od końca ubiegłego [tj. XIX] wieku; ma doświadczoną kadrę i tradycje przechodzące z pokolenia na pokolenie. Kiedy stocznie rzeczne w Polsce po kolei upadają (*vide* s. 15 w „Przeglądzie Komunikacyjnym” nr 2/1997), prywatyzacja tej niewielkiej stoczni w Dobrzenu W[ie]lk.[im] jest swoistą jaskółką nowych czasów. Pozostałe stocznie odrzańskie to obiekty poniemieckie, odbudowane i rozbudowane po wojnie.

Refleksje

Dorobek 50-lecia w dziedzinie obiektów hydrotechniczno-żeglugowych na Odrze trzeba w sumie ocenić jako znaczący. Mogłoby oczywiście być większy, gdyby w ślad za odpowiednimi decyzjami rządowymi przeznaczano na ich realizację zapowiadane pieniądze. Będąc z drogami wodnymi związany zawodowo od 1949 r., a z Odrą od 1951 r., dochodzę do wniosku, że na omawianej sprawie zaważyły ujemnie dwa zjawiska.

Po pierwsze, występowało z coraz nowymi projektami inwestowania w Odrzańską Drogę Wodną. Projekty były coraz śmielsze, ale i coraz bardziej oddalone od realiów gospodarczych, jak np. gigantyczny zamysł z początku 1980 r., znany jako „Program Wisła”. Według tego programu, po skanalizowaniu Odry Środkowej, już w 2000 r. miało się nią transportować 70 mln ton ładunków rocznie⁷, tymczasem z około 16 mln t w rekordowym roku 1980 przewozy Odrą zmalały w 1996 r. do ok. 6,5 mln ton. Przy tym podejmując kolejne decyzje nie analizowano poprzednich, najczęściej w znacznym stopniu jeszcze nie zrealizowanych. Zmieniano też nierzadko koncepcje inwestowania.

Po drugie, nie ma w Polsce nawyku do korzystania z transportu wodnego. Kiedy miano już przystępować do budowy stopnia wodnego Malczyce, a następnie kolejnych stopni odrzańskich, w 1974 r. dyrektor ówczesnego Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych we Wrocławiu zgodził się na odłożenie rozpoczęcia tej inwestycji na okres po 1976 r. Zgoda ta była w pewien sposób wymuszona przez Ministra Komunikacji, któremu brakło pieniędzy kontynuowanie modernizacji Nadodrzańskiej Magistrali Kolejowej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin. Niestety po 1976 r. sytuacja ekonomiczna zaczęła gwałtownie pogarszać i wiele zamierzeń runęło. Błędna decyzja z 1974 r. trwa do dziś: nie ma kanalizacji Odry Środkowej, a jednocześnie zdolność przewozowa rozbudowanej i zmodernizowanej dużym nakładem magistrali kolejowej jest wykorzystywana w ruchu towarowym tylko w 30–40 %. Przy tym oczywiście nikt wtedy nie przewidywał takiego zmniejszenia popytu na przewozy w ogóle.

Ponadto należy pamiętać, że środki finansowe przeznaczone na utrzymanie i konserwację dróg wodnych od dłuższego czasu pokrywają zaledwie trzecią część potrzeb. Jako minimum na te cele określa się 3–5 % wartości zabudowy drogi wodnej w skali roku.

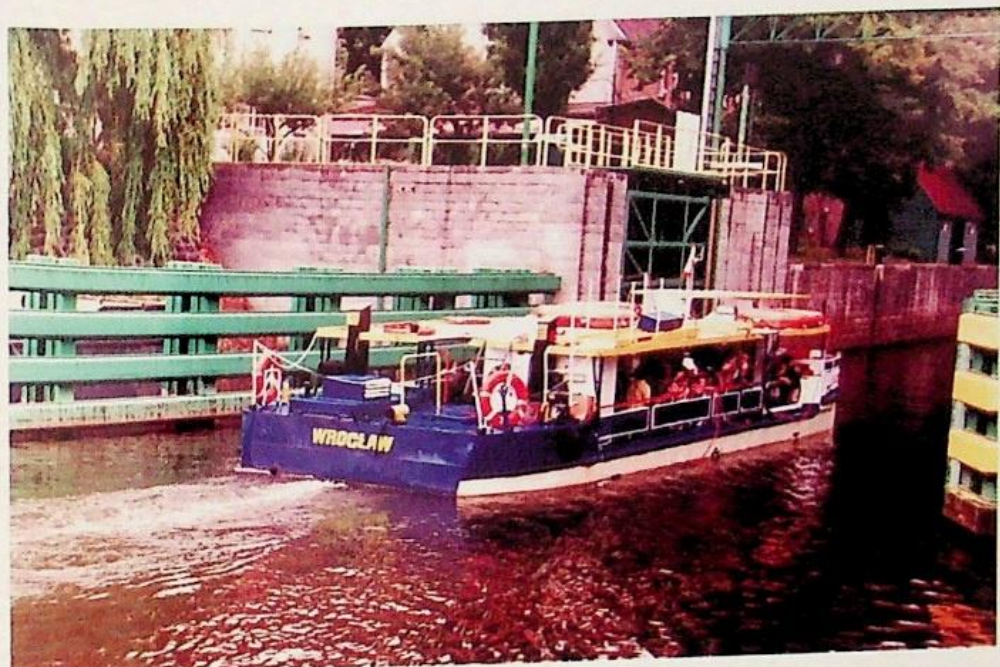
Odra jest bogactwem, ale i zagrożeniem nie tylko dla Polski. W różnym stopniu, ale realnie interes w jej żeglugowym zagospodarowaniu i eksploatawa-

⁷ Szczegóły wraz z analizą realności „Programu Wisła” i innych zamierzeń Czytelnik może znaleźć w mojej publikacji: *Zagospodarowanie rzek w planach gospodarczych PRL*, „Gospodarka Planowa” nr 9/1987, s. 373–378.

niu mają także Niemcy i Czechy. Poszczególne kraje mają swoje wzloty i upadki, lata pomyślne i kryzysowe gospodarczo. Rzadko się zdarza, by zjawiska te występowały równocześnie we wszystkich trzech krajach odrzańskich. Kryzysy polityczno-gospodarcze i zakręty historyczne w Polsce uniemożliwiły realizację do końca wiele podjętych decyzji dotyczących Odry. Należy zatem stworzyć system, który zapewni, że to wspólne dobro – Odra stanie się też przedmiotem wspólnej troski.

Wydaje się, że rozwiązaniem najlepszym, już sprawdzonym np. na Mozeli (*vide* „PK” nr 1/2 z 1994 r.) byłoby powołanie trójstronnej Międzynarodowej Komisji Odrzańskiej, która zajęłaby się koordynacją programowania i realizacji zabudowy inwestycyjnej oraz eksploatacji Odry. Konkretną propozycję powołania takiej komisji (jako „auf Regierungsebene die durch spezielle Fachkommission”, czyli „wyspecjalizowanej komisji fachowej na poziomie rządowym”) wysunęło już 27.10.1994 r. na zebraniu niemieckiego stowarzyszenia Verein zur Foerderung des Oderstromgebietes e.V., z udziałem licznych przedstawicieli z Polski (w tym wojewodów), w Schwedt nad Odrą. Szkoda, że dotychczas brak oficjalnego stanowiska strony polskiej.

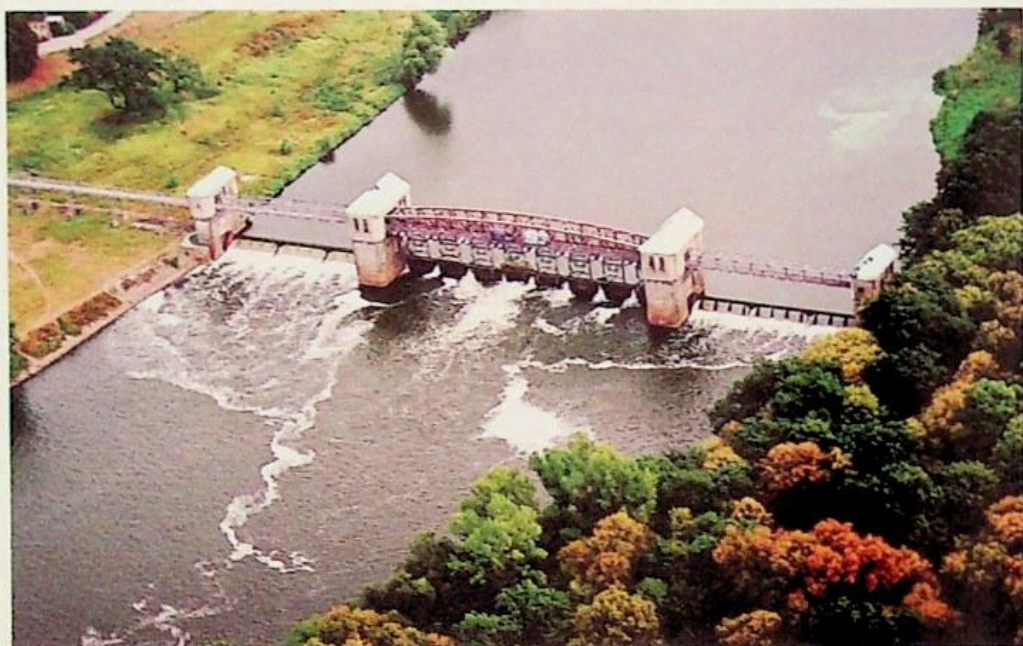
Przedruk z: „Przegląd Komunikacyjny” 1997, nr 10, s. 7–11.



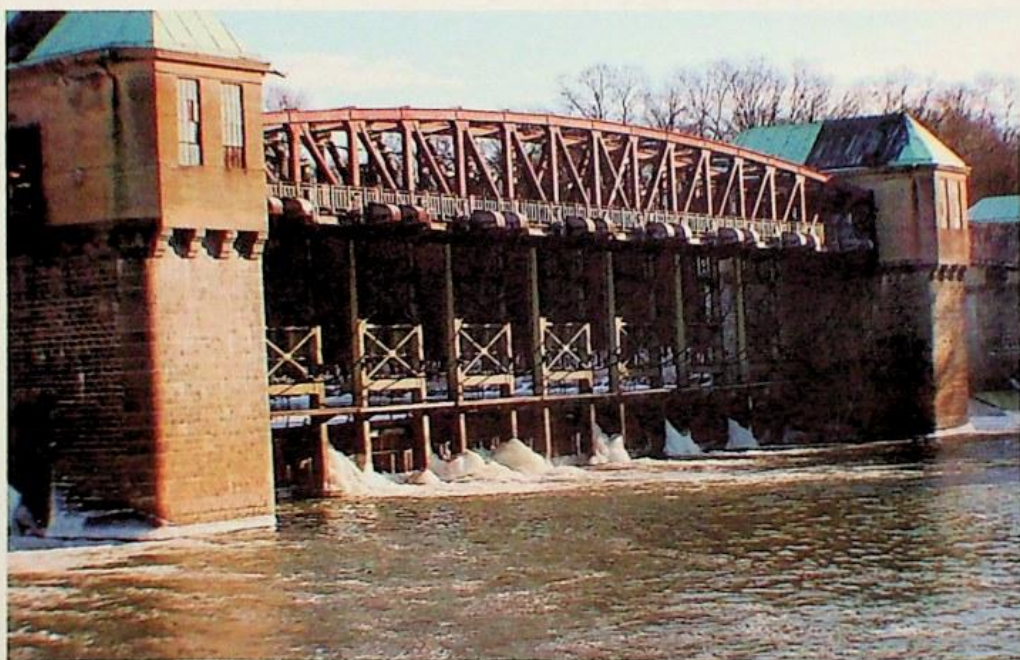
48. Śluza Wrocław Szczytniki



49. Niemiecki statek wycieczkowy "Chopin" w śluzie Wrocław Różanka



50. Jaz segmentowo-zasurowy Wrocław Rędzin



51. Jaz Wrocław Rędzin – przęsło środkowe



52. Jaz zasuwowy Brzeg Dolny (z kłapami do przepuszczania łodu), dolne stanowisko jazu podczas przepływów niżówkowych



53. Jaz Brzeg Dolny – obłóczenie zasuw



54. Stara, drewniana śluza odkopana podczas budowy stopnia wodnego Malczyce



55. Port w Głogowie

BIBLIOGRAFIA

- ARKUSZEWSKI A., 1948, *Śródlądowe porty na Odrze*, „Gospodarka Wodna”, nr 5/6, s. 136–140.
- ARKUSZEWSKI A. i in., 1971, *Eksploracja dróg wodnych*, Warszawa: Arkady.
- ARKUSZEWSKI A., 1985, *Droga wodna Odra*. W: *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- BALIŃSKI J.A., 1996, *Przemiany techniczne Wrocławskiego Węzła Wodnego*, materiały I Sympozjum „Zabytki hydrotechniki w Polsce”, Centralne Muzeum Morskie – Gdańsk, 15 XI 1996 r.
- BARCZUK W., 1966, *Krajowe zaplecze portów polskich*, Gdynia: Wydawnictwo Morskie, s. 116–122.
- BIERMAN D. E., 1973, *The Oder River: Transport and Economic Development*, Evanston: Northwestern University.
- BORN A., 1948, *Regulacja Odry i rozbudowa urządzeń technicznych*. W: *Monografia Odry. Studium zbior.*, pod red. A. Grodka, M. Kiełczewskiej-Zaleskiej, A. Zierhoffera, Poznań: Instytut Zachodni, s. 419–553.
- BZOWSKA M., 1967, *Dziesięciolecie działalności Komisji Zagospodarowania Odry*, Wrocław: Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich, Zeszyty Odrzańskie, nr 8.
- BZOWSKA M., KITA M., 1966, *XX lat żeglugi odrzańskiej i jej perspektywy rozwojowe*, Wrocław: Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich.
- CZAPLIŃSKI W. i ŁADOGÓRSKI T., 1970, *Atlas historyczny Polski*, Warszawa: PPWK.
- DĄBROWSKI K., 1964, *Programowanie i ocena efektywności inwestycji wodnych w Polsce oraz ich znaczenie w przestrzennym zagospodarowaniu kraju*, Warszawa: PAN – Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Studia, t. VII.
- DOMAGALSKA R., 1972, *Organizacja procesu przewozowego na trasie długiej drogi wodnej Odry w relacjach obsługiwanych przez flotę PP Żegluga na Odrze*, BPiSTR Wrocław (studium na zlecenie ŻnO, maszynopis powielony 257+44A₄).
- DOPIERAŁA B., 1963, *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919–1939*, Poznań: Wyd. Poznańskie.
- DYGACZ A., 1966, *Rzeka Odra w polskiej pieśni ludowej. Studium folklorystyczne*, Katowice: Rada Naczelna Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich w Warszawie, Komisja Zagospodarowania Odry, Państwowa Wyższa Szkoła Muzyczna w Katowicach, Zeszyt Naukowy nr 8.
- IX. *Internationaler Schiffahrts-Congress Düsseldorf 1902. Congressführer Theil II: Die Entwicklung der preussischen Wasserstrassen*, 1902, Berlin: Gedruckt bei J. Sittenfeld.

- EKIERT E., PŁAZA W., GRAJEWSKI W., 1975, *Porty rzeczne w zlewni Odry. W: Transport i gospodarka wodna na Odrze*, Opole: Instytut Śląski, Zeszyty Odrzańskie, Seria nowa, nr 1, s. 19–33.
- Encyklopedia Wrocławia, 2000, Wrocław: Wydawnictwo Dolnośląskie.
- GŁÓWCZYŃSKI S., GRONOWSKI F., 1978, *Żegluga śródlądowa*, Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- GRODEK A., 1948, *Handel odrzański w rozwoju historycznym. W: Monografia Odry. Studium zbior.*, pod red. A. Grodka, M. Kielczewskiej-Zaleskiej, A. Zierhoffer, Poznań: Instytut Zachodni, s. 384–418.
- GRUSZECKI S., 1974, *Przejęcie i zagospodarowanie Odry w rejonie Koźła. W: Ziemia kozielska. Studia i materiały*, pod red. J. Kroszela, t. 3, Opole: Instytut Śląski, s. 81–93.
- GRUSZECKI S., 1975, *Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze od maja 1945 r. do sierpnia 1946 r.*, „Studia Śląskie”, Seria nowa, t. 27, s. 325–350.
- GRUSZECKI S., 1982, *Eksploracja Odry w warunkach gospodarki niemieckiej*, „Studia Śląskie”, Seria nowa, t. 40, s. 11–53.
- HEFFNER K., 1984, *Koncepcje kanału Odra–Dunaj na polsko-czeskim odcinku granicznym (1900–1980)*, „Studia Śląskie”, Seria nowa, t. 43, s. 107–126.
- HEMPEL H., 1964, *Ein aussergewöhnliches Hochwasser der Klodnitz*, „Die Wasserwirtschaft”, nr 8.
- IHNATOWICZ S., 1946, *Droga wodna Odry. Charakterystyka techniczna*, „Gospodarka Wodna”, nr 2, s. 87–100.
- JASMUND R., 1900, *Die Regulierung der Rhone*, Sonderdruck aus der Zeitschrift für Bauwesen, Jahrgang 1900, Berlin: Verlag W. Ernest u. Sohn.
- JONCA K., 1963a, *Projekty budowy dróg wodnych Odra–Dunaj i Odra–Wisła w latach 1914–1945. (Studium historyczno-ekonomiczne)*, „Studia Śląskie”, Seria nowa, t. 6, s. 183–222.
- JONCA K., 1963b, *Zarys dziejów społecznych i gospodarczych Koźła i okolicy do 1939 r.* W: *Ziemia kozielska*, [pod red. S. Popiołka], Koźle: Komitet Obchodów 800-lecia miasta Koźła.
- KLEBAN Cz., 1973, *Port Gdynia 1922–1972*, Gdańsk: Wyd. Morskie.
- KOKOTT H., 1994, *Odra w życiu mieszkańców Dobrzenia – Die Oder im Leben der Einwohner von Döbern*, Opole: Instytut Śląski.
- KOZIARSKI S. M., 1991, *Żegluga na Odrze*, Opole: Instytut Śląski.
- KOZIARSKI S. M., WARZOK P., 1987, *Stan i zniszczenia infrastruktury transportowej rzeki Odry*, Wrocław, Prace Naukowe Instytutu Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn Politechniki Wrocławskiej, Seria: Konferencje nr 52, s. 111–129.
- KUBEC J., 1995, *Proč není Ostrava napojena na síť vodních cest?*, „Vodní cesty a plavba” Praha, nr 3, s. 9–15.
- KUPSCH K., 1997, *Beiträge zur Geschichte der Oderschifffahrt*, Duisburg: Verlag Krüpfanz, Historisches vom Strom, Jahresbuch 1997.
- KUSZEWSKI Z., 1960, *Rozwój żeglugi na Odrze w oparciu o potrzeby gospodarcze przyległych rejonów. W: Materiały na sesję plenarną Rady Naukowej i Komisji Zagospodarowania Odry Rady Naczelnej TRZZ w Szczecinie, 12–13 V 1960 r. (druk powiel.)*.

- LAMBOR J., 1948, *Statystyka ruchu żeglugowego na Odrze i przewidywane przewozy*, „Gospodarka Wodna”, nr 5/6, s. 162–167.
- MAŁEK P., 1960, *Rola i znaczenie Odry w gospodarce Niemiec w okresie 1910–1939*, „Przegląd Zachodni”, nr 2, s. 302–329.
- MIKULSKI Z., 1965, *Zarys hydrografii Polski*, Warszawa: PWN.
- MILKOWSKI M., 1976, *Odrzańska droga wodna*, Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- MILKOWSKI M., 1982, *Smutek nad wodami*, „Przegląd Techniczny – Innowacje”, nr 25, s. 8–9.
- MILKOWSKI M., 1987, *Zagospodarowanie rzek w planach gospodarczych PRL*, „Gospodarka Planowa”, nr 9, s. 373–378.
- MILKOWSKI M., 1995, *Kontynuacja zabudowy Dunaju w Austrii a interesy Polski*, „Gospodarka Wodna”, nr 4, s. 88–93.
- MILKOWSKI M., 2002, *Odra i żegluga*, „Gospodarka Wodna” cz. I – nr 2, s. 66–88, cz. II – nr 3, s. 103–108.
- MILKOWSKI M., PRZYBYSZEWSKA J., 2000, *Porty rzeczne*. W: *Rzeki: kultura, cywilizacja, historia*, pod red. J. Kułuniaka, t. 9, Katowice: „Śląsk”, s. 265–336.
- Monografia Odry. Studium zbior.*, 1948, pod red. A. Grodka, M. Kielczewskiej-Zaleskiej, A. Zierhoffera, Poznań: Instytut Zachodni.
- OSSOWSKI E., 1997, *Żegluga Bydgoska S.A. W: Gospodarcze wykorzystanie Odry: regionalna konferencja problemowa [Zielona Góra 6–7 marca 1997]*, Szczecin: Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Ośrodek Myśli Zachodniej, s. 167–175.
- PILCH Z., 2002, *Gmina Malczyce* [informator, monografia], Malczyce.
- PISKORSKI J.M. i zespół, 1999, *Pomorze Zachodnie poprzez wieki*, Szczecin: Wyd. Zamek Książąt Pomorskich.
- PYŚ J., 2002, *Odrą do Europy*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 1, s. 1–5.
- ROSS F., 1940, *Wasserstrassen in deutschen Ost*, Berlin: Mier u. Glasemann.
- Rozwój gospodarczy Ziemi Zachodnich i Północnych Polski*, 1960, oprac. E. Męclewski i in., Polskie Wyd. Gospodarcze.
- SIMONIDES D., 1992, *Odra – folklor – pogranicze kultur*. W: *Rzeki: kultura, cywilizacja, historia*, t. 1, Katowice: Wyd. Muzeum Śląskie.
- SOSIDKO E., 1997, *Małe porty Zalewu Szczecińskiego i Zatoki Pomorskiej*. W: *Gospodarcze wykorzystanie Odry: regionalna konferencja problemowa [Zielona Góra 6–7 marca 1997]*, Szczecin: Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Ośrodek Myśli Zachodniej, s. 83–95.
- ŠVARC B., 1972, *50 let Československé plavby na Labi*, Děčín: wyd. ČSPLD.
- TUREK M., WINTER J.: *Transport Odry dzisiaj i jutro*, „Spedycja i Transport” 1999, nr 6/7, s. 47–54.
- UCIŃSKI Z. i in., 1979, *Odrzańska droga wodna w porównaniu ze stanem przedwojennym i po odbudowie wojennej*, studium z 21.05.1979 r. wykonane w „Navicentrum” we Wrocławiu (wyd. powielone 342 A₄).
- UHLEMANN H.-J., 1998, *Der Klodnitzkanal und Gleiwitzer Kanal*. W: M. ECKOLD i in.: *Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen*, Hamburg, s. 472–474.
- UHLEMANN H.-J., 1999, *Die Oder – ihre Entwicklung vom Natur- zum schiffbaren Strom*, Gelsenkirchen: Verlag Dr. Neufang, Historisches vom Strom. Bd. XVII.

- WASZKIEWICZ J., MILKOWSKI M., 2001, *Potrzeba integracji śródlądowych dróg wodnych Polski z Europą*, „Gospodarka Wodna”, nr 2, s. 48–54.
- WIŚNIEWSKI B. i in., 1980, *Monografia zbiornika wodnego Otmuchów*, Warszawa: [Wydawnictwo Komunikacji i Łączności].
- WOŁOŻYŃ J., WOŁOŻYŃ E., 1980, *Monografia Kanału Gliwickiego*, Wrocław, opracowanie dla Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej, maszynopis.
- WOŚ K., 1997, *Funkcje gospodarcze Dolnej Odry. W: Gospodarcze wykorzystanie Odry: regionalna konferencja problemowa [Zielona Góra 6–7 marca 1997]*, Szczecin: Stowarzyszenie „Civitas Christiana” Ośrodek Myśli Zachodniej, s. 139–152.
- ZAREMBA P., 1977, *Wspomnienia prezydenta Szczecina 1945–1950*, Poznań: Wyd. Poznańskie.
- ZAWADKA M., 1998, *Odrzańskie porty śródlądowe po 1945 roku*, Zielona Góra: Wyższa Szkoła Pedagogiczna, *Studia Zachodnie* [nr] 3.
- ZAWADKA M., 1999a, *Początki polskiej administracji na Górnym Odrze w świetle dokumentów*, cz. 1, „Śląsk Opolski”, nr 2, s. 68–76.
- ZAWADKA M., 1999b, *Żegluga tabor odrzański w XX wieku*, Zielona Góra: Wyższa Szkoła Pedagogiczna, s. 135–157, *Studia Zachodnie* [nr] 4.
- ZAWADKA M., 2000, *Początki polskiej administracji na górnym Odrze w świetle dokumentów*, cz. 4, „Śląsk Opolski”, nr 1, s. 79–90.
- ZAWADKA M., 2001–2002, *Marzenia czy utopie? Programy odrzańskie 1945–2000*, „Śląsk Opolski” 2001, nr 1, s. 59–76 i nr 3, s. 73–91 oraz 2002, nr 1, s. 69–87.
- ZBIEGIENI A., 1998, *Pochylnie Kanału Kłodnickiego. W: Zabytki przemysłu i techniki w Polsce, 1: Inżynieria wodna*, pod red. S. Januszewskiego, Wrocław: Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Biuro Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, s. 79–100.

SPIS TABEL

1. Przewozy ładunków Odrą w 1910 i 1914 roku	37
2. Natężenie ruchu na służach Rędzin w latach 1927–1937	38
3. Przewozy towarowe Odrą w latach 1921–1937	38
4. Natężenie przewozów Odrą w przekrojach portowych w latach 1910 i 1938	40
5. Przewozy żeglugowe Odrą w latach 1930–1942	40
6. Ruch statków i przeładunki w porcie Szczecin w latach 1900, 1910 i 1915	42
7. Przeładunki Szczecina na tle Hamburga, Gdańska i Gdyni w latach 1913–1938	43
8. Przeładunki w głównych portach Odry w latach 1936–1943	43
9. Przewozy odrzańskie w latach 1945–1956	53
10. Flota w posiadaniu przedsiębiorstw żeglugowych na Odrze w latach 1946–1959	59
11. Natężenie ruchu na Odrze (liczba prześluzowanych statków) w latach 1965–2001	64
12. Głębokości żeglugowe na Odrze środkowej swobodnie płynącej w latach 1997–2001	66
13. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w latach 1999–2001	67
14. Masa ładunkowa obsługiwana przez ZMPS-Ś S.A. (w tym porty w Szczecinie i Świnoujściu) w tys. t i udział procentowy w tych obrotach żeglugi śródlądowej w latach 1996–2000	68
15. Barki i ładunki obsługiwane przez ZMPS-Ś S.A. w latach 1996–2000 w rozbiciu na poszczególnych armatorów i relacje (przywózową i wywózową)	69
16. Udział procentowy potoku ładunków w Zespole Portów Szczecin-Świnoujście przywiezionych/wywiezionych przez armatorów odrzańskich w latach 1996–2000	70
17. Ruch środków transportu śródlądowego na granicznym odcinku Odry i Odry Zachodniej w latach 1996–2001	72
18. Przeładunki portów odrzańskich w latach 1999–2001	74
19. Porty Warty i Noteci i ich przeładunki w latach 1996–1998	74
20. Flota w posiadaniu armatorów odrzańskich w latach 1999–2001	78
21. Tabor żeglugi śródlądowej w Polsce w latach 1998–2001	79

SPIS RYSUNKÓW

1. Wjazd z Odry do kanału Odra-Szprewa. Repr. z: Kupsch, 1997, s. 61	30
2. Potok ładunków transportowanych Odrą w 1936 r. Repr. z: Miłkowski, 1976, s. 54	39
3. Wykorzystanie żeglugowe Odry w 1970 r. Repr. z: Miłkowski, 1976, s. 55	75
4. Zlewnia rzeki Odry, ze zbiorów M. Miłkowskiego	XIII

SPIS FOTOGRAFII

Marian Miłkowski	4
Barka żaglowa, ze zbiorów Heleny Kokott	15

Na wklejkach

1. Port w Koźlu na widokówce z początku XX w., ze zbiorów Ryszarda Pa- cuła	I
2. Śluza w Dobrzenu po wybudowaniu drugiej komory śluzowej w 1911 r., fot. ze zbiorów Heleny Kokott	I
3. Holownik „Mathilde”, 1934 r., fot. ze zbiorów Heleny Kokott	II
4. Stary jaz iglicowy w Dobrzenu Wielkim, fot. ze zbiorów Heleny Kokott	II
5. Zestaw pchany „Kombi”, 1972 r., fot. Mieczysław Wróblewski, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	III
6. Port Gliwice – załadunek barek miałem węglowym dostarczonym z kopalni specjalnymi wagonami kubłowymi, 1972 r., fot. Mieczysław Wróblewski, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	III
7. Port w Koźlu – w dali ujście Kanału Gliwickiego, 1981 r., fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	IV
8. Stocznia rzeczna Koźle Rogi, zbudowana w latach 1965–1973, początek lat 70., Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	IV
9. Zestaw pchany „Bizon 01” w służbie Opole z węglem do Szczecina, 1970 r., fot. A. Czelný	V
10. Zapora zbiornika retencyjnego Nysa, 1974 r., Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	V

11. Elektrownia wodna w Zwanowicach, 1981, fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VI
12. Stocznia rzeczna we Wrocławiu, lata 70., fot. Eugeniusz Wołoszczuk, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VI
13. Port Miejski we Wrocławiu, lata 70., fot. Zbigniew Nowak, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VI
14. Port Popowice we Wrocławiu, 1981 r., fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VII
15. Punkt tankowania paliwa we Wrocławiu, fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VII
16. Barki na Odrze pod Głogowem, 1972 r., fot. Mieczysław Wróblewski, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VIII
17. Port rzeczny w Nowej Soli, początek lat 70., CAF, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	VIII
18. Prom w Radnicy, 1981 r., fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	IX
19. Pchacz „Koziorożec” na Odrze w rejonie Krosna Odrzańskiego, 1981 r., Fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	IX
20. Punkt odprawy granicznej w Miłowie nad Odrą, 1981 r., fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	X
21. Wjazd do kanału Odra–Szprewa w Eisenhüttenstadt, 1975 r., fot. Mieczysław Wróblewski, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	X
22. Załadunek kruszyw w kopalni w Bielinku, pocz. lat 70., fot. CAF, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	XI
23. Elektrownia „Dolna Odra” w Nowym Czarnowie, 1981 r., fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	XI
24. Odra w Szczecinie, 1981 r., fot. Rafał Sil, Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	XII
25. Port w Świnoujściu, 1980 r., Zbiory Ikonograficzne PIN – Instytutu Śląskiego w Opolu	XII
26. Nowy jaz kłapowy i śluza w Koźlu, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu	XIV
27. Komora śluzy, górne wrota i napęd zasuw na stopniu piętrzącym Januszkowice, fot. RZGW we Wrocławiu	XIV
28. Mała śluza, dolny kanał i jaz w Krępnej, fot. RZGW we Wrocławiu	XV
29. Jaz sektorowy na stopniu wodnym Krapkowice widziany od strony górnej wody, fot. RZGW we Wrocławiu	XV
30. Jaz kłapowy w Rogowie widziany od strony dolnej wody, fot. RZGW we Wrocławiu	XVI
31. Śluzowanie zestawu pchanego w Kątach, 2003 r. fot. RZGW we Wrocławiu	XVI
32. Śluza w Opolu Groszowicach, fot. RZGW we Wrocławiu	XVII
33. Jaz sektorowy w Opolu, widok z mostu łączącego wyspy Bolko i Pasieka, 2003 r., fot. Wiesław Drobek	XVII

34. Dolne wrota śluzy małej i stopień wodny w Opolu Wróblinie, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XVIII
35. Dolne wrota śluzy małej w Dobrzenu Wielkim, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XVIII
36. Jaz koźlowo-iglicowy w Chróścicach, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XIX
37. Jaz sektorowy w Zawadzie widziany od strony dolnej wody, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XIX
38. Tama podłużna na stopniu wodnym Ujście Nysy, 2003 r. fot. RZGW we Wrocławiu.....	XX
39. Stara śluza pociągowa w Zwanowicach, 2003 r. fot. RZGW we Wrocławiu.....	XX
40. Kanał śluzy z widokiem na jaz na stopniu wodnym Lipki, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XXI
41. Śluza mała w Brzegu, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XXI
42. Jaz kłapowy Ratowice podczas lodzenia, 2003 r., fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXII
43. Lodołamacz „Borsuk” w pobliżu śluzy Wrocław Bartoszowice, fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXII
44. Pogłębiarka w okolicach jazu Wrocław Opatowice, fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXIII
45. Zestaw pchaczy w okolicach śluzy Wrocław Zacisze, 2003 r., fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXIII
46. Port Miejski we Wrocławiu, fot. RZGW we Wrocławiu.....	XXIV
47. Rejs „Driady” na Odrze we Wrocławiu, fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXIV
48. Śluza Wrocław Szczytniki, fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXV
49. Niemiecki statek wycieczkowy „Chopin” w służbie Wrocław Różanka, 2003 r., fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXV
50. Jaz segmentowo-zasurowy Wrocław Rędzin, 2003 r., fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXVI
51. Jaz Wrocław Rędzin – przęsło środkowe, 2003 r., fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXVI
52. Jaz zasurowy Brzeg Dolny (z kłapami do przepuszczania lodu), dolne stanowisko jazu podczas przepływów niżówkowych, 2003 r., fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXVII
53. Jaz Brzeg Dolny – oblodzenie zasuw, fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXVII
54. Stara drewniana śluza odkopana podczas budowy stopnia wodnego Malczyce, 2003 r., fot. RZGW we Wrocławiu.....	XXVIII
55. Port w Głogowie, fot. Janusz Bogucki, RZGW we Wrocławiu.....	XXVIII

WYKAZ SKRÓTÓW

BPBM	– Biuro Projektów Budownictwa Morskiego
BPISTR	– Biuro Projektów i Studiów Taboru Rzecznego
cm	– centymetr
DODW	– Dyrekcja Okręgowa Dróg Wodnych
DzU	– „Dziennik Ustaw”
GUS	– Główny Urząd Statystyczny
„GW”	– „Gospodarka Wodna”
KM	– koń mechaniczny (jednostka mocy)
m	– metr
mln	– milion
nr	– numer
NRD	– Niemiecka Republika Demokratyczna
ods.	– odsyłacz
ONZ	– Organizacja Narodów Zjednoczonych
PAN	– Polska Akademia Nauk
„PK”	– „Przegląd Komunikacyjny”
PKP	– Polskie Koleje Państwowe
PP	– przedsiębiorstwo państwowe
PZW	– Powiatowy Zarząd Wodny
rz.	– rzeka
RZGW	– Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
s.	– strona
t	– tona
t.	– tom
tab.	– tabela
tkm	– tonokilometr
t oper.	– tona operacyjna
TRZZ	– Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich
tys.	– tysiąc
ZMPS-Ś S.A.	– Zarząd Morskiego Portu Szczecin-Świnoujście Spółka Akcyjna
ZSRR	– Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich
ŻB	– Żegluga Bydgoska
ŻnO	– Żegluga na Odrze
ŻSzcz.	– Żegluga Szczecińska

WYAT BARRON

ODRA A PLAVBA VE 20. STOLETÍ V RETROSPEKTIVĚ

Shrnutí

Autor Dr. Ing. Marian Milkowski je specialistou na vodní cesty a vnitrozemskou plavbu. Na svém kontě má již téměř 350 vydaných publikací v Polsku a v zahraničí. Jeho kniha *Odrzańska droga wodna (Oderská vodní cesta)* je považována za klasickou učebnici pro ty, kteří chtějí poznávat problematiku řeky Odry.

Nová kniha, kterou Vám předkládáme, sponzorovaná Krajskou správou vodního hospodářství ve Wrocławu (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu), je věnována Odře jako vodní cestě a oderské plavbě ve 20. století. Publikace se skládá ze tří částí, z nichž první dvě se věnují období německé správy na Odře a v Poodří, třetí část se týká let po 2. světové válce, kdy Odra, která byla dobře obhospodařovanou polsko-německou pohraniční řekou, se po obnově válečného poškození stala nejlepší polskou vodní tepnou (ne vždy doceňovanou).

V každé kapitole autor charakterizuje stav vodní cesty, nejdůležitější hydrotechnické investice, oderskou flotilu, množství dopravovaného zboží, objemy překládek v přístavech a úlohu oderské plavby pro hospodářství. Nevyhýbá se přitom kritickému zhodnocení, co je o to cennější, že pro některá časová období nebo vybrané otázky chybí oficiální, věrohodné statistické údaje. K čtenáři se tak dostává přesvědčivá interpretace, která může být přínosná nejen pro milovníky oderské problematiky, ale také pro specialisty k prognózování a vytváření budoucnosti této vodní cesty a na ní navazující infrastruktury.

V kapitole *Období vznikající moderní vodní cesty a nových druhů lodí* nás autor svérázným způsobem uvádí do 20. století. Ukazuje, že předělem modernosti na Odře je konec 19. století a přesněji období let po roce 1890. Právě tehdy byla Odra regulována a od Koźlí dolů až po ústí Nysy Kłodzkiej (Kladské Nisy) kanalizována a vybavena plavebními komorami velikosti $55 \times 9,6 \times 2,0$ m, tj. pro jednotky do 450 tun tonáže. Výsledkem bylo výrazné navýšení množství přepravovaného zboží a překládek v rozšiřovaných a modernizovaných přístavech.

V druhé části – *Odra v 20. století do konce 2. světové válce* – se autor zabývá významnějšími investicemi a ukazuje jak velký význam pro rozvoj plavby měla v letech 1906-1912 dostavba velkých plavebních komor na 18 stupních nad Wrocławem (které obsáhly vlečnou soupravu). Tím se zvýšila propustnost vodní cesty do 5 mil. tun nákladů ročně. Zmiňuje se také o přestavbě průplavu Odra-Spréva a napojení Odra-Havola a Odra-Visla – investicích, které byly provedeny za účelem propojení Odry s jinými vodními cestami.

Intenzivní plavba byla na Odře provozována ze Slezska do Berlína *via* průplav Odra-Spréva, kdežto na trase ze Slezska a Wrocławu do Szczecina (Štětín) probíhaly plavby jen sporadicky. Lépe byla využívána dolní Odra v úseku Berlín-Szczecin *via* průplav

Odra-Havola. Díky tomu byl rozestavěn přístav Szczecin. Kromě toho byl vybudován také Kanał Gliwicki (Hlivický průplav), byly rovněž zahájeny práce na prvním úseku průplavu Odra-Dunaj v oblasti Blachownia Śląska.

V roce 1938 bylo v povodí Odry 11 významných přístavů. Největšími z nich byly: Koźle, Szczecin, Wrocław, Malczyce, Świnoujście (Svinoústi) a Kostrzyn.

Investicemi, které si vynutily hydrologické jevy (sucha zapříčiňující nízké vodní stavy, znemožňující plavbu), byly výstavby vodních nádrží Otmuchów na Kladské Nise a Turawa na Małej Panwi (Mala Panew) (výstavba nádrže byla ukončena po 2. světové válce v roce 1948) a vodní stupeň Wrocław Rędzin.

Autor se odvolává na závěry A. Arkuszewského a píše, že regulace na Odře v období od 1740 do 1943 byly prováděny především z pohledu potřeb zemědělství, dále s ohledem na potřebu omezení povodňových průtoků a teprve za třetí z pohledu potřeb říční plavby.

Třetí kapitola – *Odra po 2. světové válce (od roku 1945)* – autor začíná konstatováním, že Poláci, jako noví správci Odry se ji nejdříve museli učit, neboť v meziválečném období nabyla v Polsku řeka s tak vysokou úrovní hydrotechnického a plavebního využití. Výrazně byl cítit nedostatek kvalifikovaných zaměstnanců, zejména na pozicích vyššího technického personálu, které dříve zastávali Němci. A co bylo horší, počátkem roku 1945 se Odra, jako plavební cesta ocitla pod vládou sovětské vojenské administrace, která ji ve všech směrech prokázala špatnou službu.

Škody způsobené válkou a krátce po válce znemožnily provozování běžné plavby. Plavba z Koźlí do Wrocławí byla zahájena 19. 8. 1945 avšak na dlouhé trase z přístavu v Koźle do Štětína byla díky poničeným stupňům a přístavům zahájena doprava uhlí teprve 16. 5. 1946. Obnovu vyžadovaly všechny jezy a plavební komory na Odře a také 90 % regulačních zařízení.

V rámci realizace tříletého Plánu obnovy hospodářství (1947-1949) byl obnoven provoz na mnoha hydrotechnických a plavebních objektech, protipovodňových, melioračních a jiných zařízeních. Potopená plavidla (celkem 1216) na trase Gliwice-Szczecin byla vyzvednuta v roce 1953. Zbytky 91 silničních a železničních mostů byly postupně odstraňovány do roku 1959 a provizorní dřevěné mosty byly rušeny postupně s obnovou pevných mostů. Bylo obnoveno také 6 přístavů na Odře.

Polská flotila na Odře byla ze začátku tvořena stroji vyzvednutými ze dna Odry a opravenými víceméně podomácku. Plavidla polského rejdaře (z počátku se jednalo o Komisariat plavby na Odře – Komisariat Żegluga na Odrze – transformovaný v květnu 1946 na podnik Polská plavba na Odře – Polska Żegluga na Odrze – ve Wrocławí) přepravily v roce 1945 téměř 15 tisíc tun nákladu, v roce 1946 již 52,7 tisíc tun a v roce 1947 – 97,5 tisíc tun.

V roce 1948 byla zahájena do té doby největší hydrotechnická investice na Odře – výstavba vodního stupně Brzeg Dolny (jez, hydroelektrárna a komorová plavební komora), prodlužující regulovaný úsek Oderské vodní cesty o 21 km. Stavba byla ukončena v listopadu 1958.

Po roce 1952 nebyly pro plavbu příznivé podmínky, byla podporována výstavba státních železnic. Ke změně došlo v říjnu 1956. Velmi aktivní činnost pro podporu Odry vyvíjel spolek Sdružení rozvoje západních území (Towarzystwo Rozwoju Ziemi Zachodnich). V pětiletém plánu (1961-1965) se počítalo se zvýšením výroby motorových člunů,

rozvojem říčních loděnic, výstavbou vodní nádrže Nysa, investicemi a výstavbou překladišť podél Odry a dolní Warty.

Nejvýznamnějšími polskými investicemi na Odře byly:

- Kozelský říční přístav v Koźle Rogach (budovaný v letech 1965-1973, plavidla zde vznikala od roku 1970);

- vodní nádrž Dzierżno Duże na Kłodnici u Gliwic Łabęd, napájející gliwický průplav (uveden do provozu v roce 1964);

- otevření v roce 1970 pro plavbu 5,8 km kedzierzynského průplavu s průmyslovým přístavem v závodu Zakłady Azotowe „Kędzierzyn” (na trase projektovaného průplavu Odra-Dunaj);

- retenční nádrž Nysa na Kladské Nise s přehradou u města Nysa (uvedena do provozu v roce 1971);

- od roku 1969 přestavba hradlových jezů z konce 19. století na moderní sklopné nebo sektorové jezy s hydraulickými nebo elektrickými pohony a automatickým řízením, jako první byl přestavován jez v Koźli (v letech 1969-1972), pouze v letech 1972-1996 (včetně s Koźle) bylo rekonstruováno 15 pohyblivých jezů a byl postaven pevný, přeléváný jez na Młynówce v Olawie (Olavě), v dalších letech vznikly další 2 jezy, mj. Rogów s malou vodní elektrárnou;

- výstavba nové plavební komory Zwanowice (uvedené do provozu v roce 1990);

- přestavba, opravy a modernizace řady jezů; během dekády let 1974-1983 byla na všech jezích provedena petrifikace (cementace) za účelem zpevnění zejména konstrukce hlav a stěn plavebních komor, po roce 1985 byl na všech jezích zaveden hydraulický pohon;

- nádrž Pławniowice na Potoku Toszeckým (1976);

- přestavba některých říčních meandrů s poloměrem menším než 650 m, např. meandr Pysząca, těsně pod městem Brzeg Dolny nebo meandry mezi lokalitami Koźle a Krapkowice;

Nebyla však ukončena (zahájena po roce 1989) výstavba retenční nádrže Racibórz (Ratiboř) na Odře – pro vodní hospodářství na Odře ve všech ohledech klíčové dílo. Byla by tak především zajištěna větší protipovodňová ochrana až do Wrocławí a v období sucha a nižších hladin by bylo umožněno napájení řeky pro plavbu až po město Nowa Sól.

Od poloviny roku 1992 již lze hovořit o krizi polské vnitrozemské plavby s ohledem na zhoršující se kvalitu vodní cesty, stárnoucí flotilu a absenci nákupu nových plavidel. Svědčí o tom plavební hloubky na střední Odře, intenzita plavby na Odře, množství dopravovaného zboží, objemy překládek v přístavech. Množství dopravovaného zboží na Odře, které v rekordním roce 1980 dosahovalo téměř 15 mil. tun, v roce 2000 se snížilo na něco přes 5 mil. tun.

Na snižující se využití Odry jako vodní cesty mělo vliv několik činitelů, zejména chybějící návyky využívání vodní dopravy a chybná rozhodnutí odpovědných osob o dominující roli železniční dopravy (díky tomu nebyla regulována střední část Odry a vybudována oderská železniční magistrála). Kromě toho již delší dobu finanční prostředky určené na údržbu vodních cest kryjí necelou třetinu skutečných potřeb. Jako minimální částka pro tyto účely se uvádí 3-5% hodnoty infrastruktury vodní cesty v průběhu roku.

Přechodem Polska na systém volného trhu se změnil status říčních přístavů. Komunální přístavy byly pronajaty. Také flotila, i nadále je ve vlastnictví rejdařů (Odratrans, Żegluga Bydgoska, Żegluga Szczecińska), a je pronajata, obvykle dřívějším zaměstnancům rejdaře, kteří pracovali na daném plavidle. Nedošlo však ke kvalitativnímu růstu lodního parku, nových plavidel je málo.

Závěr je tedy následující. Je nezbytné brzké zlepšení kvality vodní cesty a především zajištění stabilních hloubek po co možná nejdelší část roku.

Autor upozorňuje na potřebu koordinace polských, českých a německých aktivit na Odře, jako společné řece podle mezinárodního práva.

Své úvahy končí Dr. Ing. Miłkowski následující uvahou. Velký význam z pohledu zájmů a budoucnosti (nejen plavební) řeky Odry byl kladen na Program pro Odru 2006, schválený parlamentem Polska v červenci 2001. Bohužel díky škrtům ve státním rozpočtu, zůstává tento program, přes výčet úkolů a finančních nákladů až do roku 2016, pouze jen na papíře. Světlý bod představuje jen výstavba vodního stupně Malczyce.

Studie obsahuje také autorské Post scriptum, které seznamuje čtenáře s nejdůležitějšími momenty vztahujícími se k Odře již v prvních letech 21. století.

Přeložil Jarosław Radiměřský

Marian Milkowski

DIE ODER UND DIE SCHIFFFAHRT IM 20. JAHRHUNDERT – RETROSPEKTIV GESEHEN

Zusammenfassung

Der Autor des Buches, Dr. Ing. Marian Milkowski, ist Fachmann für Wasserstraßen- und Binnenschiffahrtsfragen. Seine Publikationen in Polen belaufen sich auf fast 350 an der Zahl. Sein Buch *Odrzańska droga wodna (Wasserstraße an der Oder)* gilt als klassisches Lehrbuch für alle, die sich mit der Problematik der Oder vertraut machen wollen.

Das den Lesern jetzt zugänglich gewordene neue Buch wird vom Regionalvorstand für Wasserwirtschaft (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej) in Wrocław (Breslau) gesponsert. Es ist der Oder als einem Wasserweg sowie der Schifffahrt auf diesem Fluss im 20. Jh. gewidmet. Das Buch besteht aus drei Teilen, wobei die beiden ersten Teile sich mit der Zeitperiode der deutschen Herrschaft an der Oder und im Odergebiet befassen. Der dritte Teil betrifft die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg, als der gut bewirtschaftete polnisch-deutsche Grenzfluss - nach der Beseitigung der Kriegszerstörungen durch den Wiederaufbau - zu unserer besten (wenngleich nicht immer hinreichend geschätzten) Wasserarterie wurde.

In jedem der Kapitel beschreibt der Autor den aktuellen Zustand der Wasserstraße, die wichtigeren hydrotechnischen Investitionen, die Flotte an der Oder, den Umfang der gelieferten Waren und der Umladungen in den Häfen sowie die Rolle der Schifffahrt an der Oder im Wirtschaftsleben. Kritisch bewertet er dabei die Literatur zu diesem Thema, was umso wertvoller ist, als es zu einigen Fragen und zu einigen Zeitperioden keine offiziellen und glaubwürdigen Statistiken gibt. Der Leser bekommt hier eine überzeugende Interpretation. Sie ist nicht nur für Liebhaber der Oderfragen wichtig, sondern auch für die Fachleute, die sich mit der Prognostizierung und Gestaltung der Zukunft dieser Wasserstraße und der ihn begleitenden Infrastruktur befassen.

In dem Kapitel *Die Zeit der Geburt der modernen Wasserstraße und der neuen Schiffstypen* gibt der Autor eine beachtenswerte Einführung in das 20. Jahrhundert. Er weist darauf hin, dass das Ende des 19. Jh., genauer: die Zeit nach 1890, die eigentliche Zäsur für die Moderne an der Oder war. Die Oder wurde damals reguliert und von Koźle (Cosel) bis zur Mündung der Nysa Kłodzka (Glatzer Neiße) kanalisiert sowie mit Schleusen 55 x 9,6 x 2 m ausgerüstet. Diese Schleusen waren für Schiffe bis zu 450 t Ladefähigkeit geeignet. Ein Ergebnis dieser Maßnahmen war, dass die Binnenschiffs-transporte sowie die Umladungen in den ausgebauten oder modernisierten Häfen deutlich stiegen.

Im zweiten Teil - *Die Oder im 20. Jh. bis Ende des Zweiten Weltkrieges* - weist der Autor in seinen Ausführungen über die wichtigeren Investitionen auf deren große Bedeutung für die Entwicklung der Schifffahrt in den Jahren 1906-1912 hin, als die großen Schleusen oberhalb von Wrocław auf 18 Staustufen (für einen ganzen Schleppzug)

erweitert worden waren. Dadurch wurde die Verkehrskapazität der Wasserstraße bis zu 5 Mio t der Ladungslieferungen pro Jahr erhöht. Der Autor beschreibt auch den Umbau des Oder-Spree-Kanals und die Verbindung Oder-Havel sowie Oder-Weichsel. Durch diese Investitionen sollte die Oder mit anderen Wasserstraßen verbunden werden.

Auf der Oder aus Schlesien nach Berlin, *via* Oder-Spree-Kanal, entwickelte sich eine intensive Schifffahrt. Auf der Strecke von Schlesien und von Wrocław nach Szczecin (Stettin) fuhren die Schiffe nur sporadisch. Etwas besser wurde die Niederoder (Verbindung zwischen Berlin und Szczecin *via* Oder-Havel-Kanal) genutzt. Im Zusammenhang damit wurde auch der Hafen in Szczecin ausgebaut. Außerdem baute man den Gleiwitzer Kanal, und auch an der Anfangsstrecke des Oder-Donau-Kanals bei Blachownia Śląska (Medar-Blechhammer) begannen die Arbeiten.

Im Jahr 1938 gab es an der Oder 11 bedeutende Häfen. Die größten davon waren Koźle, Szczecin, Wrocław, Malczyce (Maltsch), Świnoujście (Swinemünde) und Kostrzyn (Küstrin).

Durch hydrologische Ereignisse (Dürreperioden, die zu niedrigen Wasserständen führten und die Schifffahrt unmöglich machten) wurde der Bau von Staubecken Otmuchów (Ottmachau) an der Nysa Kłodzka und Turawa an der Mała Panew (Malapane) sowie die Staustufe Wrocław Rędzin (Ransern) erzwungen (diese Investition war nach dem Krieg beendet worden).

Der Autor beruft sich auf die Erkenntnisse von A. Arkuszewski, wenn er schreibt, dass die Regulationsarbeiten an der Oder von 1740 bis 1943 in erster Linie aus dem Gesichtspunkt der Bedürfnisse der Landwirtschaft, zweitens zur Reduzierung der Hochflut und erst drittens für die Schifffahrt durchgeführt wurden.

Das dritte Kapitel - *Die Oder nach dem Zweiten Weltkrieg seit 1945* - leitet der Autor mit der Feststellung ein, dass die Polen als neue Herrscher die Oder zuerst einmal kennen lernen mussten, weil es in Polen vor dem Krieg keinen so großen Fluss mit einer derartigen hydrotechnischen und schiffbaren Bewirtschaftung gegeben hatte. Deutlich spürbar war das Fehlen qualifizierter Fachkräfte, insbesondere von technisch gut ausgebildetem Personal, das zuvor von Deutschen bestückt worden war. Verschlechtert wurde die Situation Anfang 1945 noch dadurch, dass sich die Oder - als schiffbare Wasserstraße - in der Kontrolle der sowjetischen Militärverwaltung befand, was dem Fluss in jeder Hinsicht abträglich war.

Die durch den Krieg und in der Zeit direkt danach verursachten Zerstörungen machten eine normale Schifffahrt unmöglich. Am 19. August 1945 begann jedoch die Schifffahrt von Koźle nach Wrocław erneut, auf längere Entfernungen aber erst am 16. Mai 1946, und zwar mit dem Transport von Kohle aus Koźle nach Szczecin, denn die Staustufen und Häfen waren während des Krieges zerstört worden. An der Oder mussten alle Wehre und Schleusen sowie 90% der Regulationsanlagen wieder aufgebaut werden.

Im Rahmen des dreijährigen Wiederaufbauplanes (1947-1949) wurden viele Hydrotechnik-, Schifffahrts-, Flutschutz-, Meliorationsanlagen und viele andere Einrichtungen erneut funktionsfähig gemacht. Die versenkten Schiffe (insgesamt 1216) auf der Strecke Gliwice (Gleiwitz)-Szczecin (Stettin) wurden bis 1953 geborgen. Die Wracks von 91 Straßen- und Eisenbahnbrücken wurden bis 1959 beseitigt, und die provisorischen Holzbrücken wurden je nach dem Fortschritt der dauerhaft instand gesetzten Brücken wieder abmontiert. Auch 6 Häfen an der Oder wurden wiederaufgebaut. Die polnische

Flotte an der Oder bestand anfänglich aus den von der Flusssohle geborgenen Schiffen, die in der Regel in hausgewerblichen Betrieben renoviert wurden. 1945 beförderten die Schiffe des polnischen Reeders (zunächst war das Kommissariat für Schifffahrt an der Oder - Komisariat Żegluga na Odrze - zuständig gewesen und ab Mai 1946 die Polnische Schifffahrt an der Oder - Polska Żegluga na Odrze - in Wrocław) fast 15 000 t, 1946 schon 52 700 t und 1947 - 97 500 t Ladung.

1948 begann man mit der bis zu dieser Zeit größten hydrotechnischen Investition: mit dem Bau der Wasserstufe Brzeg Dolny (Dyhernfurth) (das Wehr, das Wasserkraftwerk und die Kammerschleuse). Dank dieser Maßnahme wurde die Strecke der kanalisierten Wasserstraße an der Oder um 21 km verlängert. Der Bau war 1958 beendet.

Nach 1952 herrschte für die Schifffahrt kein gutes Klima. Zu diesem Zeitpunkt wurde in erster Linie der Ausbau der polnischen Staatseisenbahn gefördert. Das änderte sich Ende Oktober 1956. Um die Oder verdient gemacht hat sich besonders die Gesellschaft für die Entwicklung der Westgebiete (Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich). Der Fünfjahresplan (1961-1965) sah die Produktion zusätzlicher Motorkähne, den Ausbau der Schiffswerften, den Bau des Staubeckens Neiße und weitere Maßnahmen sowie den Aufbau der neuen Umladeanlagen an der Oder und an der Niederwartha vor. Dies waren die wichtigsten polnischen Investitionen an der Oder:

- Schiffswerft in Koźle Rogi (Cosel Rogau) (gebaut zwischen 1965 und 1973; die Schiffsproduktion seit 1970);

- Staubecken Dzierżno Duże (Sersno) an der Kłodnica (Kłodnitz) bei Gliwice Łabędy (Gleiwitz Laband), für die Wasserversorgung des Gleiwitzer Kanals (Ende des Aufbaus 1964);

- 1970 die Eröffnung der Schifffahrt auf dem 5,8 km langen Kędzierzyner-Kanal, zusammen mit dem Industriehafen in den Stickstoffwerken „Kędzierzyn“ (auf der Strecke des entworfenen Oder-Donau-Kanals);

- das Staubecken „Nysa“ (Neiße) an der Nysa Kłodzka mit einer Sperre an der angrenzenden Stadt Nysa (übergeben 1971);

- der ab 1969 vorgenommene Umbau der Nadelwehren aus dem Ende des 19. Jh. in moderne Klappen- oder Sektorwehren mit hydraulischem oder elektrischem Antrieb und automatischer Steuerung. Als erstes wurde das Wehr in Koźle (1969-1972) fertig. Allein in den Jahren 1972-1996 wurden 15 bewegliche Wehren (einschließlich Koźle) umgebaut, und in Oława (Ohlau) wurde ein festes Wehr an der Młynówka (Mühlgraben) gebaut. In den folgenden Jahren entstanden zwei weitere feste Wehren, darunter in Rogów (Rogau), mit einem kleinen Wasserkraftwerk;

- Aufbau der neuen Schleuse Zwanowice (Schwanowitz) (1990 in Betrieb genommen);

- Umbau, Renovierung und Modernisierung zahlreicher Schleusen. Innerhalb von zehn Jahren (1974-1983) wurden in allen großen Schleusen Zementierungen vorgenommen, um die Konstruktion der Kammerhäupte und Wände sicher zu befestigen. Ab Ende 1985 wurde in allen Schleusen der hydraulische Antrieb eingeführt;

- Staubecken Pławniowice (Pławniowitz) an Toszecki Potok (Toster Bach) (1976);

- Verlegung einiger Flussschleifen mit einem Radius unter 650 m (z.B. die Flussschleife Pysząca (Bschanz) unter Brzeg Dolny sowie jene zwischen Koźle und Krapkowice (Krappitz).

Nicht beendet wurde jedoch der Bau des Oder-Speicherbeckens Racibórz (Ratibor) (Baubeginn Ende 1989), das für eine gut funktionierende Wasserwirtschaft besonders wichtig gewesen wäre. Es hätte den Schutz vor Überflutung (bis einschließlich Wrocław) verstärkt und auch in Dürreperioden, bei niedriger Fahrtiefe, die Schifffahrt bis Nowa Sól (Neusalz) ermöglicht.

Ab Mitte 1992 konnte man von einer Krise der polnischen Binnenschifffahrt sprechen. Ursachen waren die Qualitätsverschlechterung der Wasserstraße, die Alterung der Flotte und die fehlenden neuen Schiffe. Davon zeugen die Fahrtiefen an der mittleren Oder, die Verkehrsdichte an der Oder, die Güterbeförderung und die Umladekapazitäten in den Häfen. Die Güterbeförderung, die im Rekordjahr 1980 fast 15 Mio t erreicht hatte, betrug 2000 nur noch wenig über 5 Mio t.

Mehrere Faktoren hatten zum Rückgang der Nutzung der Oder als Fahrweg geführt: Zum einen war man an die Nutzung der Schifffahrt für den Gütertransport nicht gewöhnt, zum andern waren die Entscheidungsträger einer Fehleinschätzung erlegen, indem sie meinten, der Bahntransport sei dem Schiffstransport überlegen - was dazu geführt hatte, dass die mittlere Oder nicht kanalisiert und statt dessen eine neue Eisenbahnlinie an der Oder gebaut wurde. Hinzu kommt, dass die finanziellen Mittel seit langem nur ein Drittel des Bedarfs für die Instandhaltung und Wartung der Wasserstraße abdecken. Als Minimum sollten dafür jährlich 3-5% des Bauwertes am Wasserweg vorgesehen werden.

Mit dem Übergang Polens in die freie Marktwirtschaft änderte sich auch der Status der Flusshäfen. Diese wurden Eigentum der Kommunen oder verpachtet. Auch die Flotte, die üblicherweise im Besitz der Binnenschiffsreedereien (Odratrans, Żegluga Bydgoska, Żegluga Szczecińska) verbleibt, wurde gewöhnlich an die ehemaligen Mitarbeiter des Schiffsreeders verpachtet. Qualitativ ist die Flotte nicht besser geworden, und es gibt nur wenige neue Schiffe.

Das Buch kommt zu folgender Schlussfolgerung: Die Qualität der Wasserstraße der Oder muss dringend verbessert werden und vor allem müssen stabile Fahrtiefen möglichst lange im Jahr abgesichert werden.

Der Autor weist darauf hin, dass die polnischen, tschechischen und deutschen Aktivitäten an der Oder, als einem gemäß Völkerrecht gemeinsamen Fluss, dringend koordiniert werden müssen.

Dr. Ing. Miłkowski endet mit einer nachdenkswerten Überlegung: Mit Blick auf die Interessenslage und auf die Zukunft ist großer Wert auf das „Programm für die Oder 2006“ gelegt worden, nicht nur in Bezug auf die Schifffahrt. Dieses Programm wurde im Juli 2001 vom polnischen Parlament beschlossen. Obwohl ein Konzept über die Aufgaben und die finanziellen Aufwendungen bis 2016 vorliegt, bleibt dieses Programm leider wegen des begrenzten Staatshaushaltes praktisch nur auf dem Papier. Einziger erfreulich ist der Aufbau der Wasserstufe Malczyce.

Den Ausführungen wird auch ein „Post scriptum“ des Autors beigelegt, in dem der Leser in die wichtigsten Probleme der Oder in den ersten Jahren des 21. Jh. eingeführt wird.

Übersetzt von Aleksandra Trzcielińska-Polus

Marian Milkowski

THE ODRA RIVER AND NAVIGATION IN RETROSPECT IN THE 20TH CENTURY

Summary

The author of the present work, Dr. Marian Milkowski, is a specialist in the field of waterways and inland navigation. In his output there are almost 350 publications published both in Poland and abroad. His book *Odrzańska droga wodna (The Waterway of the Odra River)* is regarded as a classical course-book addressed to those who want to study the problem area pertaining to the Odra River.

The new book, which we would like to present to the reader hereby, was financially supported by the Regional Water Economy Management (Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej) in Wrocław. It is devoted to the problem of the Odra River as a waterway and navigation in the 20th century. The work consists of three parts, the first two of which cover the period of the German rule on the Odra River and her Basin, while the third part deals with the years after World War 2, when the Odra River, being a well-equipped and efficiently-managed Polish-German frontier river, successfully re-built after the destruction brought on by the War, became our best water artery (though not always appreciated well enough for being so).

In each of the chapters the author characterizes the state of the waterway, discusses more significant hydrotechnical investments, the Odra River fleet, size of transportation and re-loading at the ports, and the role of navigation on the River in the economic life. At the same time he makes a critical evaluation of the literature of the subject, which is the more precious as – with reference to some questions or periods of time – there is a lack of official, reliable statistical information. The reader is offered, thus, a convincing interpretation, which can be of use to not only those interested in the problem area concerning the Odra River, but also to specialists in dealing with prognoses and shaping the future of this waterway and the accompanying infrastructure.

In the Chapter "Time of a modern waterway being born and new types of ships" the author provides a peculiar introduction into the 20th century. He indicates the turning point in the modern character of the Odra River being the end of the 19th century, precisely speaking – the years following 1890. It was then when the Odra River was regulated, and from Koźle down to the estuary of the Nysa Kłodzka River – equipped with locks of 55 x 9.6 x 2.0m, that is ones designed for barges up to 450 tons of cargo carrying capacity. As a result there followed a considerable rise in the number of goods transported by water and reloaded at the ports which, for that reason, were being expanded or modernized.

In the second part – "The Odra in the 20th century till the end of World War 2" – the author discusses more important investments and points to the fact that adding large locks (able to receive a tug train) on 18 stages of fall upwards of Wrocław in the years 1906-1912 was of great importance to the development of navigation. This increased the transporting capacity of the waterway up to 5 million tons a year. He also writes about

the reconstruction of the Odra-Spree canal and the waterway connection of the Odra-Havel, as well as the link of the Odra-Vistula; those investments were undertaken so that the Odra River could be connected with other waterways.

Intensive navigation was developed on the Odra River beginning from Silesia to Berlin *via* the Odra-Spree canal, while the route from Silesia and Wrocław to Szczecin was used only sporadically. The lower section of the River was more effectively exploited in the relations between Berlin and Szczecin *via* the Odra-Havel canal, which resulted in considerable expanding of the port in Szczecin. Moreover, the Gliwicki Canal was built and work was undertaken on the initial section of the Odra-Danube canal in the area of Blachownia Śląska.

In 1938 there were 11 ports of considerable importance functioning in the Odra River Basin, the biggest of which were the following: Koźle, Szczecin, Wrocław, Malczyce, Świnoujście and Kostrzyn.

The investments which were somehow enforced by hydrological phenomena (droughts causing low water levels leading to suspension of the navigation activity) were the retention reservoirs at Otmuchów on the Nysa Kłodzka River and at Turawa on the Mała Panew River (the reservoirs was completed after WW2, in 1948), as well as Wrocław Rędzin stage of fall.

The author, quoting the findings made by A. Arkuszewski, writes that the regulation works on the Odra River which were conducted between 1740 and 1943, were carried out primarily in order to satisfy needs of agriculture and, then, in order to reduce flood overflows, and – in the third place – with a view to solving the problems of navigation.

The third chapter – “The Odra River after WW2 (since 1945)” – begins with a statement that Poles – as new proprietors of the River – had to learn a lot about her: prior to this there had been no river of such a potential of hydrotechnical and navigation infrastructure in Poland. The problem of a shortage of skilled personnel was clearly seen, especially concerning that of higher technical level who had been recruited from Germans before. What was worse, at the beginning of 1945 the Odra River, as a useful navigable waterway, fell into the hands of the Soviet military administration, which did very bad service to her in every respect.

The destruction of the infrastructure due to military activity during the War and directly afterwards made it impossible to conduct regular navigation. It was not until 19 August, 1945 that the navigation started along the section from Koźle to Wrocław, followed by long-distance transportation of coal from the port of Koźle to Szczecin, commenced on 16 May, 1946, the stages of fall as well as ports having suffered serious damage during the War. All the locks on the Odra River required rebuilding, including restoration of 90% of the navigation equipment.

Realization of the three-year plan of reconstruction of the economy (1947-1949) made it possible to restore most of the hydrotechnical and navigation-related objects, anti-flooding, melioration and other installations. Sunken ships (altogether 1,216 barges) along the stretch between Gliwice and Szczecin were systematically removed until 1953. Similarly, wrecks of 91 road and railway bridges were removed till 1959, and makeshift wooden ones were liquidated along with rebuilding permanent bridges. Six ports on the Odra River were reconstructed.

The Polish fleet operating on the Odra River initially consisted of units raised from the bottom of the river and restored in an amateur manner. The barges owned by the Polish (initially it was the Commissioners of Navigation on the Odra - Komisariat Żegluga na Odrze - that was transformed, in May 1946, into Polish Navigation on the Odra - Polska Żegluga na Odrze, a company based in Wrocław) transported almost 15 thousand tons of commodities in 1945, 52.7 thousand tons in 1946, and in 1947 - 97.5 thousand tons.

1948 saw the opening of the biggest hydrotechnical investment on the Odra River, that is the stage of fall at Brzeg Dolny (a dam, hydroelectric plant and navigation lock compartment), which prolonged the section of canalized Odra Waterway by 21 km. The construction was completed in November 1958.

After 1952 there was not a good climate to promote inland navigation since it was development of the Polish State Railways that became of primary importance to the state authorities. A change came after October 1956. The Society for Development of Western Lands (Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich) led a very active pro-Odra campaign. In consequence, there were plans (included in the *Five-Year Economic Plan for Poland*) to increase the number of motor barges, expand river shipyards, build a retention reservoir at Nysa, make additional investment and construct new re-loading stations along the Odra River and lower Warta.

The following are among the most important investments completed on the Odra River:

- the River Shipyard in Koźle Rogi (built in the years 1965-1973, turning out ships since 1970);
- retention reservoir Dzierżno Duże on the Kłodnica River near Gliwice Łabędy, which feeds the Gliwicki Canal (in operation since 1964);
- opening, for navigation, a 5.8-km-long Kędzierzyn Canal in 1970, including an industrial port in Nitric Plant 'Kędzierzyn' (along the route of the projected Odra-Danube canal);
- retention reservoir Nysa on the Nysa Kłodzka River, with a dam on the outskirts of the city of Nysa (opened in 1971);
- transforming, beginning in 1969, the spiral-poppet weirs, dating from the end of the 19th century, into modern gate- and sector ones, equipped with hydraulic or electric drives and fully automated. As the first one to be rebuilt was the weir in Koźle (between 1969-1972). Including the latter one, there were 15 movable weirs rebuilt altogether and a solid one was constructed on the Młynówka at Oława. In the following years there appeared two more weirs, including Rogów with its small hydroelectric station;
- construction of a new lock Zwanowice (opened in 1990);
- reconstruction, repairs and modernizations of numerous locks. During the decade between 1974-1983 there was carried out petrification (cementation) in all big locks in order to strengthen the construction of heads and walls of the compartments. After 1985 all the locks were equipped with hydraulic drives;
- reservoir Pławniowice on the Potok Toszecki (1976);
- transforming some of the meanders of the radius below 650 m, such as meander Pysząca, downstream of Brzeg Dolny, or also those between Koźle and Krapkowice.

Unfortunately, the work was not completed on the retention reservoir 'Racibórz' (begun towards the end of 1989), being the key to successful organization of the Odra waterway management in all kinds of respects. This would, primarily, raise the level of anti-flooding security on the stretch as far as Wrocław and would enable alimentation of navigation along the section reaching as far as Nowa Sól in periods of droughts and low navigation levels.

Since the second half of 1992 one can record a continuing crisis in the Polish inland navigation due to the worsening quality of the waterway, the fleet becoming obsolete and withholding purchases of new vessels. The deteriorating navigation depths on the Odra River in her middle section, low traffic on the River, decreasing transportation and size of re-loaded goods at the ports, testify only too visibly to the latter fact. The transport on the Odra, which reached nearly the record 15 million tons in 1980, dropped to slightly over 5 million tons in 2000.

The decreasing usage of the Odra River as a waterway has been influenced by a number of factors, especially a lack of tradition of making use of water transport and also the erroneous conviction, on the part of some decision making bodies, as to the advantage of railway-based shipment (as a result the middle section of the Odra River was not invested with canals, instead a major railway line was built, running along the River). Moreover, for a long time now the financial means allotted to maintenance and conservation of waterways have been sufficient to cover merely one third of the needs. The minimal outlays in this respect are assessed at 3-5% of the value of the waterway infrastructure per annum.

Together with Poland's adopting free market economy there changed the status of river ports: they were communalized or leased out. Similarly, the fleet, while still remaining the property of the shipowners (Odratrans, Żegluga Bydgoska, Żegluga Szczecińska), is rented, most frequently, to their former employees who have been sailing the vessels up till now. There has not followed a qualitative rise in the fleet: there are very few new units in use.

The present elaboration allows forming the following general conclusion: there is a pending need to raise the quality of the waterway on the Odra River, especially as regards securing stable depths during the longest periods possible in the year.

The author draws attention to the necessity of coordinating the activities concerning the Odra River, on the part of the Polish, Czech and German authorities. The 'well-being' of the River is a mutual concern of those states according to the international law.

Dr. M. Miłkowski ends his considerations with the following conclusion: For obvious reasons of interests and future (not only pertaining to navigation) great attention has been paid to *Program for the Odra 2006*, which was approved of by the Parliament in 2001. Unfortunately, due to the limited state budget, the program – despite its being specifically scheduled as regards individual tasks and financial outlays up to 2016 – practically remains effective on paper only, its only clear point being the construction of Malczyce stage of fall.

The work also includes the author's "*Post scriptum*" which leads the reader into the most significant issues related to the Odra River problems in the first years of the 21st century.

Translated by Jacek Jędrzejowski

SPIS TREŚCI

Kilka słów o Autorze	5
Stefan Bartosiewicz: Słowo od Sponsora	7
Stanisław Senft: Przedmowa	11
Marian Miłkowski: Odra i żegluga retrospektywnie w XX wieku	15
Zamiast wstępu	17
Czas rodzącej się nowoczesnej drogi wodnej i nowych typów statków	20
Tabor żeglugowy i przewozy 20 ● Regulacja Odry i inne inwestycje hydrotechniczne 22 ● Porty odrzańskie 23	
Odra w XX wieku do końca II wojny światowej	28
Inwestycje hydrotechniczne 29 ● Żegluga odrzańska 36 ● Porty odrzańskie 41 ● Flota odrzańska 45 ● Odra jako droga wodna przed 1945 rokiem 46	
Odra po II wojnie światowej	49
Początki polskiej gospodarki na Odrze 49 ● Odbudowa Odry i infrastruktury 56 ● Wykorzystanie żeglugowe Odry 63	
Post Scriptum	82
Marian Miłkowski: 50-letni dorobek inwestycyjny na Odrze i przyległych drogach wodnych	84
Od redakcji 84 ● Bilans otwarcia po II wojnie światowej 85 ● Polskie inwestycje i modernizacje na Odrze 87 ● Refleksje 93	
Bibliografia	95
Spis tabel	99
Spis rysunków	100
Spis fotografii	100
Wykaz skrótów	103
Streszczenia obcojęzyczne	105
Odra a plavba ve 20. století v retrospektivě (Shrnutí) 105 ● Die Oder und die Schifffahrt im 20. Jahrhundert – retrospektiv gesehen (Zusammen- fassung) 109 ● The Odra River and navigation in retrospect in the 20th century (Summary) 113	

ZESZYTY ODRZAŃSKIE. SERIA NOWA
NR 23

Recenzenci

prof. dr hab. Stanisław Czaja
prof. dr hab. Stanisław Koziarski

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-Gwiżdż, Stanisław Wajda,
Marek Zawadka, Eugenia Zawadzka

Projekt okładki

Marek Jastrzębski

Na okładce wykorzystano mapę Zlewnia rzeki Odry

Koncepcja serwisu fotograficznego

Wiesław Drobek

Redakcja

Ewa Dawidejt-Jastrzębska

Redakcja techniczna i korekta

Małgorzata Halicka

ISBN 83-7126-176-4

PAŃSTWOWY INSTYTUT NAUKOWY – INSTYTUT ŚLĄSKI W OPOLU
OPOLE 2003

Wyd. I. Obj.: 9,80 ark. wyd.; 7,50 ark. druk. + 1,75 ark. druk. wklejki na papierze kred.
Realizacja: EDJ Edytorstwo



ISBN 83-7126-176-4