

Czesław Osekowski

PROBLEMY ZAGOSPODAROWANIA ODRY PO DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

Po pierwszej wojnie światowej spadło znaczenie Odry w niemieckim systemie komunikacyjnym. Żegluga na Odrze w porównaniu z transportem wodnym na Renie i Łabie była stosunkowo niska¹. Dopiero w okresie poprzedzającym drugą wojnę światową obroty towarowe na Odrze zaczęły prędko wzrastać. Podjęto w tym czasie, głównie dla potrzeb przewozów węgla, budowę Kanału Gliwickiego i portu w Gliwicach. Oba te przedsięwzięcia zakończone zostały w pierwszych latach wojny.

W 1938 r. przewozy na Odrze osiągnęły 8,7 mln ton², zaś maksymalne wystąpiły w 1942 r. i wyniosły 15,2 mln ton³. W 1938 r. w skład floty odrzańskiej wchodziło 580 holowników oraz około 2700 barek bez napędu o średnim tonażu 350 ton. W latach wojny w miejsce tych barek zaczęto stopniowo wprowadzać barki motorowe. W 1943 r. towary po Odrze przewoziło 280 takich barek o łącznym tonażu 34 tys. ton⁴.

W końcowym okresie drugiej wojny światowej nastąpił ponowny spadek przewożonych Odrą towarów, a liczba barek została poważnie zredukowana. W wyniku walk o linię Odry niemal cała infrastruktura żeglugi śródlądowej na rzece została zrujnowana. Dotyczyło to zarówno samego szlaku wodnego, jak i budowli wodnych, mostów oraz śluz. Niemal doszczętnie zbu-

¹Jedną z przyczyn spadku znaczenia Odry w żegludze śródlądowej Niemiec było powstanie w 1918 r. państwa polskiego. Odra w dużej części odcięta została od Śląska, Wielkopolski i Pomorza.

²M. B z o w s k a, *Żegluga na Odrze [w:] Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976, s. 161.

³S. O r l e w i c z, *Przemiany w zakresie wykorzystania Odry dla celów transportowych, [w:] Odra w gospodarce i świadomości społecznej. Materiały na sesję naukową*, Opole, 20 maja 1977 r., s. 20.

⁴M. B z o w s k a, op. cit., s. 161.

rzony były porty rzeczne we Wrocławiu, Głogowie, Malczycach oraz port morsko-rzeczny w Szczecinie. Wszystko to stwarzało poważne trudności w użytkowaniu przejętej przez Polskę po drugiej wojnie światowej Odry. Problem był tym większy, że działaniami wojennymi zrujnowane zostały niemal doszczętnie komunikacja i transport w ogóle. W przypadku Ziem Zachodnich i Północnych transport na Odrze odegrać miał dużą rolę gospodarczą, w tym szczególnie w wywozie ze Śląska węgla.

Oprócz zniszczeń wojennych prędkiemu przywróceniu przewozów towarowych po Odrze nie sprzyjało istnienie na rzece dwóch odrębnych administracji wodnych — polskiej i radzieckiej. W myśl wcześniejszych decyzji wszystkie obiekty na Ziemiach Zachodnich i Północnych stanowiły zdobycz wojenną Związku Radzieckiego i pozostawały pod zarządem odpowiednich jednostek Armii Radzieckiej. Dopiero w późniejszym terminie przewidywano przekazanie poszczególnych obszarów i obiektów władzom polskim. Odra wraz z jej całą infrastrukturą została formalnie przekazana stronie polskiej w sierpniu 1946 r. Jeszcze później, bo dopiero 19 września roku następnego, nastąpiło przekazanie portu szczecińskiego⁵.

Niemniej jednak już w 1945 r. władze polskie powołały zarządy wodne, które niezależnie od działań radzieckich przystąpiły do oczyszczania szlaku Odry z wraków i ich uruchamiania, przeprowadzały prace remontowe i porządkowe oraz podjęły wstępną inwentaryzację infrastruktury odrzańskiej. Czynności te wykonywały Komisariat Żeglugi na Odrze w Gliwicach oraz dyrekcje dróg wodnych we Wrocławiu i w Poznaniu.

W maju 1946 r. utworzono przedsiębiorstwo „Żegluga na Odrze”. Majątek transportowy przedsiębiorstwa stanowiło zaledwie 9 holowników i 28 barek. Pierwszy transport węgla z Koźła do Szczecina (holownik z trzema barkami) wyruszył w maju 1946 r. Rejs trwający 66 dni rozpoczął działalność transportową żeglugi na Odrze⁶.

Ważnym zagadnieniem wymagającym pilnego uregulowania po drugiej wojnie było ustalenie statusu Odry. Nie dokonano tego podczas konferencji poczdamskiej, gdzie o Odrze mówiono jedynie w kontekście wytyczenia zachodniej granicy Polski⁷. Po jej zakończeniu status Odry pozostawał sprawą nadal otwartą. Zrodziło to głosy i rozważania o ewentualnym ustaleniu granicy Polski na lewym brzegu Odry, tak by cała rzeka znalazła się w polskiej

⁵S. Gruszecki, *Spółeczna działalność wokół problemów Odry w latach 1945–1976*, [w:] *Odra w gospodarce...*, s. 9.

⁶J. Burka, M. Kosicki, *Przewozy towarowe na rzece Odrze oraz perspektywy ich rozwoju*, [w:] *Transport i gospodarka wodna na Odrze*, Opole 1975, s. 51; M. Bzowska, op. cit., s. 162.

⁷A. Klafkowski, *Umowa Poczdamska z dnia 2 VIII 1945. Podstawy prawne likwidacji skutków wojny polsko-niemieckiej z lat 1939–1945*, Warszawa 1960, s. 581–582.

administracji⁸. Poważnym krokiem w uregulowaniu statusu Odry było, jak już o tym wspomniano wcześniej, formalne przekazanie 12 sierpnia 1946 r. przez radzieckie władze wojskowe odrzańskiego szlaku wodnego władzom polskim. Status Odry jako rzeki granicznej bądź narodowej, w zależności od jej odcinka, uregulowany został odpowiednimi traktatami z Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną⁹. Na treści tych traktatów ważył fakt, że blisko 90% dorzecza Odry (105 tys. km²) znalazło się w granicach Polski.

Zasady współdziałania Polski i Czechosłowacji w żegludze odrzańskiej ustalone zostały układem komunikacyjnym z 4 lipca 1947 r. Była to typowa umowa międzynarodowa zawierana w odniesieniu do rzek wspólnych. Układ był korzystny zwłaszcza dla Czechosłowacji, bowiem stwarzał jej możliwość dostępu do morza i spowodował wprowadzenie floty na Odrę już po 1948 r. Układ z 1947 r. został 13 stycznia 1956 r. zastąpiony nowym układem komunikacyjnym, który z niewielkimi zmianami obowiązuje do dnia dzisiejszego¹⁰.

Do czasu powstania Niemieckiej Republiki Demokratycznej żegluga na odcinku granicznym Odry pomiędzy Polską a radziecką strefą okupacyjną w Niemczech nie była regulowana umowami międzynarodowymi. Sytuację zmieniły dopiero umowy zawarte z nowo powstałym państwem niemieckim.

Pierwszym aktem prawnym regulującym zagadnienia żeglugi na wodach granicznych oraz eksploatacji i utrzymania wód granicznych pomiędzy Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną była umowa z 6 lipca 1952 r.¹¹ W odniesieniu do Odry regulowała wzajemne prawa żeglugi i spławu, a także zasady administracji Odrą graniczną i utrzymania wód granicznych. Wskazała jednocześnie na status Odry jako rzeki wspólnej, po której biegnie granica Polski i NRD. W maju 1954 r. podpisana została kolejna umowa w sprawie wzajemnego korzystania z dróg wodnych i śródlądowych w celu przewozu towarów¹². W odniesieniu do Odry umowa nie dotyczyła części granicznej, lecz odcinka Koźle-ujście Nysy Łużyckiej.

Zagadnienia żeglugi odrzańskiej były także przedmiotem umowy o współpracy pomiędzy Polską a NRD w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych podpisanej 11 marca 1965 r.¹³ oraz umowy o współpracy w za-

⁸S. W a j d a, *Żegluga na Odrze w świetle umów międzynarodowych PRL*, [w:] *Odra w gospodarce...*, s. 8.

⁹Ibid., s. 21–22.

¹⁰Ibid., s. 8.

¹¹Dziennik Ustaw (dalej: Dz.U.) z 1952 r., nr 40, poz. 276.

¹²S. W a j d a, op. cit., s. 17.

¹³Dz.U. z 1965 r., nr 49, poz. 303.

kresie żeglugi na wodach granicznych z 15 maja 1969 r.¹⁴ Kolejna umowa pomiędzy Polską a NRD o współpracy w dziedzinie żeglugi śródlądowej podpisana została 22 listopada 1971 r.¹⁵ Umożliwiła ona statkom przedsiębiorstw żeglugi obu państw wzajemny przewóz ładunków na całej długości połączonych dróg wodnych. W przypadku Odry umowa nie miała zastosowania na odcinku granicznym.

Zmiany w międzynarodowym statusie Odry po drugiej wojnie światowej, a także umowy o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej pomiędzy Polską i Czechosłowacją oraz pomiędzy Polską i NRD¹⁶ spowodowały zmiany w gospodarczych funkcjach Odry granicznej. Zanikło rybołówstwo, spław drewna i niemal żegluga pasażerska, zmalało znaczenie poboru wody do celów komunalnych. Spowodowane to było zwłaszcza znacznym pogorszeniem jakości wody oraz koniecznością przestrzegania przepisów dotyczących bezpieczeństwa granicy państwowej. Wszystko to ukształtowało trzy główne sposoby użytkowania rzeki: żegluga towarowa, pobór wody dla celów przemysłowych i rolniczych oraz odprowadzanie ścieków¹⁷.

Należy także zaznaczyć, że w stosunkach Polski z Czechosłowacją i Polski z NRD podpisano traktaty o niezeglownych sposobach wykorzystania Odry. Dotyczyły one zwłaszcza gospodarki wodnej i ochrony przed zanieczyszczeniami.

W stosunkach Polski z Czechosłowacją kwestie te regulowała umowa o gospodarce wodnej na wodach granicznych zawarta 21 marca 1958 r.¹⁸ Największą jej słabością było to, że niewiele miejsca poświęcono w niej zagadnieniu zanieczyszczenia Odry. Umowa, do której nie podpisano porozumienia wykonawczego, cały ciężar utrzymania czystości Odry zrzuciła na Polskę, zaś Czechosłowacja nie przyjęła na siebie większych odpowiedzialności. Niedostatki umowy najbardziej jaskrawo zaznaczyły się w przypadkach zanieczyszczenia Odry na terytorium Czechosłowacji. Przykładem mogą tu być poważne awarie mające miejsce w listopadzie i grudniu 1986 r., które spowodowały wyciek do Odry znacznych ilości mazutu i oleju opałowego¹⁹. Wywołało to znaczne ożywienie w negocjacjach polsko-czechosłowackich na temat

¹⁴Dz.U. z 1970 r., nr 8, poz. 66.

¹⁵S. W a j d a, *O potrzebie zmiany regulacji traktatowych dotyczących użytkowania wód rzeki Odry*, „Przegląd Zachodni” 1987, nr 2, s. 93.

¹⁶W stosunkach Czechosłowacja — NRD żeglowne wykorzystanie Odry uregulowane było umową o handlu i żegludze z 29 listopada 1959 r. oraz porozumieniem o żegludze śródlądowej z 24 listopada 1972 r.; S. W a j d a, *O potrzebie...*, s. 93.

¹⁷H. S a m u j ł ó b, *Współpraca Polski i NRD na rzekach granicznych*, [w:] *Współpraca przygraniczna PRL — NRD*, red. H. Szczegóła i K. H. Gräfe, Zielona Góra-Drezno 1984, s. 37.

¹⁸S. W a j d a, *O potrzebie...*, s. 94.

¹⁹„Gazeta Lubuska” nr 266 z 14 listopada 1986 r. i nr 289 z 11 grudnia 1986 r.

zawarcia porozumienia wykonawczego do umowy z 1958 r. oraz zagadnień związanych z badaniem jakości wód granicznych, ustaleniem częstotliwości pomiarów i badań tych rzek oraz uściślenia systemu i zasad ostrzegania w przypadku nadzwyczajnego zanieczyszczenia wód granicznych²⁰.

O wiele bardziej precyzyjne niż z Czechosłowacją są porozumienia o ochronie wód granicznych pomiędzy Polską a była Niemiecką Republiką Demokratyczną. Zagadnienia te uregulowane zostały głównie umową o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych z 11 marca 1965 r. oraz umową w sprawie współpracy w dziedzinie kształtowania i ochrony środowiska z 4 lipca 1973 r.²¹

Umowa z 1965 r. problem gospodarki wodnej na wodach granicznych ujęła w sposób kompleksowy. Wśród dwunastu zadań gospodarki wodnej uregulowała m. in. zagadnienie wprowadzania wód i ścieków do wód granicznych, ochronę wód przed zanieczyszczeniem oraz prowadzenie badań i kontroli dla oceny jakości wody i stosunków odpływu na wodach granicznych²². Realizowanie umowy powierzone zostało pełnomocnikom rządów Polski i NRD do spraw współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych. Wykonując umowę, do 1985 r. odbytych zostało 13 rokowań pełnomocników obu państw, podczas których podjęto szereg ustaleń zmierzających do poprawy stanu czystości Odry i zapobieganiu jej dalszemu zanieczyszczeniu. W planie współpracy z 1985 r. przyjęto m.in. program sukcesywnej poprawy jakości wód Odry i Nysy Łużyckiej do 2000 r. oraz zawarto porozumienie w sprawie zwalczania awaryjnych zanieczyszczeń produktami ropopochodnymi²³. Należy jednak zaznaczyć, że w praktycznej realizacji umowy z 1965 r. występowało wiele niedociągnięć. W 1989 r. pomiędzy Polską a NRD zawarte zostało nowe porozumienie o ochronie wód przygranicznych. Przyjęto w nim m.in. zasadę, że szkody wyrządzone na wodach przygranicznych muszą być naprawione lub w pełni zrekompensowane. W 1990 r. po wielu trudnych negocjacjach, podobne choć nieco dalej idące porozumienie zawarte zostało z Czechosłowacją.

Dotychczasowa regulacja prawna dotycząca wszystkich rodzajów użytkowania Odry posiada wiele luk i nie sprzyja optymalnemu gospodarowaniu jej zasobami, zarówno dziś, jak i w perspektywie. Chodzi zwłaszcza o takie rozwiązania, które w sposób kompleksowy, z udziałem Polski, Niemiec i Czechosłowacji doprowadzą do właściwego wykorzystania i ochrony wód

²⁰ „Gazeta Lubuska” nr 298 z 22 grudnia 1986 r.

²¹ S. W a j d a, *O potrzebie...*, s. 96.

²² T e n ż e, *Zwalczanie zanieczyszczeń wód Odry i Nysy Łużyckiej*, „Przegląd Zachodni” 1986, nr 3/4, s. 116.

²³ *Ibid.*, s. 117–119.

Odry²⁴. W 1990 r. z inicjatywy Polski podjęte zostały rozmowy zmierzające do powołania Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed zanieczyszczeniami z udziałem trzech zainteresowanych państw. Trwające prace organizacyjne i merytoryczne napotykają jednak na znaczne trudności.

Wykorzystanie Odry, zwłaszcza dla potrzeb gospodarczych, po drugiej wojnie światowej stało się jednym z pilniejszych zadań. Podobnie jak i cała gospodarka kraju do 1949 r. również na Odrze realizowany był proces odbudowy. Na pierwszy plan wśród sposobów wykorzystania Odry w 1945 i 1946 r. wysunięte zostało zagadnienie reaktywowania transportu wodnego. Zadanie to, wynikające z potrzeby wywozu ze Śląska węgla, wiązało się z oczyszczeniem drogi wodnej, uruchomieniem urządzeń za- i wyładowniczych oraz stanem i liczbą floty towarowej. W dniach 11–17 września 1945 r. specjalna komisja rządowa zapoznała się bezpośrednio ze stanem obiektów odrzańskich w Gliwicach, Brzegu, Wrocławiu, Malczycach, Ścinawie i Nowej Soli. Efektem było stwierdzenie stanu faktycznego tych obiektów oraz sprecyzowanie zadań w celu szybkiego reaktywowania właściwej komunikacji na Odrze²⁵. Sprawa Odry była także przedmiotem zainteresowania Instytutu Śląskiego w Katowicach, Rady Naukowej dla Zagadnień Ziemi Odzyskanych, Polskiego Związku Zachodniego oraz licznej grupy dziennikarzy, naukowców, działaczy politycznych i społecznych.

Problem gospodarczego wykorzystania Odry znalazł odbicie w założeniach Trzyletniego Planu Odbudowy Gospodarczej na lata 1947–1949. Na nakłady inwestycyjne na Odrze przeznaczonych zostało 4984 mln złotych, z czego 62,9% na wydobycie, naprawę i zakup taboru żeglugowego²⁶. W wolniejszym tempie niż pierwotnie zakładano wzrastała ilość przewożonych Odrą towarów. W 1946 r. przewieziono ich zaledwie 62 tys. ton²⁷. Także w 1947 r., również wskutek niskiego stanu wody, ilość przewożonych Odrą towarów była dużo niższa od planowanych wielkości.

Okres 1949 r. to także etap podjęcia prac nad przygotowaniem materiałów do planu pełniejszego zagospodarowania Odry. Szczególnie wartościowe były tu prace Komisji Żeglugi na Odrze przy Biurze Regionalnym Centralnego Urzędu Planowania w Szczecinie.

Z problematyką zagospodarowania Odry ściśle wiąże się zagadnienie jej ujścia i kwestia morsko-rzecznygo zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.

²⁴Szerzej na ten temat piszą: S. Wajda, *O potrzebie zmiany...*, s. 87–103; J. Kolasz, *Ochrona środowiska naturalnego Odry w płaszczyźnie prawa międzynarodowego. Status prawnomiędzynarodowy Odry*, red. J. Gilas i J. Wajda, Opole 1982, s. 159–173.

²⁵S. Gruszeki, op. cit., s. 10–11.

²⁶Ibid., s. 15–16.

²⁷J. Tkocz, *Ocena rozwoju gospodarki na Odrze w 30 leciu PRL*, [w:] *Odra w gospodarce...*, s. 13.

W 1945 r. z floty handlowej portu nie zachowało się dosłownie nic. Wszystkie obiekty pływające, których nie zdążyli wyprowadzić Niemcy z portu, zostały zniszczone bądź zatopione. Pojedyncze, zachowane w dobrym stanie, przejęły i wywoziły władze radzieckie. W porcie pozostała jedynie mocno zniszczona infrastruktura techniczna. Niemniej jednak stosunkowo prędko przystąpiono do jej odbudowy²⁸.

Port szczeciński połączony Odrą dostosowaną technicznie do przewozów śródlądowych z odzyskanymi ziemiami na Śląsku Górnym i Dolnym posiadał wyjątkowo duże znaczenie. Szczególna rola Szczecina w krajowym i międzynarodowym układzie transportowym podkreślona została wysokimi nakładami na odbudowę i inwestycje. Ich wielkość objęła 105 projektów opracowanych w ramach programu inwestycyjnego portu szczecińskiego na kwotę 4,5 mld zł (według cen z 1945 r.). Były to nakłady największe w pierwszych powojennych latach nie tylko w Polsce, lecz również w całej gospodarce portowej powojennej Europy²⁹.

W 1945 r. port szczeciński nie uczestniczył w ogóle w przeładunkach krajowych, zaś w 1946 r. jego obroty towarowe osiągnęły zaledwie 98 tys. ton. W 1950 r. obroty towarowe portu osiągnęły już 5195 tys. ton i były wyższe od wielkości uzyskanych w portach w Gdańsku i Gdyni³⁰. Obrazuje to dużą skalę i tempo rozwoju portu szczecińskiego.

Pomimo podjętych działań, zarówno przed, jak i w czasie realizacji Trzyletniego Planu Odbudowy a także planu 6-letniego (1950–1955), nie zrealizowane zostały zadania związane z zagospodarowaniem Odry. Zagadnienia śródlądowej gospodarki wodnej nie były w tym czasie przedmiotem dostatecznych działań państwa. Zasoby wodne dorzecza Odry wydawały się w stosunku do ówczesnych potrzeb wystarczające, a ograniczone środki nie pozwalały na realizację inwestycji związanych z renowacją i rozbudową urządzeń wodnych. Spowodowało to zaniedbanie i tak już zaniedbanej gospodarki wodnej na terenie Nadodrza w stosunku do innych dziedzin gospodarki narodowej. Oznaczało to dalszą dekapitalizację przejętych po wojnie śluz, jazów, nabrzeży portowych, przeładowni, urządzeń wodno-energetycznych, oczyszczalni ścieków przemysłowych i komunalnych.

Odra, druga co do wielkości rzeka Polski, w powojennej gospodarce kraju odegrać miała duże znaczenie. Dotyczyło to również ziem leżących bezpo-

²⁸E. D o b r z y c k i, *Przemiany społeczno-ekonomiczne na Pomorzu Zachodnim w 40-leciu Polski Ludowej*, Szczecin 1985, s. 27.

²⁹Z. B o r z y c k i, *Rola transportu morskiego w rozwoju społeczno-gospodarczym PRL (na przykładzie działalności gospodarczej portów morskich i morskiej żeglugi handlowej Pomorza Zachodniego)*, [w:] *40-lecie powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do Polski*, Warszawa 1987, s. 136.

³⁰Ibid., s. 138.

średnio nad brzegami rzeki i w najbliższym jej sąsiedztwie. Pod koniec lat pięćdziesiątych tereny Nadodrza dawały 25% globalnej produkcji przemysłowej kraju, w tym około 20% tereny wysoko uprzemysłowionych województw: katowickiego, opolskiego i wrocławskiego. Skutki opóźnień występujących w gospodarce wodnej Odry i jej dopływach zaczęły niekorzystnie odbijać się na innych dziedzinach gospodarki. Powstały poważne trudności w rozbudowie przemysłu z powodu braku dostatecznej ilości wody, co ograniczyło produkcję w niektórych zakładach przemysłowych. Innym problemem stało się prędko postępujące zanieczyszczenie Odry i większości jej dopływów. Możliwość pobierania wody z rzek dla celów komunalnych została poważnie ograniczona. Nadmiar chemicznych składników w wodzie oddziaływał ujemnie na stan urządzeń wodnych i flory rzecznej, przyspieszając w dużym stopniu ich zużycie³¹. W efekcie ewidentnych zaniedbań Nadodrza wymagało wysokich nakładów na gospodarkę wodną, znacznie większych niż w innych regionach kraju.

W 1956 r. na Ziemiach Zachodnich i Północnych znajdowało się 2700 nieczynnych zakładów wodnych oraz 560 niezupełnie wykorzystanych³². Poważnemu zanieczyszczeniu uległy wody Odry. Na przykład zanieczyszczenie rzeki pod Wrocławiem w 1955 r. siedmiokrotnie przekroczyło poziom z 1946 r., zaś w 1957 r. wodę dla ludności Szczecina trzeba było dostarczać w beczkownikach, gdyż woda z Odry była szkodliwa dla zdrowia³³. Znikomy był także postęp techniczny w żegludze śródlądowej i w sprawności przeładunku masy towarowej. Wyrazem degradacji żeglugi odrzańskiej było przekształcenie w 1956 r. stoczni w Głogowie w zakład maszyn budowlanych³⁴.

Zastój w rozwoju żeglugi na Odrze w latach 1949–1956 nie spowodował na szczęście dla całości problemu stagnacji w pracach teoretycznych. Z ważniejszych zagadnień opracowano wówczas studium opłacalności inwestycji na Odrze, studium kompleksowego zagospodarowania Odry na tabor 600-tonowy, wstępne założenia do połączenia Odry z Wisłą Kanałem Śląskim, dokonano porównania kosztów w transporcie kolejowym i wodnym, przeprowadzono analizę potoków towarowych w kierunkach Śląsk-Bałtyk oraz wykonano wstępną analizę racjonalnej gospodarki wodnej w obszarze

³¹ *Działalność Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich w latach 1957–1970*, Warszawa-Wrocław 1973, s. 35.

³² Z. J o r d a n e k, *Towarzystwo Rozwoju Ziemi Zachodnich w integracji społeczno-gospodarczej Ziemi Zachodnich i Północnych w latach 1957–1970*, maszynopis pracy doktorskiej w Wojskowej Akademii Politycznej, Warszawa 1985, s. 295.

³³ W. J a c h e r, *Kierunki rozwoju Nadodrza a oczekiwania ludności*, [w:] *Spoteczno-ekonomiczne warunki rozwoju Nadodrza*, „Zeszyty Odrzańskie” 1983, seria nowa nr 9, s. 4.

³⁴ S. G r u s z e c k i, op. cit., s. 20.

Odry jako drogi wodnej³⁵. Posłużyły one w dużej mierze w drugiej połowie lat pięćdziesiątych i w latach sześćdziesiątych do podjęcia prac praktycznych nad dalszym zagospodarowaniem Odry.

Po 1956 r. problem gospodarki wodnej na Odrze został ponownie podjęty w szerszym wymiarze społecznym i gospodarczym. W październiku 1957 r. z Okręgowej Komisji Zagadnień Gospodarczych we Wrocławiu wyłoniona została Komisja Zagospodarowania Odry. W jej skład weszli specjaliści z dziedziny gospodarki wodnej i żeglugi z poszczególnych regionów Nadodrza, przedstawiciele instytucji naukowych, prasy, przemysłu węglowego i chemicznego oraz Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej. Komisja Zagospodarowania Odry (KZO) do stycznia 1959 r. organizacyjnie usytuowana była przy Radzie Okręgowej Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich we Wrocławiu, następnie zaś przy Radzie Naczelnej tegoż Towarzystwa. Jej programowe działanie dotyczyło zwłaszcza następujących zadań:

- zgrupowanie społecznych inicjatyw na rzecz zagospodarowania Odry i aktywizacji Nadodrza;
- inicjowanie, publikowanie i rozpowszechnianie prac tematycznie związanych ze sprawą zagospodarowania Odry i regionów nadodrzańskich;
- sformułowanie na podstawie wykonanych prac postulatów w sprawie zakresu i etapów realizacji przedsięwzięć dotyczących gospodarki wodnej i żeglugi oraz przedstawienie ich właściwym czynnikom politycznym i gospodarczym;
- inicjowanie ścisłej współpracy władz terenowych regionów nadodrzańskich w celu osiągnięcia maksymalnych efektów w zakresie ulepszenia gospodarki wodnej w dorzeczu Odry;
- prowadzenie wśród społeczeństwa Ziem Zachodnich akcji informacyjnej i propagandowej w zakresie problematyki wodnej oraz jej związku z dalszym rozwojem tych ziem³⁶.

W okresie działalności KZO problemy Odry nabrały rozgłosu i stały się przedmiotem określonych decyzji gospodarczych. Uporządkowana została także prawna i techniczna strona zwalczania zanieczyszczenia rzeki. Ugruntowało się przekonanie o celowości rozbudowy żeglugi odrzańskiej i konieczności wyposażenia jej w nowoczesny tabor. Przez znaczne zwiększenie przeładunków w zespole portowym Szczecin-Świnoujście uwidoczniły się korzyści współpracy żeglugi morskiej z żeglugą rzeczną³⁷.

Z inicjatywy KZO w październiku 1958 r. zorganizowano z udziałem przedstawicieli odpowiednich województw spotkanie dla wypracowania naj-

³⁵Ibid.

³⁶*Działalność Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich...*, s. 37.

³⁷S. G r u s z e c k i, op. cit., s. 28.

właściwszej formy współpracy w zakresie spraw Odry. Za najlepszą formę współdziałania władz terenowych Nadodrza uznano wówczas kooperację w ramach Międzywojewódzkiego Komitetu Gospodarki Wodnej Dorzecza Odry. Ponadto zdecydowano, aby przy komisjach gospodarczych rad okręgowych TRZZ we Wrocławiu, Katowicach, Opolu, Zielonej Górze i Szczecinie dodatkowo utworzyć zespoły do spraw zagospodarowania Odry³⁸.

Problemy związane z gospodarką wodną Odry znalazły się w zainteresowaniu rządu. Rozporządzeniem prezesa Rady Ministrów z 10 czerwca 1958 r. powołana została Międzynarodowa Komisja Zagospodarowania Odry, której przewodniczącym został wiceminister Żeglugi i Gospodarki Wodnej — Janusz Grochulski. Efektem jej organizacyjnych prac i zabiegów były m.in. trzy uchwały Rady Ministrów: z lipca 1958 r. w sprawie budowy nowoczesnego taboru żeglugowego dla Odry, z grudnia 1958 r. w sprawie odbudowy i rozbudowy oczyszczalni ścieków w dorzeczu Odry oraz z sierpnia 1959 r. w sprawie odbudowy niektórych budowli wodnych w dorzeczu Odry³⁹.

W lipcu 1959 r. powołane zostały przez Prezydium Rządu dwie specjalne komisje, które miały zająć się gospodarką wodną kraju. Pierwsza z nich miała skoncentrować się na analizie potencjału przewozowego Odry, warunkach aktywizacji żeglugi na Odrze w latach 1960–1965 podjąć prace przygotowawcze do projektów połączeń kanałowych Odry z centrum Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, Wartą i Dunajem. Druga komisja miała przeanalizować zadania gospodarki wodnej w kraju w latach 1961–1965⁴⁰.

Pierwszy okres prac KZO zakończył się z chwilą przyjęcia do realizacji 5-letniego narodowego planu gospodarczego na lata 1961–1965. Gospodarka wodna Odry znalazła w nim pewne odzwierciedlenie. Wydaje się, że najpoważniejsze znaczenie dla aktywizacji Odry, dające żegludze i portom odrzańskim perspektywy rozwoju, miała decyzja o budowie nowej floty odrzańskiej. KZO przeprowadziła studia nad zagadnieniami związanymi z kompleksowym zagospodarowaniem Odry w wyniku czego sprecyzowała swoje propozycje do perspektywicznego planu gospodarczego kraju do 1985 r.⁴¹

W ciągu kilkunastu lat funkcjonowania KZO swoje wysiłki koncentrowała zwłaszcza wokół modernizacji drogi wodnej Odry i poprawy warunków jej żeglowności, rozbudzenia żeglugi na Odrze, retencji wód w dorzeczu Odry, połączenia kanałowego Odry i Wisły w górnym biegu obu rzek, zagospodarowania Nadodrza, w tym głównie regionów położonych nad środkową i

³⁸ Archiwum Akt Nowych TRZZ, sygn. 17/2, Problematyka i działalność Komisji Zagospodarowania Odry Rady Naczelnej TRZZ, październik 1961 r.

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Z. J o r d a n e k, op. cit., s. 303.

dolną Odrą oraz szeroko rozumianej czystości wód. Działaność KZO w wielu zagadnieniach doczekała się konkretnych efektów⁴². Po rozwiązaniu TRZZ materiały Komisji Zagospodarowania Odry przekazane zostały do Instytutu Śląskiego w Opolu⁴³. W ramach Instytutu 12 listopada 1971 r. utworzona została Komisja Odry, która niejako kontynuuje prace KZO⁴⁴.

Komisja Odry Instytutu Śląskiego zajęła się głównie skupieniem społecznego aktywu naukowego i gospodarczego wokół prowadzonych przez siebie prac i badań. W tym kierunku określiła swoje główne cele, które obejmują działania na rzecz integracji badań odrzańskich (dotychczas rozproszonych) w jednej placówce, zmierzających w efekcie końcowym do kompleksowego rozwiązania podstawowych problemów Odry i Nadodrza. W szczególności Komisja Odry inspirowała, propagowała i pomagała w szeroko zakrojonych badaniach odrzańskich zwłaszcza przez organizowanie konferencji i sympozjów naukowych oraz działalność wydawniczą⁴⁵.

Osiągnięcia badawcze Instytutu Śląskiego w zakresie problematyki odrzańskiej są poważne. Do 1969 r. tematyka ta występowała w 41 pracach, obejmujących monografie, artykuły i referaty konferencyjne oraz materiały z sympozjów i porad. Natomiast w latach 1970–1979 ukazało się 291 różnego rodzaju prac o tematyce odrzańskiej, stanowiących dorobek pracowników naukowych Instytutu Śląskiego oraz z innych ośrodków. Prace te powstały w ramach działalności Instytutu, z jego inicjatywy i inspiracji. Badania te są wykorzystywane w pracach planistycznych, w działalności administracji państwowej oraz w zarządzaniu gospodarką odrzańską. Wyniki i materiały z badań Instytutu Śląskiego wykorzystane zostały również w pracach nad społeczno-gospodarczym programem „Odra”, prowadzonym w Biurze Pełnomocnika Rządu do Spraw Zagospodarowania Wisły⁴⁶.

W latach 1981–1985 w pracach badawczych Zakład Badań Odrzańskich Instytutu Śląskiego zajmował się m.in.: opracowaniem podstaw i kierunków

⁴²Przykładowo: inicjatywa KZO w sprawie połączenia kanałowego pomiędzy górną Odrą i Wisłą zrealizowana została w 1970 r. przez budowę odgałęzienia kanału Gliwickiego do Kędzierzyna. W latach funkcjonowania Komisji odnotowany został postęp w wielu dziedzinach związanych z gospodarką odrzańską. W 1959 r. zaprojektowano i zbudowano pierwszą w kraju 500-tonową barkę motorową i pierwszy statek pasażerski dla żeglugi na Odrze. W 1960 r. rozwinięto sieć szkół żeglugi śródlądowej, zmodernizowano stocznice we Wrocławiu i Szczecinie oraz rozpoczęto budowę stoczni w Koźlu. Stan floty odrzańskiej w 1967 r. w porównaniu z 1959 r. wzrósł o 90% (Z. J o r d a n e k, op. cit.).

⁴³Instytut Śląski w Opolu powstał 9 maja 1957 r. Zob. *Instytut Śląski w Opolu 1957–1967*, Opole 1967, s. 5.

⁴⁴*Instytut Śląski w Opolu 1957–1982*, red. F. Hawranek i B. Reinera, Opole 1982, s. 85.

⁴⁵Ibid., s. 85–86; J. K o k o t, *Instytut Śląski. Instytut naukowo-badawczy w Opolu (1957–1972)*, Opole 1972, s. 20–21.

⁴⁶*Instytut Śląski w Opolu...*, s. 89.

zagospodarowania zasobów wodnych i modernizacji infrastruktury technicznej Odry; perspektywicznym programem poprawy czystości wód Odry i jej dorzecza; rozwojem i racjonalizacją przewozów na Odrze; kierunkami i metodami optymalizacji zarządzania i administrowania Odrą i gospodarowania jej zasobami oraz programem rozwoju portów i przeładowni zakładowych na Odrze. W Zakładzie Badań Odrzańskich Instytutu opracowano ponadto studium przestrzennego zagospodarowania strefy Odry w latach 1981–1990 a także w latach 1991–2000⁴⁷.

O przydatności Odry w gospodarce wodnej kraju oraz stopniu jej wykorzystania w gospodarce narodowej decyduje nie długość rzeki i nie zawsze nawet wielkość jej dorzecza, lecz ilość wody, jaką rzeka niesie, oraz wielkość odpływu w poszczególnych porach roku. Długość całkowita Odry od źródeł do Zalewu Szczecińskiego wynosi 871 km. Jest to rzeka uregulowana. Pod względem żeglowności podzielić ją można następująco:

- od źródeł do Koźła (odcinek długości 200 km) — Odra górna, swobodnie płynąca, w dolnej partii spławna;
- od Brzegu Dolnego (odcinek długości 187 km) — Odra skanalizowana, żeglowna;
- do Kostrzyna (odcinek długości 335 km) — Odra środkowa, swobodnie płynąca, żeglowna;
- do Jeziora Dąbie (odcinek długości 124 km) — Odra dolna, swobodnie płynąca, żeglowna⁴⁸.

Odra spośród polskich rzek wyróżnia się dobrym stopniem zagospodarowania. Nie oznacza to jednak, że pod względem komunikacyjnym wykorzystywana jest w pełni. Całość żeglugi odrzańskiej napotyka na wiele trudności spowodowanych zarówno naturalnymi warunkami hydrologicznymi, jak i stanem technicznym wzniesionych na rzece budowli wodnych oraz pływających po niej barek i statków.

Na drodze wodnej Odry od Gliwic do Świnoujścia w 1970 r. czynnych było 7 portów handlowych (nie licząc portów morskich), 5 przeładowni publicznych oraz 17 przeładowni zakładowych. W przeładunkach towarów przewożonych barkami porty śródlądowe partycypowały w 44%, porty morskie w 25% i przeładownie zakładowe w 31%⁴⁹.

W 1980 r. na Odrze czynnych było 10 portów handlowych będących w gestii żeglugi śródlądowej oraz 22 przeładownie należące do zakładów

⁴⁷Ibid., s. 94.

⁴⁸J. Kwiatkowski, *Zarys hydrologiczny dorzecza Odry*, [w:] *Odra i Nadodrze...*, s. 119.

⁴⁹M. Bzowska, op. cit., s. 188.

T a b e l a
Przeładunki w odrzańskich portach rzecznych
w latach 1960–1980 (w mln ton)

Porty	Lata		
	1960	1970	1980
Gliwice	1 750 000	2 850 000	2 400 000
Koźle	1 951 000	1 202 000	750 000
Opole	330 000	330 000	140 000
Krapkowice	—	—	125 000
Wrocław	2 300 000	2 300 000	1 700 000
Malczyce	100 000	60 000	10 000
Cigacice	50 000	40 000	40 000
Nowa Sól	—	—	50 000
Szczecin-Regalica (bez portów morskich i przeładowni zakładowych)	—	—	3 000 000
Razem	6 481 000	6 628 000	8 215 000

Źródło: K. Skibiński, *Przełamanie techniczno-ekonomiczne rozwoju żeglugi na Odrze w latach 1970–1980*, [w:] *Spoteczno-ekonomiczne...*, s. 16.

przemysłowych i energetycznych. Zdolność przeładunkowa odrzańskich portów wynosiła około 9 mln ton rocznie. Oprócz tego w porcie Szczecin-Regalica zdolność przeładunkowa przekraczała wielkość 3 mln ton w ciągu roku⁵⁰. Wielkość przeładunków w odrzańskich portach rzecznych w latach 1960–1980 przedstawia tabela. Należy zaznaczyć, że są to wielkości zbliżone do aktualnych możliwości, choć pozostają znacznie w tyle za potrzebami. Wiąże się to z koniecznością modernizacji tych przeładowni, a także budową dalszych. W latach osiemdziesiątych o blisko połowę nastąpił spadek przewożonych Odrą towarów⁵¹.

Ważną sprawą w zagospodarowaniu Odry jest zagadnienie floty towarowej. Po drugiej wojnie na Odrze dominowała flota holowana, składająca się z barek bez napędu i holowników odbudowanych ze zniszczeń wojennych. Niemal wszystkie barki były znacznie eksploatowane, o średniej ładowności, pochodziły z okresu międzywojennego a nawet sprzed I wojny światowej. Większym jednak problemem był w tym okresie niemal całkowity brak holowników. Aby złagodzić ich niedobór Polska musiała w latach 1947–1949

⁵⁰K. Skibiński, *Przełamanie techniczno-ekonomiczne rozwoju żeglugi na Odrze w latach 1970–1990*, [w:] *Spoteczno-ekonomiczne...*, s. 16.

⁵¹Ibid., s. 15.

zakupić za granicą 25 jednostek, z których 22 były parowe i nawet już w tym czasie wyeksploatowane i przestarzałe. W latach 1952–1957 nastąpiło ponowne zahamowanie rozwoju floty odrzańskiej. Wiązało się to z ogólnym pogorszeniem sytuacji gospodarczej Polski. Dopiero po 1957 r., a zwłaszcza w latach sześćdziesiątych, problematyka zagospodarowania Odry, w tym rozwój floty rzecznej, ponownie podjęta została w szerszym wymiarze. Pojawiły się w tym czasie, przewożące towary po Odrze do dziś, motorowe barki typu BM-500 oraz dwubarkowe zestawy pchane typu „Tur”, „Bizon” i „Nosorożec”. Seryjna budowa nowej floty pozwoliła na zwiększenie ilości przewożonych po Odrze towarów⁵². W 1960 r. żegluga na Odrze przewiozła 1 616 tys. ton, w 1970 r. — 3 133 tys. ton, a w 1979 r. już 11 551 tys. ton towarów⁵³.

Choć w latach sześćdziesiątych nastąpił postęp w zagospodarowaniu Odry, nie wszystkie problemy związane z tym zagadnieniem zostały należycie uregulowane. Na początku lat siedemdziesiątych podjęty został ponownie temat gospodarki wodnej kraju. W 1973 r. specjalnie powołany międzyresortowy zespół opracował „Kompleksowy program rozwoju gospodarki wodnej do roku 1990”. Program uwzględnił dotychczasowe doświadczenia oraz opracowania poświęcone zagadnieniom śródlądowej gospodarki wodnej. Plan zagospodarowania szlaków wodnych Wisły i Odry ujęty został w programie w powiązaniu z systemem wodnych, drogowych i kolejowych połączeń krajowych i międzynarodowych. Oprócz energetycznego i transportowego wykorzystania rzek przewidziano także poprawę ich czystości, racjonalne ich wykorzystanie dla potrzeb przemysłu⁵⁴ i rolnictwa oraz na cele rekreacyjne⁵⁵. Zdecydowana większość zamierzeń nie została jednak zrealizowana, a nawet podjęta.

Problematyka zagospodarowania Odry jest tematem ciągle aktualnym. Odra, podobnie jak wiele dziedzin polskiej gospodarki, w swoim właściwym wykorzystaniu przechodziła wyraźnie więcej negatywnych niż pozytywnych okresów. Znaczenie szlaku wodnego Odry w najbliższych latach będzie z całą pewnością wzrastać. Wiąże się to z przeobrażeniami gospodarczymi zachodzącymi w Polsce i potrzebą poszukiwania wszelkich ekonomicznych rezerw, a takie w przypadku Odry są. Osobnym problemem jest zagadnienie utrzymania, a dokładniej ujmując przywrócenia stanu czystości rzeki. Jest

⁵²M. B z o w s k a, op. cit., s. 176–179.

⁵³K. S k i b i ć k i, op. cit., s. 8.

⁵⁴Nad Odrą zlokalizowanych jest szereg zakładów przemysłowych o wodochłonnej technologii. Przykładowo wymienić tu można Hutę Łabędy, Zakłady Chemiczne w Kędzierzynie, Oławie, Policach i we Wrocławiu, Fabryki Celulozy w Karpowicach i Kostrzynie, Hutę Głogów, Zakłady Przetwórstwa Miedzi w Orsku.

⁵⁵W. M a g i e r a, *Modernizacja Odry*, [w:] *Odra i Nadodrze...*, s. 199.

to temat, który widzieć należy w powiązaniu z zagospodarowaniem samego szlaku Odry, a także przemysłem i rolnictwem w jej najbliższym sąsiedztwie.

W listopadzie 1990 r. powołana została Międzyregionalna Agencja Dorzecza Odry. Agencja ta skupia nadodrzańskie regiony Polski i za główny cel stawia sobie przywrócenie Odrze i innym rzekom regionu znaczącej roli gospodarczej, ochronę wód i przywrócenie im czystości.