

Marek Zawadka

ŻEGLUGOWY TABOR ODRZAŃSKI W XX WIEKU

Koniec wieku XIX na Odrze to początek regulacji rzeki pod kątem jej wykorzystania przez transport wodny. Rozwijający się wówczas bardzo szybko transport kolejowy nie był w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb spedytorów. W związku z tym wzrastał nacisk sfer przemysłowo-handlowych Śląska na rozwój Odry jako drogi wodnej łączącej Śląsk z Berlinem i Szczecinem. W późniejszym okresie wynikła sprawa wybudowania nowoczesnego połączenia wodnego pomiędzy portem szczecińskim a okręgiem berlińskim, w związku z rolą, jaką port szczeciński odgrywał w obsłudze ładunków przeznaczonych dla szeroko pojętego okręgu Berlina¹.

Już po pierwszych inwestycjach wodnych na górnej Odrze można zaobserwować znaczny wzrost ruchu i zarejestrowanego na rzece taboru. Największej zmianie uległ tonaż jednostkowy poszczególnych barek. W 1877 roku, przed rozpoczęciem inwestycji, po Odrze pływało 550 łodzi i barek żaglowych oraz holowanych o tonażu od 10 do 50 ton, 1299 jednostek o tonażu do 100 ton oraz 518 jednostek o tonażu do 200 ton. W tymże roku po Odrze pływało 50 holowników i

¹ A. Hornig, *Komunikacja na Górnym Śląsku*, Katowice 1963, s. 34-41; F. Bi a ł y, *Górnośląskie koła przemysłowo-handlowe wobec rządowych projektów rozbudowy dróg wodnych (1850-1914)*, „Studia i Materiały z Dziejów Śląska” 1962, t. 4, s. 236. Problem portu szczecińskiego jako naturalnego portu Berlina porusza M. Grodz i ń s k a, *Trudności rozwojowe śródlądowej żeglugi szczecińskiej w latach 1871-1914*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego (dalej ZNUS) nr 96, Prace Wydziału Transportu i Łączności (dalej PWTiŁ) nr 2, Szczecin 1992, s. 87-90; J. S t a n i e l e w i c z, *Udział rynku berlińskiego w obrotach portu szczecińskiego przed pierwszą wojną światową*, ZNUS nr 114, PWTiŁ nr 3, s. 107-111; K. P i o t r o w s k i, *Zaplecze portu szczecińskiego w dobie kapitalizmu wolnokonkurencyjnego 1818-1890*, Szczecin 1969; B. D o p i e r a ł a, *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina 1919-1939*, Poznań 1963, s. 118-128; wykorzystanie Odry pod kątem transportu wodnego w okresie przed r. 1945 przedstawiają: P. M a ł e k, *Rola i znaczenie Odry w gospodarce Niemiec w okresie 1910-1939 r.*, „Przełąd Zachodni” 1960, nr 2, s. 302-329; S. G r u s z e c k i, *Eksploracja Odry w warunkach gospodarki niemieckiej*, „Studia Śląskie” Ser. nowa, t. XL, 1982, s. 11-53; J. K o s z a r s k i, *Żegluga odrzańska w rejonie Koźła do 1944 roku*, [w:] *Szkice kędzierzyńsko-kozielskie*, t. II, 1987 r, s. 7-25; także rozdziały napisane przez A. Grodka, A. Bornai K. Bartoszyńskiego w *Monografii Odry*, Poznań 1948.

statków pasażerskich. W dwadzieścia lat później, tzn. po skaskadowaniu pierwszego odcinka górnej Odry oraz wybudowaniu pierwszego basenu w porcie Koźle, struktura jednostek pływających po Odrze wyglądała następująco: 299 jednostek do 50 ton, 264 jednostki o tonażu pomiędzy 50 a 100 ton, 1777 jednostek o tonażu od 100 do 200 ton, 232 jednostki o tonażu od 200 do 300 ton, 63 jednostki o tonażu od 300 do 400 ton oraz 15 jednostek o tonażu 400 do 500 ton. Ponadto pływało wówczas 225 holowników i statków pasażerskich². Według S. Gruszeckiego ilość jednostek zarejestrowanych na Odrze w latach 1877-1937 była praktycznie jednakowa – oscylowała w granicach 2300-2700 jednostek. Do tej liczby należy dodać jeszcze jednostki, dla których Odra była najważniejszą drogą, a które rejestrowane były na innych drogach wodnych. Tabor odrzański w ogólnej liczbie jednostek śródlądowych Niemiec utrzymywał się stale w granicach 14%, ale w grupie barek motorowych wskaźnik ten wynosił tylko 2,6%. W okresie II wojny światowej wielkość taboru na Odrze nieznacznie wzrosła wskutek przerzucenia jednostek zagarniętych z drogi wodnej Wisły oraz z innych krajów okupowanych, przede wszystkim z czechosłowackich dróg wodnych. Według S. Gruszeckiego w 1943 roku w systemie Odry zarejestrowanych było 3461 jednostek śródlądowych (o 4,6% więcej niż w 1938 roku)³.

Jednostki odrzańskie w większości należały do małych armatorów, którzy byli właścicielami zaledwie dwóch, trzech jednostek. Niewielki kapitał, jakim dysponowali, powodował coraz większe zacofanie sprzętowe i technologiczne jednostek odrzańskich w porównaniu do pozostałych niemieckich dróg wodnych. Przewoźnicy ci próbowali się przeciwstawiać dużym armatorom śródlądowym poprzez łączenie się w towarzystwa⁴. Oprócz małych przewoźników po Odrze pły-

² S. Gruszecki, *op. cit.*, s. 21; J. Greiff *Die Entwicklung und Bedeutung des Verkehrs von Massengutern im Schiffsgebiert der Oder*, Steinau 1926, s. 14.

³ Dane za: S. Gruszecki, *op. cit.*, s. 41. T. Tillinger (*Odbudowa i rozbudowa transportu wodnego*, „Gospodarka Wodna” 1946, nr 2, s. 55) podaje, iż różnica pomiędzy ilością taboru zarejestrowanego na Odrze a ogólną ilością taboru znajdującego się w systemie dróg wodnych Odry wynosiła stale ok. 600 jednostek. Wg F. Nordsieck (*Binnenschiffahrt und Binnenhafen als Faktoren der deutschen Verkehrs und Gemeindepolitik*, [w:] *Die Hafen im Deutschen Reich im 1941 Jahr*, Berlin 1941, s. 31) flota odrzańska 1 I 1939 r. liczyła 3302 jednostki, z tego 384 to holowniki. Flota Niemiec w granicach z tego dnia liczyła 17 757 jednostek, z tego 2387 holowników. Według Sprawozdania dla Komisji Transportu na 13 VIII 1946 r. przed 1944 r. w rękach przewoźników przyznających się do polskości znajdowało się 170 barek oraz 45 holowników, które zostały później potraktowane jako barki niemieckie; Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej AP Wrocław), Zarząd Okręgowych Dróg Wodnych (dalej ZODW), sygn. 29, s. 8.

⁴ Takim towarzystwem skupiającym 180 właścicieli statków była firma Oberschlesische Transportgenossenschaft zarejestrowana w Otmuchowie, posiadająca przedstawicielstwa w portach Wrocławia, Berlina, Hamburga, Szczecina i Fürstenbergu. Interesy przedsiębiorstwa prowadzone były także na mniejszą skalę w Koźlu porcie, Krapkowicach, Opolu, Malczycach, Ścinawie i Głogowie. Dane o taborze i przedstawicielstwach przynoszą przedwojenne wydania *Schiffahrts-Kalender für das Elbe Gebiet die Markischen Wasserstrassen und die Oder*, w szczególności tom z 1944 r. wyd. w Dreźnie, s. 338.

wały też jednostki dużych armatorów, posiadających od kilkunastu do kilkuset sztuk taboru. Do największych należały Stettiner Oderreederein ze Szczecina, Luise Schiffahrtsgesellschaft z Wrocławia, Ostreederei ze Szczecina, Bohmischmahrnsche Oderschiffahrts A.G. zarejestrowany w Pradze, z przedstawicielstwem głównym w Szczecinie, Ostdeutsche Flußschiffahrts A.G., Ostdeutsche Reederei und Frachtkontor, Otto Helling Reederein, „Silesia” Schiffahrts Gesellschaft (wszystkie z siedzibą we Wrocławiu) oraz największe: Oderschleppverein i Dampfer Genoschaft Deutsche Strom und Binnenschiffer (oba z siedzibą w Fürstenbergu) oraz Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G. zarejestrowany w Hamburgu⁵. Szczególnie ostatni armator był znaczącym przewoźnikiem zaangażowanym w eksploatację drogi wodnej Odry. Był właścicielem bądź współwłaścicielem dwóch portów na Odrze we Wrocławiu, portu w Fürstenbergu na kanale Odra – Sprewa oraz w Havelbergu na rzece Haweli. Ponadto w wielu portach dzierżawił magazyny i place składowe; praktycznie we wszystkich ważniejszych portach miał swoje przedstawicielstwa⁶. Do dużych armatorów przedwojennych zaliczyć należy także firmę Caesar Wollheim z Wrocławia, posiadającą na Kozanowie we Wrocławiu jedną z większych stoczní śródlądowych na Odrze, z tym że firma ta zaprzestała swojej działalności przed II wojną światową⁷.

Na Odrze znajdowało się kilka średnich stoczní, w których przede wszystkim naprawiano barki. Jedynie w stoczních szczecińskich (Stetiner Oderwerke i Greifenwerft) oraz w stoczní głogowskiej (tuż przed wojną własność Schlesische Dampfer Compagnie) produkowano nowe jednostki. Nowe jednostki montowano także w porcie Cigacice, którego głównym użytkownikiem była zielonogórska firma Beuchelt Co. produkująca elementy barek typu wrocławskiego⁸. Oprócz wymienionych stoczní, które służyły przede wszystkim dużym armatorom, po-

⁵ Dokładne dane zob.: *Die Hafen im Deutschen...* oraz *Führer auf dem Deutschen Schifffahrtstraßen*, cz. 5, *Das Oder – Gebiet*, Breslau 1939. Szersze informacje o poszczególnych armatorach wraz z danymi o taborze i przedstawicielstwach zob. *Schifffahrts-Kalender...*, 1944, s. 332-341.

⁶ Kapitał akcyjny wynosił 5,4 mln marek. Oprócz punktów, które były własnością armatora, posiadał on swoich przedstawicieli we wszystkich portach od Wrocławia w dół rzeki. Na stanie armatora w 1944 r. figurowało 19 szybkich holowników parowych, 48 holowników parowych, 13 holowników motorowych, 2 zbiornikowce, 57 barek motorowych, 319 barek, 6 barek do przewozu paliw płynnych, 20 mniejszych jednostek o napędzie motorowym oraz 120 innych jednostek (m.in. portowych, pomocniczych, technicznych); *Schifffahrts-Kalender...*, 1944, s. 240-242.

⁷ Przed I wojną światową firma zatrudniała ok. 1000 pracowników. Do wybuchu I wojny wybudowano w niej około 400 różnego rodzaju jednostek. Jako armator firma posiadała 10 holowników i 100 barek. Dane z *Führer auf dem Deutschen...*, cz. 4, *Das Gebiet der Marktschen Wasserstrassen*, Berlin 1911, s. 238. Także S. G r u s z e c k i (*op. cit.*, s. 42) wspomina o tym przedsiębiorstwie.

⁸ S. G r u s z e c k i, *op. cit.*, s. 42; *Führer auf dem Deutschen...*, 1939, s. 85-86; W czasie wojny składanie z podzespołów barek zostało zastąpione montażem i wyposażaniem poszczególnych sekcji okrętów podwodnych i łodzi desantowych produkowanych przez stoczníę głogowską i Deuchelta. Podobne jednostki montowano w basenie stoczní głogowskiej oraz w portach Głogów Katedralny i Cigacice. Zob. AP Wrocław, Hydroprojekt, sygn. 10/2, Plany i opis portu Głogów Katedralny.

mniejsi mieli do dyspozycji stocznie i warsztaty naprawcze rozmieszczone wzdłuż Odry z przewagą tradycyjnych punktów postojowych i zimowisk. Najliczniej zlokalizowane były w okolicach Koźła, Wrocławia oraz Malczyc – w tej ostatniej miejscowości aż cztery. Generalnie stocznie i zakłady naprawcze odznaczały się prymitywnością wyposażenia obrabiarkowego i transportowego. Brakowało pochylni, środków przeładunkowych, a nierzadko dostęp do nich był możliwy tylko od strony wody lub poprzez nieużytki rolne⁹.

Należy przyznać, iż w taborze używanym przed wojną na Odrze niewielką liczbę stanowiły jednostki nowe, bardziej nowoczesne. W większości były one sprowadzane z zachodniej części Niemiec. Jednakże pomimo zacofania technicznego w stosunku do innych niemieckich dróg wodnych jednostki te były wykorzystywane maksymalnie, na tyle, na ile pozwalała sytuacja gospodarcza Niemiec oraz stan drogi wodnej. Przewoźnicy odrzańscy mimo wielu różnic bardzo dbali o jedność w swoich szeregach. Promowali swój zawód i rzekę podczas dorocznych dni Odry. Wydawali także gazetę odrzańską, w której znaleźć można odzwierciedlenie wszystkich problemów, jakie nękały tę liczną grupę zawodową¹⁰.

Działania wojenne nad Odrą zakończyły się wraz z kapitulacją Niemiec. Nie można przy obecnym stanie badań stwierdzić, jakie zniszczenia poczyniła wojna w taborze śródlądowym. W świetle źródeł nie znajdują potwierdzenia dotychczasowe tezy, iż tabor odrzański był ewakuowany na zachodnie drogi wodne śródlądowe. Jeżeli miały miejsce takie przypadki, to wynikało to bardziej z technologii przewozu, niż z zamysłu ewakuacji. Duża część jednostek uległa zatopieniu, częściej z powodów niezwiązanych bezpośrednio z działaniami wojennymi, ale z celową niszczącą działalnością załóg tychże barek¹¹. Ogromna część taboru odrzańskiego wpadła w ręce sowieckie i została przez nie zagarnięta. Świadczy o tym ekspresowe wręcz uruchomienie przez Rosjan żeglugi na Odrze oraz dane liczbowe z punktów pomiarowych. One właśnie rzucają pewne światło na wielkość ruchu na Odrze w 1945 roku¹². O pierwszym okresie działalności polskiej administracji na

⁹ J. S a w i c z e w s k i, *Stocznie odrzańskie, ich zadania i potrzeby*, [w:] *II Zjazd Przemysłowy Ziemi Odzyskanych 1946*, Wrocław 1946, s. 147.

¹⁰ S. G r u s z e c k i, *op. cit.*, s. 39-40 oraz wydawnictwa pamiątkowe z corocznych dni Odry, a także czasopisma odrzańskie, m.in. „Die Oder”, „An der Oder”. Wg F. N o r d s i e c k (*op. cit.*, s. 31) generalnie można przyjąć, iż cała flota niemiecka składała się wg stanu na 1939 r. z jednostek w przedziale od 10 do 20 lat – 14,4%, 20 do 30 lat – 22,5%; najliczniejsza była grupa od 30 do 50 lat – 44,2%.

¹¹ Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), zespół Krajowa Rada Narodowa (dalej KRN), sygn. 14a, s. 253, Sprawozdanie Departamentu Dróg Wodnych Ministerstwa Komunikacji z wykonanych prac do 1 sierpnia, Pismo z 4 września 1946 (gdzie mowa jest, iż na całym odcinku Odry zatopione były 933 jednostki).

¹² AP Wrocław, ZODW, sygn. 32, s. 24, 32, 57, 112, Wykaz miesięczny obiektów, które przepłynęły przez Krosno Odrzańskie w okresie od sierpnia do listopada 1945 roku; wynika z nich, iż z góry rzeki w tym okresie przepłynęło 69 holowników i 268 barek, w tym tylko 3 holowniki i 6 barek polskich. W górę rzeki płynęło 38 holowników i 172 barki, w tym 2 holowniki i 3 barki polskie. Wg niepełnych zestawień podawanych od połowy sierpnia przez poszczególne służby można zauważyć, iż

Odrze najlepiej może świadczyć fragment raportu z rozmowy, którą przeprowadził kierownik Państwowego Zarządu Wodnego w Krośnie Odrzańskim inż. Kazimierz Bogusz z przedstawicielem marszałka Rokossowskiego. Usłyszał on, że „opieka, konserwacja, wydobywanie i użytkowanie taboru rzecznoego [...] należy wyłącznie do władz sowieckich. Władze polskie [...], winny być raczej zadowolone z panującego obecnie stanu rzeczy, bowiem władze sowieckie pokonawszy olbrzymie trudności wzięły na swoje barki ciężar zorganizowania i utrzymania stałej «żegludgi» na rzece Odrze, wyręczając w tym Władze Polskie”¹³.

22 maja 1945 roku ppłk. Pankow, przedstawiciel Odrzańskiego Oddziału Dróg Wodnych Zarządu Dróg Wodnych Armii Czerwonej i Narodowego Komisarjatu Floty Rzecznej, zawiadomił Śląsko-Dąbrowski Urząd Wojewódzki – Wydział Gospodarki Wodnej, iż na podstawie postanowienia Państwowego Komitetu Obrony Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich zgłosił chęć przekazania stronie polskiej części urządzeń portowych w Gliwicach i w porcie kozielskim oraz osiemdziesięciu statków bez napędu, trzech barek z napędem i 25 holowników. Na podstawie upoważnienia otrzymanego od wicewojewody śląsko-dąbrowskiego na rozmowy udał się pełniący funkcję naczelnika Wydziału Gospodarki Wodnej Urzędu Wojewódzkiego inż. Stanisław Juniewicz wraz z kierownikiem Zarządu Wodnego w Opolu inż. K. Szlauerem. Jako osoba mająca im pomóc w wyborze taboru wystąpił Bolesław Toborek – przedwojenny żeglarz odrzański¹⁴. Po obej-

przez Odrę skanalizowaną w górę rzeki do Koźła i Gliwic szły przede wszystkim holowniki, a w dół holowniki z barkami. Świadczyć to może, iż Rosjanie korzystali z nieprzekazanych jednostek znajdujących się na licznych zimowiskach w pobliżu portu Koźle. Statystyki ze służ zob. *tamże*, sygn. 32, cała teczka; S. G r u s z e c k i, *Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze (od maja 1945 do sierpnia 1946 r.)*, Studia Śląskie, ser. nowa, t. XXVII, Opole 1975, s. 327, 336. W *Monografii dróg wodnych śródlądowych w Polsce* (Warszawa 1985, s. 47-48) spotkać możemy stwierdzenia, iż barki sowieckie płynęły nie tylko do Szczecina i Berlina, ale korzystały też z drogi wodnej Odra-Wisła-Bug lub Odra-Wisła-Królewiec.

¹³ AP Wrocław, ZODW, sygn. 30, s. 80, Raport Kierownika Zarządu w Krośnie Odrzańskim dotyczący przyjazdu przedstawicieli marszałka Rokossowskiego z dnia 20 XII 1945 r.; *tamże*, sygn. 99, s. 66, Pierwsze dni w Dyrekcji Wydziału Wrocławiu: „gdy Wydział zetknął się z rosyjskimi jednostkami wojskowymi, które wtedy, a i obecnie jeszcze sprawiają administrację na Odrze. Te od razu z miejsca bowiem oświadczyły, że my tutaj nie mamy nic do roboty”. Pierwszy rok działalności polskiej administracji na Odrze najpełniej dotychczas został przedstawiony przez S. G r u s z e c k i e g o (*Administracja wodna...*). Wiele uwag wnosi t e n ż e w opracowaniu *Systemowe bariery rozwoju żegludgi odrzańskiej w latach 1945-1985. Uwagi historyka* (maszynopis Archiwum Prac Naukowych Instytutu Śląskiego – dalej APN IŚ, Opole 1990, s. 11); porównanie, iż Komisariat Żegludgi na Odrze w 1945 r. przewiózł 24 926 t ładunków, podczas gdy tylko w portach śląskich na barki sowieckie w drugim półroczu 1945 r. załadowano ponad 110 tys. t węgla (jeżeli przyjąć, iż na 1 barkę średnio ładowano 350 t, to w przybliżeniu można określić, że ok. 315 barek załadowanych zostało węglem w samych portach Górnego Śląska).

¹⁴ AAN, KRN, sygn. 14, s. 252, Sprawozdanie Ministerstwa Komunikacji dla Komisji Komunikacyjnej KRN z 30 XI 1945 r.; AP Wrocław, ZODW, sygn. 27, s. 1, Sprawozdanie z przeprowadzonego odbioru urządzeń portowych i taboru rzecznoego na kanale Kłodnickim i rzece Odrze. Zob. *Początki*

rzeniu urzędzeń portowych komisja zajęła się oględzinami statków w porcie kozielskim. Strona polska podjęła decyzję, aby przejść barki znajdujące się na zimowisku poniżej portu, w pobliżu stoczni, biorąc pod uwagę możliwość korzystania z niej przy pracach remontowych. Sowieci nie zgodzili się na sugestie strony polskiej i nie pozwolili wciągnąć do spisu dwóch dużych 800-tonowych barek. Spośród osiemdziesięciu barek siedemdziesiąt stało na wodzie, pięć było na pół zatopionych i pięć zatopionych całkowicie. Pod względem tonażu można je było podzielić następująco: do 300 ton – 8 sztuk, 300-400 ton – 11, 400-500 ton – 12, 500-600 ton – 37, 600-700 ton – 9, powyżej 700 ton – 3 sztuki¹⁵. Dwie barki z napędem spalinowym przejęto na terenie portu. Silniki ich były przejrzane i oczyszczone. Barki praktycznie były gotowe do eksploatacji. Trzecią jednostkę strona polska musiała przyjąć częściowo zatopioną, „co uważano za rekompensatę pracy włożonej w doprowadzenie do porządku wyżej wymienionych statków”. Komisja polska przejmując holowniki mogła wybierać tylko te jednostki, których remontu jeszcze strona sowiecka nie rozpoczęła. W grupie holowników przekazano dwanaście jednostek znajdujących się w porcie wrocławskim oraz trzynaście znajdujących się w porcie kozielskim. Spośród 25 przekazanych holowników dziesięć było zatopionych, osiemnaście miało napęd parowy, a siedem spalinowy. Dziewiętnaście holowników korzystało z napędu śrubowego, pozostałe z łopatkowego. Najwięcej przejęto holowników niewielkich, do 100 KM (6 sztuk) oraz średnich o mocy 201-250 KM (również 6 sztuk)¹⁶.

Samo przekazanie taboru nie wskazywało na chęć udostępnienia stronie polskiej jak najszybciej Odry dla jej potrzeb. Mimo przejścia floty nie przekazano warsztatów, które „w międzyczasie zdemontowane, wywiezione albo pozostawione bez opieki rozkradziono”, nie mogły więc służyć na potrzeby remontu przejętego taboru¹⁷.

Pierwszy rejs jednostki pod polską banderą rozpoczął się 19 sierpnia 1945 roku, kiedy – po uzyskaniu wielu zezwoleń strony sowieckiej na przejście przez służby – z Koźła wypłynął holownik „Bolesław Chrobry” z trzema barkami załadowanymi węglem. Po trzech dniach żeglugi dotarł on do Wrocławia, a barki zostały

polskiej administracji na górnej Odrze w świetle dokumentów (część 1), wyb., wstęp i oprac. M. Zawadka, „Śląsk Opolski” 1999, nr 2, s. 68-76.

¹⁵ *Tamże*, s. 2. W innym podziale jednostek krytych było 16 a otwartych 64. Podział pod względem konstrukcyjnym przedstawiał się następująco: barki metalowe 16, kombinowane metalowe z dnem drewnianym 56, drewniane 8; s. 9-11, Spis barek bez napędu przekazanych Rzeczypospolitej Polskiej.

¹⁶ *Tamże*, s. 2-3; s. 8, Spis statków przekazanych Rzeczypospolitej Polskiej; *tamże*, sygn. 29, s. 8, Sprawozdanie dla Komisji Transportu na 13 VIII 1946 r.; informacja, iż 18 VI 1945 r. dwa największe holowniki zostały zabrane przez Sowieców jako czeskie, a w ramach rekompensaty 1 II 1946 r. zostały przekazane stronie polskiej 3 inne holowniki.

¹⁷ AAN, KRN, sygn. 37, s. 22, Sprawozdanie Podkomisji Komunikacyjnej KRN z 8 X 1945; AP Wrocław, ZODW, sygn. 99, s. 66, Pierwsze dni...

rozładowane na prowizorycznym nabrzeżu w pobliżu mostu Trzebnickiego. W 1945 roku polskie barki pływały jeszcze do Fürstenbergu oraz do Bydgoszczy. Na inaugurację rejsów na „długiej trasie” należało czekać do 29 maja 1946 roku, wtedy to bowiem holownik „Mickiewicz” dotarł po trzynastodniowym rejsie do Szczecina¹⁸.

W pierwszym roku polskiego korzystania z rzeki wyremontowano 35 statków o mocy 6370 KM oraz 195 barek o tonażu 69 458 ton. Mimo utrudnień sprawianych polskim przedsiębiorcom przez administrację sowiecką jest to dosyć duża liczba. Tak samo pozytywnie należy ocenić pracę prowizorycznych warsztatów i stoczni¹⁹. Do sierpnia 1946 roku wyremontowano 21 holowników o mocy 4595 KM oraz 91 barek o tonażu 31 908 ton. Według danych przedstawionych Komisji Transportu w sierpniu 1946 r. do wydobycia pozostało dwadzieścia holowników, 480 barek oraz 76 innych obiektów pływających, w ruchu natomiast znajdowało się 85 barek bez napędu, dwie barki motorowe oraz 21 holowników. Dla pełnego wykorzystania Odry już wówczas przewidywano, iż potrzebne będzie 500 holowników i 2000 barek. Potrzeby, które przedłożono w preliminarzu do planu trzyletniego dla Odry, powodowały nacisk na naprawę i zakup taboru żeglugowego (2086 mln zł), stocznie żeglugowe (160 mln zł), stocznie i warsztaty techniczne (80 mln), wydobywanie i naprawę taboru technicznego oraz zakup maszyn (703 mln). Ogólna kwota planowana dla Odry wynosiła 4786 mln zł²⁰.

W styczniu 1947 roku w ewidencji taboru Polskiej Żeglugi na Odrze sp. z o.o. jako czynne lub wymagające niewielkiego remontu znajdowało się piętnaście holowników, z których jedenaście było w ruchu („Kopernik”, „Gdynia”, „Mickiewicz”, „Oława”, „Katowice”, „Kołobrzeg”, „Wrocław”, „Gdańsk”, „Piast”, „Mars” i „Kościuszko”) oraz cztery jednostki, które nadawały się do remontu („Lubusz”, „Chrobry”, „Nysa” i „Głogów”). Poza tym armator dysponował jedenastoma barkami holowanymi typu plauerka (z których do ruchu nadawało się sześć, a pięć wymagało remontu), 55 barkami holowanymi typu wrocławka (z tego czterdzieści było zdolnych do podjęcia pracy, a dziesięć musiało przejść drobne remonty, pięć

¹⁸ AAN, KRN, sygn. 37, s. 25, Sprawozdanie Podkomisji Komunikacyjnej KRN z 8 X 1945 r.; AP Wrocław, ZODW, sygn. 32, s. 8 i 12, Telegramy dotyczące rejsu holownika „Bolesław Chrobry”; *tamże*, s. 32, 33, 58, 112, Informacje ze służby Różanka i punktu PZW w Krośnie Odrzańskim o ruchu statków; S. G r u s z e c k i, *Administracja wodna...*, s. 34.

¹⁹ AP Wrocław, ZODW, sygn. 29, s. 8. Sprawozdanie...; Polska Żegluga na Odrze posiadała 11 holowników i 102 barki pochodzące z wydobywania oraz 11 holowników z remontu. Państwowe Zarządy Wodne posiadały 24 holowniki i 93 barki z wydobywania oraz 10 holowników i 39 barek z remontu. Oprócz tych dwóch firm, żeglugowej i administracyjnej, tabor odrzański chciały pozyskać firmy wydobywające kruszywo oraz firmy prywatne, m. in. Towarzystwo Handlu Krajowego i Zagranicznego „Odrawis” oraz Bałtycka Spółka dla Międzynarodowego Transportu „Balsped-Odra”, zob. AP Wrocław, ZODW, sygn. 10, s. 301.

²⁰ K. D e b s k i, *Gospodarka wodna w trzyletnim planie odbudowy kraju*, „Gospodarka Wodna” 1946, s. 49; T. T i l i n g e r, *op.cit.*, s. 59.

wymagało remontu kapitalnego), siedemnastoma barkami holowanymi typu berlinka (dwanaście nadawało się do ruchu), trzema sprawnymi barkami holowanymi typu salówka, jedenastoma barkami holowanymi typu kanałówka (trzy przeznaczone do remontu) oraz pięcioma barkami motorowymi (wszystkie nadające się eksploatacji) o nazwach „Poznań”, „Kraków”, „Warszawa”, „Zabrze” (ex „Kostrzyn”), i „Gołecin”. Ponadto armator posiadał cysternę o pojemności 50 ton²¹.

Nie były to ilości wystarczające do obsługi masy ładunkowej zaplanowanej do przewiezienia w projekcie planu trzyletniego. Fakt małej ilości taboru pogłębiała jeszcze dodatkowo sprawa jego jakości. Jak wynika z dokumentów armatora, „tabor pływający Polskiej Żeglugi na Odrze jest improwizacją stworzoną w wyniku naglących potrzeb bez przygotowania odpowiednich warunków w sensie produkcyjnym”²². Moce przerobowe stoczni odrzańskich w żaden sposób nie wystarczały do przeprowadzania remontów na skalę przemysłową. Brakowało wszystkiego, począwszy od fachowców, a skończywszy na częściach zamiennych. W 1947 roku w stoczniach będących w administracji armatora odrzańskiego znajdowały się 33 barki i osiem holowników w remoncie, na remont czekało 127 barek i 25 holowników zgrupowanych na zimowiskach²³. W roku 1947 na dnie rzeki leżało jeszcze 315 barek o łącznym tonażu 142 214 tony oraz 26 holowników o łącznej mocy maszyn 5640 KM. Tylko 50% tych jednostek przedstawiało jakąkolwiek wartość²⁴.

Wszystkie te problemy związane z odbudową taboru spowodowały rosnący nacisk na ujednoczenie sposobu zarządzania i podległości stoczni rzecznych²⁵.

Braki w taborze odrzańskim powodowały wyrażane przez różne gremia żądania zwrotu części taboru odrzańskiego będącego w gestii armatorów sowieckich bądź pod protektorem sowieckim. Padały różne dane. Na początku 1947

²¹ AP Wrocław, zespół Polska Żegluga na Odrze (dalej Polska ŻnO), sygn. 16, Pismo z 26 III 1947 r. dotyczące zestawienia taboru rzecznego przez Dział Taboru Rzecznego Dyrekcji Technicznej, s. 15-17; *tamże*, zespół Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, Wojewódzki Komitet Polskiej Partii Socjalistycznej we Wrocławiu (dalej KW PZPR – WK PPS Wrocław), sygn. 36/XIV/5, Konferencja Rad Gospodarczych..., s. 9; *tamże*, KW PZPR – Komitet Wojewódzki Polskiej Partii Robotniczej we Wrocławiu (dalej KW PZPR – KW PPR Wrocław), sygn. 1/X/63, Stan obecny i możliwości rozwojowe żeglugi na Odrze, s. 5.

²² AP Wrocław, KW PZPR – KW PPR Wrocław, sygn. 1/X/63, Stan obecny..., s. 6.

²³ *Tamże*, s. 5.

²⁴ AP Wrocław, KW PZPR – WK PPS Wrocław, sygn. 36/XIV/5, Referat Odra oparty na badaniach Komisji Odrzańskiej przy Biurze Regionalnym Centralnego Urzędu Planowania w Szczecinie, s. 9.

²⁵ AP Wrocław, KW PZPR – WK PPS Wrocław, sygn. 36/XIV/5, Referat Odra..., s. 10, wymienia, iż w gestii Polskiej Żeglugi na Odrze znajdowało się 7 stoczni, w tym jedna duża w Głogowie, Zjednoczenie Kotlarskie zawiadywało 3 stoczniami, Departament Dróg Wodnych – 5 stoczni, w tym jedna duża na Zaciszu, 3 stocznie należały do spółdzielni i spółek, a jedna „Gryf” była zawiadywana przez port Szczecin. Wszystkie materiały źródłowe dot. problemu stoczni i taboru w r. 1947 za najpilniejszą sprawę uważały jak najszybsze przekazanie stronie polskiej przez wojska sowieckie stoczni Wollhein we Wrocławiu (Wrocław – port Kozanów).

roku proponowano kupno bądź przejęcie stu barek i dwudziestu holowników²⁶, ponadto zamierzano wnioskować o otrzymanie pięćdziesięciu barek typu odrzańskiego i dziesięciu holowników w ramach odszkodowań wojennych²⁷. Już w rok później liczba ta wzrosła do trzystu barek i pięćdziesięciu holowników²⁸.

W 1947 roku z całą ostrością wystąpił brak floty do przewozu masowo narastających ładunków. Zresztą rok 1947 bardzo źle się przysłużył żegludze. Po dużej powodzi wiosennej wystąpił w lecie znaczny spadek wody, który spowodował blisko dwumiesięczną przerwę w żegludze na Odrze środkowej, a przez prawie cztery miesiące żegluga pływała ładując jednostki na 50-75% normalnej stopy ładunkowej. Niezdolność żeglugi odrzańskiej do przejścia znaczących ilości ładunków ciężących do portów ujścia Odry potęgowana była przez szczupłość taboru polskich armatorów śródlądowych²⁹. Działo się to wszystko w okresie, kiedy na Odrze największymi przewoźnikami byli armatorzy sowieccy bądź będący pod protektorem sowieckim³⁰. W tym tak krytycznym dla żeglugi roku aż 603 jednostki sowieckie załadowano w porcie Gliwice przy tylko pięciu obsłużonych tam barakach polskich. Nie posiadamy danych dotyczących przeładunków portu Malczyce, chociaż z wielu źródeł wiadomo, iż w tym roku pracował on jeszcze na potrzeby sowieckiej Strefy Okupacyjnej w Niemczech³¹.

²⁶ AP Wrocław, KW PZPR-KW PPR Wrocław, sygn. 1/X/63, Wnioski wynikające z referatu..., s. 2; na s. 9 wspomniano o możliwości wymiany barek za węgiel.

²⁷ *Tamże*, s. 9.

²⁸ *Tamże*, Memoriał w sprawie 10-letniego planu zagospodarowania Odry, opracowany na zlecenie Biura Regionalnego CUP w Szczecinie przez podkomisję Taboru i Stoczni przedłożony 30 I 1948 r., s. 47. Memoriał ten został opublikowany w okrojonej wersji (Z. K u s z e w s k i, *Tabor żeglugowy na Odrze, jego stan obecny i perspektywy rozwoju*, „Gospodarka Wodna” 1948, s. 145-148).

²⁹ AP Wrocław, Polska ŻnO, sygn. 16, s. 93, Memoriał w sprawie strat Polskiej Żeglugi na Odrze, spowodowanych katastrofalnie niskim stanem wody w roku 1947; oraz *tamże*, s. 99-100, Zestawienie barek, które wykonały pełny rejs w miesiącach od maja do września 1947 r.

³⁰ AP Wrocław, KW PZPR-KW PPR Wrocław, sygn. 1/X/63, s. 18, Notatka z konferencji odbytej z Ministrem Komunikacji J. Rabanowskim w czasie podróży inspekcyjnej po Odrze w dniu 27 VII 1947 r. Tam informacje o Sowietsojke Parachodnoje Akcionarnoje Obszczestwo (SPO) z siedzibą w Frankfurcie na Odrze, które realizowało przewozy na całej Odrze, oraz firmie Deruta (Deutsche-Ruschische Gessellschaft), która skupiała przewoźników niemieckich i realizowała przewozy na dolnej Odrze. Problem żeglugi sowieckiej był bardzo drażliwy dla polskiego przewoźnika. Zob. Sprawozdanie z wizyty delegacji Europejskiej Organizacji Węgla i Transportu Śródlądowego w dniu 11 V 1946 r., AP Wrocław, Polska ŻnO, sygn. 29, s. 1-7; oraz *tamże*, s. 7-8, Pismo z dn. 17 I 1947 w sprawie Rosyjskiej Spółki Akcyjnej; *tamże*, s. 125, Pismo z dn. 28 VIII 1946 r. w sprawie organizacji żeglugi sowieckiej na Odrze; *tamże*, s. 134, Pismo z dnia 19 X 1946 dotyczące Rosyjskiej Spółki Akcyjnej na Odrze, oraz materiały polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych udostępnione w zbiorze *Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego*, t. VII, *Szczecin w dokumentach polskiej służby dyplomatycznej 1945-1950*, wstęp, wyb. i oprac. R. Techman, Szczecin 1996 (m.in. dok. nr 32, 34, 70, 80, 88, 101).

³¹ Więcej o pracy portów w pierwszych latach powojennych M. Z a w a d k a, *Odrzańskie porty śródlądowe po 1945 roku*, „Studia Zachodnie” nr 3, Zielona Góra 1998, s. 129-148; szerzej t e n ż e, *Porty i przeładownie odrzańskie po II wojnie światowej*, Zielona Góra 1992 (maszynopis Instytut Historii WSP Zielona Góra).

Przy obecnym stanie badań nie można precyzyjnie określić stanu ilościowego przewoźników sowieckich. Musimy zadowolić się stwierdzeniem: „Stan ilościowy [...] wynosi kilkaset barek i odpowiednią ilość dużych i średnich holowników”³². Według autorów monografii portu szczecińskiego, opartej w dużej mierze na źródłach Szczecińskiego Urzędu Morskiego, 1 stycznia 1946 roku w porcie szczecińskim było 21 statków morskich i około 1500 barek, z tego połowa nierozładowana³³. Konsul brytyjski w swoim sprawozdaniu podaje, iż Rosjanie na Odrze „dysponują około 2700 lichtugami i nieokreśloną liczbą holowników. Te ostatnie pod różnymi banderami, nawet holenderską. Polacy mają 2 małe holowniki i 17 lichtug, lecz większość z nich jest w tak złym stanie, że mogą być używane tylko do przewozów lokalnych między miastami nadrzecznymi”³⁴.

Pod koniec 1949 roku Państwowa Żegluga Śródlądowa na Odrze dysponowała 23 holownikami o łącznej mocy 5870 KM (poniemieckie) oraz dwudziestoma sztukami zakupionymi w Holandii o łącznej mocy 7250 KM. Ponadto dysponowała 174 barkami holowanymi o łącznej pojemności 82 875 ton wymierzonych, które pochodziły z odbudowy, oraz 32 jednostki przejęte z Wisły, o łącznej pojemności 15 000 tw³⁵.

Należy podkreślić, iż przez pierwsze pięciolecie (tzn. do 1950 roku) środowiska związane z Odrą próbowały w różny sposób nagłośnić zagadnienia związane z taborem żeglugowym. Problem ten podnoszono praktycznie na wszystkich licznie wówczas organizowanych spotkaniach, konferencjach i zjazdach. Próbowano wciągnąć w problem PPR i PPS. Wszystko opierało się na braku środków finansowych, a także braku ludzi do pracy w stoczniach. Nie było też konstruktorów i techników, którzy tę pracę nadzorowaliby³⁶.

Pod względem jakości tabor holowniczy i barkowy armatora odrzańskiego był w okresie planu sześcioletniego w bardzo złym stanie. Np. w 1950 roku na 68 holowników, które widniały w ewidencji i które były w ruchu, 48 stało w remon-

³² AP Wrocław, KW PZPR-KW PPR Wrocław, sygn. 1/X/63, s. 18.

³³ K. Czapliński, *Zniszczenia wojenne i odbudowa portu w latach 1945-1946*, [w:] *Port szczeciński. Dzieje i rozwój do 1970 roku*, red. B. Dziedziul, Warszawa 1975, s. 75. Nieco inne liczby podaje Z. Dobrzycki (*Morska funkcja Szczecina w organizmie Polski Ludowej 1945-1960*, Poznań 1967, s. 32) – „ponad tysiąc barek rzecznych”.

³⁴ J. Tebinka, R. Techmann, *Pierwsze sprawozdanie brytyjskiej służby konsularnej o Pomorzu Zachodnim z dn. 15 lutego 1946 r.*, „Przegląd Zachodniopomorski” t. XIII, 1998, z. 1, s. 224.

³⁵ A. Dowgiałło, *Stan i rozwój żeglugi na Odrze*, „Gospodarka Wodna” 1958, 18, s. 162; L. Nekanda-Trepka, *Nowe holowniki dla Odry*, „Gospodarka Wodna” 1948, s. 149-152.

³⁶ Społeczne inicjatywy dot. problemów odrzańskich najpełniej omawia S. Gruszek, *Społeczna działalność wokół problemów Odry w latach 1945-1976*, [w:] *Odra w świadomości i gospodarce*, Opole 1976. W założeniach do planu trzyletniego wykazywano, iż do prac w stoczniach w całej Polsce potrzeba 130 inżynierów, 650 techników oraz 6500 robotników, co stanowiło od 10 do 20% w zależności od grupy potrzeb całej ogólnie pojętej gospodarki wodnej w Polsce; zob. K. Dębski, *op. cit.*, s. 53.

tach przeciętnie przez 35 do 195 dni. W efekcie jeden holownik pracował w sezonie średnio 140 dni³⁷.

Armator borykał się z trudnościami z przygotowaniem na czas floty. Wiele w tym było winy nieprzygotowanych do tej roli stoczni. Ich nieprzygotowanie wynikało po części z ustrojowych barier, które stawiało państwo, a po części z niemożności dochowania się fachowców mogących realizować zleczone im zadania. Dodatkowym kłopotem były braki w zaopatrzeniu w części zamienne, a w przypadku holowników brak typowości, co przy różnych rodzajach floty powodowało jeszcze większe kłopoty w realizacji remontów³⁸.

W sprawozdaniu Oddziału we Wrocławiu Państwowej Żeglugi Śródlądowej za rok 1950 stwierdzono: „Plan odbudowy obiektów pływających został wykonany przez Stocznie zaledwie w 43% i nie było przypadku, by Stocznie dotrzymały jakiegokolwiek terminu, pomimo zobowiązań i zapewnień”³⁹. Wykonawstwo robót prowadzonych przez stocznie zawodziło pod względem solidności, fachowości i terminowości. Prawie zawsze stocznie zgłaszały do odbioru jednostki nienależycie przygotowane i niekompletnie wyposażone. Duży udział w tych niedoróbkach miał zły nadzór Polskiego Rejestru Statków. Stocznie – widząc brak reakcji ze strony przedstawicieli PRS – nie przykładały wagi do sumienności pracy przy remontach. W 1950 roku na 27 holowników, które miały zostać objęte planowym remontem, wykonano takowy na 24, natomiast z 25 jednostek bez napędu wykonano remont tylko na trzech jednostkach. W przypadku remontów inwestycyjnych na ogólną liczbę 22 holowników, które miały być odbudowane, wykonano tylko dwanaście jednostek, na 98 barek bez napędu remont wykonano na 44, a w przypadku barek z napędem na pięć sztuk wykonano trzy⁴⁰. W 1952 roku Kozielskie Stocznie Rzeczne wykonały tylko 14% planowanych remontów kapitalnych holowników i 75% zaplanowanych remontów barek. Wrocławskie Stocznie Rzeczne wykonały 14% zaplanowanych remontów holowników i 31% barek, Stocznia Żeglugi na Odrze w Nowej Soli wykonała 40% zaplanowanych remontów w grupie holowników i 69% w grupie barek, Szczecińska Stocznia Rzeczna 24% holowników i 39% barek, a baza remontowa Gryfia-Szczecin 67% z zaplanowanych remontów holowników⁴¹. Częściowo winę za niewykonanie tych planów ponosił sam armator, zatrudniając załogi z niskimi kwalifikacjami, przede wszystkim na holownikach. Do tego dochodziła żegluga przy bardzo niekorzystnych stanach wód, podczas których dochodziło do

³⁷ Archiwum Zakładowe Żeglugi na Odrze (dalej AZ ŻnO), Sprawozdanie eksploatacyjne Oddziału PZŚ we Wrocławiu za rok 1950, s. 3.

³⁸ S. G r u s z e c k i, *Transport wodny na Odrze 1945-1975. Studium historyczne*, Opole 1979 (maszynopis APN IŚ, sygn. A 1517, wol. 1), s. 203-214.

³⁹ AZ ŻnO, Sprawozdanie..., s. 3.

⁴⁰ *Tamże*.

⁴¹ AZ ŻnO, Materiały pokontrolne, Protokół z kontroli Inspektorów Ministerstwa Kontroli Państwowej z dnia 10 II 1953, s. 23.

uszkodzeń poszycia. Zakres robót i ich koszt w ciągu planu sześcioletniego z uwagi na te przyczyny cały czas wzrastał⁴².

W latach 1950-1956 odbudowano 24 holowniki o łącznej mocy 5444 KM oraz 97 barek o łącznej pojemności 49 468 ton wymierzonych. Zbudowano siedem nowych holowników o łącznej mocy 2000 KM oraz 32 nowe barki typu wielka wrocławka. Za granicą zakupiono dwa holowniki. W tym okresie armator odrzański przekazał do innych przedsiębiorstw pięć holowników i 71 barek oraz wycofał z użycia jedenaście holowników i trzydzieści barek⁴³. Ogółem w 1955 roku Żegluga na Odrze dysponowała 42 holownikami oraz 235 barkami bez napędu. Przeciętny wiek holowników parowych wynosił 18 lat, a holowników motorowych 22 lata. W przypadku barek bez napędu średnia ta wynosiła 37 lat⁴⁴.

Już w okresie planu trzyletniego przewidywano powołanie centralnej jednostki projektowej, która miałaby za zadanie projektowanie uniwersalnych jednostek dla żeglugi śródlądowej. W pierwszym roku istnienia Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego opracowano dokumentację barki holowanej tzw. wielkiej wrocławki. Była to barka o nośności 560 ton, przeznaczona do przewozów ładunków masowych i drobnicy w pociągach holowniczych, stosowana także do składowania. Miała ona trzy ładownie kryte oraz pomieszczenia załogowe składające się z mieszkania rodzinnego sternika i kabin dla sześciu samotnych członków załogi. Wielka wrocławka wzorowana była na podobnych barkach zbudowanych przed I wojną światową, lecz przeszła gruntowną modernizację, polegającą na usunięciu drewnianego dna, zastąpieniu konstrukcji nitowanej spawaną, polepszeniu warunków bytowych załogi oraz zastąpieniu steru wahadłowego sterem zrównoważonym, wychyłanym za pomocą maszyny sterowej⁴⁵. W latach 1952-1956 wybudowano w Głogowskiej Stoczni Rzecznej na podstawie tej dokumentacji trzydzieści dwie barki typu wielka wrocławka, które zastępowały wycofywane stare jednostki. Na bazie tej jednostki opracowano małą 125-tonową barkę przystosowaną zarówno do holowania, jak i do pchania, przeznaczoną do przewozu materiałów budowlanych. Budziła ona spore zainteresowanie przedsiębiorstw budownictwa wodnego i administracji wodnej. Produkowana była w Sandomierskiej i Wrocławskiej Stocznich Rzecznych.

Czasem przełomowym zarówno dla stoczni, jak i dla żeglugi odrzańskiej był rok 1958, kiedy to podjęto budowę nowoczesnej floty. Największy udział miała w tym działalność Komisji Zagospodarowania Odry działającej przy Towarzystwie Rozwoju Ziemi Zachodnich⁴⁶. Pierwsze weszły do produkcji seryjnej we Wrocław-

⁴² *Tamże*, Materiały pokontrolne, Protokół z kontroli z dnia 3 IV 1956 r., s. 10.

⁴³ A. D o w g i a ł ł o, *op. cit.*, s. 162.

⁴⁴ *Tabor eksploatowany przez Żeglugę na Odrze w latach 1946-1970*, APN IS, A 500.

⁴⁵ *XX lat Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu. Księga pamiątkowa*, Wrocław 1972, s. 15.

⁴⁶ S. G r u s z e c k i, *Spoleczna działalność...*, s. 24.

skiej Stoczni Rzecznej barki motorowe typu BM-500. Na koniec 1959 roku oddano do eksploatacji czternaście barek motorowych, w 1965 roku armator odrzański dysponował już 137 jednostkami tego typu. W 1962 roku, po trwających kilka lat próbach technicznych, rozpoczęto wprowadzanie do eksploatacji zestawów pchanych, jednak nie od razu, gdyż pierwsze próby były nieudane. Dopiero eksperymenty Żeglugi Warszawskiej z pchaczem typu Żubr pozwoliły przełamać opory zarówno personelu kierowniczego, jak i załóg pływających⁴⁷. Za wprowadzeniem zestawów pchanych do eksploatacji przemawiały następujące względy: zmniejszenie liczebności załóg oraz ich wysiłku fizycznego, duże uproszczenia konstrukcyjne barek pchanych pociągające za sobą obniżenie kosztów budowy, rozdzielenie członu napędowego (pchacza) od członów ładunkowych (barki pchane) pozwalające na maksymalne wykorzystanie tego pierwszego, najdroższego w systemie pchania, możliwość formowania zestawów o różnej liczbie barek, bezpieczniejsza żegluga dzięki dobrym własnościom manewrowym i mniejszej szerokości, obniżenie kosztów utrzymania zestawu pchanego w porównaniu z pociągiem holowniczym. Zestawy pchane miały też wady. Najpoważniejszymi były: wrażliwość na dużą falę, trudności nadzoru nad barkami bez załóg, konieczność posiadania wyższych kwalifikacji przez załogi obsługujące zestawy pchane⁴⁸.

Poważne zwiększenie nakładów inwestycyjnych na rozwój stoczni rzecznych w latach 1959-1965 pozwoliło na pełniejsze rozwiązanie problemów związanych nie tylko z remontami statków, ale przede wszystkim z budową nowych jednostek pływających. W wyniku dużych nakładów stale wzrastał potencjał produkcyjny stoczni rzecznych. Jest to tym istotniejsze, że oprócz zaspokojenia rosnących potrzeb krajowych została uruchomiona produkcja eksportowa taboru rzeczno- (np. zawarty kontrakt na dostawę dla armatora holenderskiego 10 barek motorowych BM-700)⁴⁹.

W 1957 roku rozpoczęto budowę dużej stoczni w Koźlu, którą zakończono w 1972 r., przy czym tylko w latach 1965-1972 zostały poniesione nakłady w kwocie 230 mln zł⁵⁰. W 1961 roku rozpoczęto przebudowę Wrocławskiej Stoczni Rzecznej, w wyniku czego został zwiększony potencjał produkcyjny. Uzyskano wzrost produkcji towarowej w tym okresie o około 70% przy nakładach w kwocie około 140 mln zł. Ponadto w latach 1961-1967 przeprowadzono kosztem ponad 25 mln zł

⁴⁷ W. Magiera, *Czynniki warunkujące rozwój floty na Odrze i Wiśle*, Opole 1974, s. 50.

⁴⁸ *XX lat BPiSTR...*, s. 22-23.

⁴⁹ Szerzej problemy stoczni zob. AP Wrocław, Hydroprojekt, sygn. 2/1, Generalne wytyczne budowy taboru rzeczno- i stoczni, t. I, Charakterystyka istniejących zakładów (przede wszystkim s. 24-32); *Stan i zasadnicze kierunki rozwoju branż żeglugi śródlądowej i stoczni rzecznych w Polsce*, Wrocław 1971.

⁵⁰ Szerzej o jedynej wybudowanej po 1945 r. stoczni na Odrze zob. T. Durkacz, *Budowa nowej stoczni w Koźlu*, „Przegląd Budowlany” 1973, nr 5-6, s. 261-265.

pierwszy etap modernizacji w Szczecińskiej Stoczni Rzecznej, dzięki czemu został podwojony potencjał produkcyjny stoczni.

W pierwszym okresie rozwoju stoczni rzecznych po II wojnie światowej, czyli do 1965 roku, zwracano uwagę przede wszystkim na zagadnienia konstrukcyjne, a nie technologiczne, głównie ze względu na brak doświadczenia. Stosowano doraźne rozwiązania technologiczne. Dopiero po 1965 r. położono nacisk na rozwiązania konstrukcyjne pozwalające optymalnie wykorzystać zainstalowane maszyny i urządzenia.

W omawianym okresie (do 1965 r.) na Odrze dominującą rolę (po odebraniu żegludze w 1956 roku stoczni w Głogowie)⁵¹ odgrywały trzy duże, wielozakładowe stocznie w Koźlu, Wrocławiu i Szczecinie. Od 1 lipca 1965 r. w celu zaspokojenia zwiększających się potrzeb Żeglugi na Odrze we Wrocławiu w zakresie remontów floty oraz usprawnienia ich organizacji zostało powołane nowe przedsiębiorstwo Remontowe Stocznie Rzeczne we Wrocławiu. W jego skład weszły przejęte z Żeglugi na Odrze warsztaty stoczniove Wrocław Osobowice i Malczyce oraz baza remontowa w Nowej Soli, a ponadto z Wrocławskiej Stoczni Rzecznej wydział Odra. Zadaniem nowo powstałego przedsiębiorstwa, podobnie jak stoczni kozielskiej, były przede wszystkim remonty floty Żeglugi na Odrze. Początkowo przewidywano niewielki udział nowej budowy, przede wszystkim jako produkcji zapewniającej załodze pracę w okresie nawigacyjnym, kiedy mogło wystąpić niepełne wykorzystanie posiadanych zdolności produkcyjnych. Już w pierwszych latach działalności nowego przedsiębiorstwa podjęto działania inwestycyjne zmierzające do zwiększenia zdolności produkcyjnych stoczni. W latach 1966-1969 został zmodernizowany wydział w Nowej Soli, a następnie w latach 1971-1972 przeprowadzono rozbudowę we Wrocławiu. Lata następne wykazały, że w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu w coraz większym stopniu zaczęto odchodzić od mniej opłacalnych remontów statków na rzecz nowej budowy, w tym również produkcji na eksport. Dlatego też przekazanie własnego zaplecza remontowego floty przez Żeglugę na Odrze we Wrocławiu okazało się w przyszłości posunięciem niekorzystnym, gdyż stracono możliwości bezpośredniej ingerencji w sprawy remontów własnego taboru rzecznoego. W związku z tym na początku lat siedemdziesiątych ponownie wrócono do koncepcji posiadania przez armatora odrzańskiego własnych baz remontowych. W wyniku tych decyzji przewoźnik wrocławski mógł bardziej operatywnie kierować przebiegiem remontów, szczególnie bieżących i awaryjnych, co korzystnie wpłynęło na stan gotowości technicznej floty.

Do 1965 roku palmę pierwszeństwa wśród wszystkich stoczni rzecznych dzierżyła Wrocławska Stocznia Rzeczna. Przez pierwsze dwudziestolecie (do 1965

⁵¹ O stoczni głogowskiej szerzej: Z. S z k u r ł a t o w s k i, *Życie gospodarcze Głogowa*, [w:] *Materiały do dziejów Głogowa*, red. K. Matwijowski, Wrocław 1989, s. 116-117; S. G r u s z e c k i, *Transport wodny...*, s. 90-95, 147-166, 203-214.

roku) wybudowano tam łącznie 218 jednostek pływających. Wśród nich było 118 barek motorowych BM-500 (w tym piętnaście dla armatorów w Czechosłowacji), ponadto pięć zbiornikowców i cztery drobnicowce na eksport. Pozostałe 91 jednostek to różnego rodzaju barki holowane i szalandy budowane przy współudziale Wrocławskiej Stoczni Remontowej. W 1965 roku 33% produkcji WSR szło na eksport⁵².

W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych mimo dalszego wyraźnego rozwoju stoczni rzecznych Odry występował ograniczony potencjał produkcyjny, niepozwalający na pełne wykorzystanie istniejącej w tym czasie koniunktury, która zarysowała się w eksporcie statków śródlądowych do krajów Europy Zachodniej. Najistotniejszym problemem było niepełne zaspokojenie potrzeb remontowych floty, przy czym z biegiem lat problem ten coraz wyraźniej odbijał się ujemnie na działalności Żeglugi na Odrze we Wrocławiu. Mimo że remonty floty były wykonywane nie tylko w stoczniach rzecznych, ale również we własnych bazach remontowych, wydłużała się kolejka jednostek czekających na remonty klasowe. Następnym ważnym elementem w działalności stoczni rzecznych było utrzymywanie pracy w zasadzie na jedną zmianę, co wpływało na stosunkowo niskie wykorzystanie majątku trwałego oraz podwyższenie kosztów produkcji⁵³.

Największą stocznia Nadodrza była w tym okresie Wrocławska Stocznia Rieczna, posiadająca nie tylko największą powierzchnię produkcyjną, ale również największą faktycznie osiąganą produkcję i zatrudnienie. Wrocławska Stocznia Rieczna była wtedy typowym zakładem produkcyjnym specjalizującym się w budowie jednostek pływających o najwyższym poziomie technicznym. Statki te w większości przeznaczone były na eksport (drobnicowce, tankowce, kutry portoworedowe). Znaczący udział miały dostawy kooperacyjne jazów i produkcja specjalna „S”, na remonty statków natomiast przeznaczona była tylko niewielka część dysponowanych mocy produkcyjnych (np. w 1979 roku około 13%).

Pozostałe trzy zakłady na Odrze były stoczniami remontowo-produkcyjnymi, przy czym udział remontów w Stoczniach Remontowych Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie Koźlu i Wrocławiu przekraczał w tym czasie 50% realizowanej produkcji w roboczo-godzinach efektywnych. Stocznia Remontowa we Wrocławiu w ramach nowej budowy, która realizowana była na Wydziale Odra we Wrocławiu, specjalizowała się głównie w produkcji barek pchanych na kraj, stocznia w Kędzierzynie Koźlu w produkcji pchaczy typu Nosorożec oraz barek pełnopokładowych typu Nosorożec oraz barek pełnopokładowych typu BPP-400, BPP-500. Ponadto

⁵² J. R u d o l, *Przemysł środków transportu*, [w:] *Przemysł Dolnego Śląska*, „Roczniki Dolnośląskie” t. I, Wrocław 1969, s. 160.

⁵³ Najwyższa Izba Kontroli (dalej NIK), *Informacja o wynikach kontroli działalności stoczni rzecznych z uwzględnieniem wykorzystania potencjału remontowo-budowlanego*, Warszawa 1989, s. 9-10; J. B u r k a, T. K a l i n o w s k i, *Funkcjonowanie oraz kierunki rozwoju systemu ekonomicznego i postępu technicznego na rzece Odrze*, t. I, *Etap 1945-1981* (maszynopis APN IŚ), Wrocław 1987, s. 75-78.

Stocznia Remontowa w Kędzierzynie Koźlu i Wrocławiu stale zwiększały produkcję przeznaczoną na eksport.

Największe znaczenie w zakresie remontów dla armatora odrzańskiego miała Stocznia Remontowa Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, która np. w 1978 roku przeznaczyła na remonty 58,2% ogólnej produkcji w roboczogodzinach efektywnych, w tym na wydziałach zamiejscowych w Nowej Soli i w Malczycach znacznie ponad 90%. Wydział w Nowej Soli specjalizował się w wykonawstwie remontów o dużych zakresach prac wszystkich typów statków, a wydział Malczyce w wykonawstwie wszystkich rodzajów remontów barek pchanych. Stocznia w Kędzierzynie Koźlu specjalizowała się w tym czasie we wszystkich rodzajach remontów barek motorowych typu BM-500, pchaczy typu Tur i Bizon oraz w mniejszym stopniu barek pchanych. W stoczni „Odra” w Szczecinie ponad 30% realizowanej produkcji przeznaczona jest na remonty statków wszystkich typów⁵⁴.

Dla Żeglugi na Odrze we Wrocławiu w zakresie remontów floty duże znaczenie miało posiadanie własnej bazy remontowej, które to zaplecze stanowiły bazy remontowe w Januszkowicach, Koźlu-Cyplu, Wrocławiu Osobowicach i Szczecinie. Zadaniem wymienionych baz remontowych było przede wszystkim przygotowanie jednostek pływających do sezonu nawigacyjnego poprzez wykonywanie remontów i przeglądy o małym zakresie prac (głównie pokładowych i silnikowych) oraz przygotowanie jednostek do przerwy zimowej. Ponadto w bazach remontowych były również wykonywane remonty dla odnowienia klasy. Bazy remontowe dysponowały stosunkowo niewielkim potencjałem przerobowym, mimo to stanowiły niezmiernie ważne ogniwo w całym systemie organizacji remontów. Charakteryzowało je bardzo operatywne działanie, szczególnie w zakresie remontów bieżących i poawaryjnych. Zwiększenie ilości remontów wykonywanych przez bazy ŻnO było ograniczone głównie trudnościami w uzupełnianiu zatrudnienia i pozyskiwaniu materiałów⁵⁵.

Tabor holowniczy w połowie lat sześćdziesiątych składał się z jednostek o napędzie parowym i motorowym. Wśród holowników parowych można było wyodrębnić trzy grupy. Pierwsza to dziewięć holowników o niewielkim zanurzeniu konstrukcyjnym 100 cm, przeznaczonych do eksploatacji na Odrze środkowej, druga

⁵⁴ AP Wrocław, zespół Zjednoczenie Żegluga Śródlądowej (dalej ZZŚr.), sygn. 12/I, Monografia stoczni rzecznych zarys, s. 4-5; S. K o z i a r s k i, *Żegluga na Odrze*, Opole 1991.

⁵⁵ O problemach związanych z działalnością baz remontowych ŻnO świadczy wiele dokumentów w Archiwum Zakładowym ŻnO, m.in. Protokół z narad nad projektem planu 1974, s.7; podczas spotkania dyrekcji z załogą bazy wnioskowano o „usprawnienie dostawy materiałów i narzędzi (baza odczuwa brak zaworów, instalacji, łożysk korbowych, rur, podkładek, blach odpowiedniej grubości, brak butli z tlenem, łożysk do fordek, frezów, zamków zewnętrznych do sterówki i sitowni, brak kluczy płaskich w narzędziowni oraz desek i klejów w stolarni) oraz koordynacji współpracy z magazynem”. Postulowano jeszcze 10 innych spraw z zakresu współpracy z armatorem, koordynacji zleceń, zaopatrzenia bazy w sprzęt cięższego gatunku oraz sprawy BHP (ogrzewanie hal zimą, ubrania robocze, itp.); zob. także S. K o z i a r s k i, *op. cit.*, s. 86.

to trzysta jednostek o zanurzeniu 130 cm, dostosowanych do wymiarów śluz na Odrze skanalizowanej. Trzecia grupa to różnej proveniencji holowniki przedwojenne, niektóre z początków XX wieku. W grupie holowników motorowych było jeszcze więcej typów i wielkości (jednakowych było tylko pięć pochodzących z powojennej produkcji krajowej)⁵⁶.

W grupie barek holowanych nie zaszły od początków lat pięćdziesiątych większe zmiany, poza tym że rozpoczęto kasację na dużą skalę barek poniemieckich, a w szczególności małych berlinek i kanałówek. W tym samym okresie skasowano sześć przedwojennych barek motorowych. Według obejmującego lata 1955-1970 zestawienia opracowanego przez Emila Trojnickiego, ówczesnego dyrektora Żegluga na Odrze, możemy stwierdzić, iż armator odrzański w 1956 roku dysponował 42 holownikami, by w 1961 roku osiągnąć liczbę 62 jednostek. Od tego roku ich liczba zaczęła gwałtownie maleć. Już w 1968 roku w ewidencji było 28 holowników, a w dwa lata później tylko jednaście. W grupie barek motorowych z siedmiu jednostek w 1959 roku liczba zwiększyła się do 226 w 1970 roku. W grupie barek holowanych w 1956 roku było 231 jednostek, w połowie lat sześćdziesiątych dwieście, a w 1970 zaledwie dziewięćdziesiąt. Pierwsze pchacze pojawiły się pod banderą żegluga odrzańskiej w 1962 roku (dwie jednostki); w 1970 roku było ich już 99. Razem z pchaczami pojawiły się barki pchane. Początkowo było ich cztery, a w r. 1970 flota barek pchanych liczyła 293 jednostki⁵⁷.

W omawianym okresie do eksploatacji wchodziły następujące typy jednostek: holownik rzeczny dwuśrubowy, barka uniwersalna czerniakowska o nośności 125 t, przystosowana zarówno do holowania, jak i do pchania, barka motorowa BM-500 o nośności 500 t i dwóch wariantach mocy zespołów napędowych, zestaw pchany Żubr składający się z pchacza i dwóch barek o nośności 290 t każda, zestaw pchany Tur składający się z pchacza i dwóch barek o nośności 370 ton każda, zestaw pchany Bizon budowany w trzech wersjach, składający się z pchacza oraz dwóch barek o nośności 580 t lub 500 t każda, zestaw pchany z pchaczem strugowodnym Łoś, składający się z pchacza oraz dwóch barek o nośności 200 ton każda, zestaw pchany Nosorożec budowany w dwóch odmianach, gdańskiej i szczecińskiej, składający się z pchacza i barek 1000 t lub 2000 t, barka pchana do przewozu cementu luzem BPC-350 o nośności 350 t, statek bunkrowy bez napędu BU-400, barka pchana BP-2000 o nośności 2000 t, zbiornikowiec śródlądowy do przewozu paliw płynnych o nośności 1150 t, pchacz typu Muflon, pchacz typu Koziorożec, barka pchana do przewozu cementu luzem BPC-500 o nośności 500 t, barka pcha-

⁵⁶ M. B z o w s k a, *Żegluga na Odrze*, [w:] *Odra i Nadodrze*, Warszawa 1976, s. 176-178.

⁵⁷ S. K o z i a r s k i, *op. cit.*, s. 81 oraz zestawienie s. 36; J. B u r k a, H. S t u p n i c k i, T. K a l i n o w s k i, *Przemiany systemu...*, s. 45; *Określenie roli żegluga śródlądowego w systemie transportowym kraju*, t. I, *Zarys monografii żegluga śródlądowego*, Wrocław 1972 (maszynopis biblioteka zakładowa Navicentrum, sygn. 12487), s. 16.

na BP-800 o nośności 800 t, barka pchana zbiornikowa BZ-800 służąca do przewo-
zu i magazynowania paliw płynnych⁵⁸.

Nowa flota wprowadzana do eksploatacji miała na ówczesne czasy dobre wskaźniki techniczno-technologiczne, a także w miarę przyzwoite parametry, jak i warunki socjalne. Zarówno BM-500, jak i pierwsze zestawy pchane typu Tur traciły z biegiem lat na swojej nowoczesności. Jeżeli w przypadku zestawów pchanych możemy mówić o ciągłych innowacjach, ulepszeniach, maksymalnym wykorzystaniu mocy i parametrów drogi wodnej, to w przypadku BM-500 pod koniec lat siedemdziesiątych możemy przyjąć, że była to już jednostka przestarzała technicznie, nieatrakcyjna dla marynarzy z przyczyn socjalnych, w związku z tym – z powodu niewprowadzenia w życie programu budowy jednostek typu BM-600 i BM-800 – rozpoczęto proces modernizacji nowszych jednostek. Jedno z najbardziej jej ekonomicznych zastosowań, rejsy zagraniczne zostały pod koniec lat siedemdziesiątych zagrożone zarówno z uwagi na rosnące wymagania dotyczące ochrony środowiska, jak i fakt, iż moc silników była niewystarczająca dla pokonania odcinków górnej Łaby oraz górnego i środkowego Renu⁵⁹.

Pod koniec omawianego okresu flota, która w połowie lat sześćdziesiątych była nowa, w znacznym stopniu uległa dekapitalizacji. Tylko w roku 1979 armator odrzański wycofał do kasacji dwa BM, po jednym pchaczem typu Bizon i Tur, trzynaście barek pchanych typu BP-500, 35 barek pchanych typu BP-400, 49 barek holowanych i jedenaście holowników. W roku następnym wycofano pięć BM, trzy pchacze typu Bizon, po jednym pchaczu Żubr i Tur, dwa pchacze kruszywowe oraz czterdzieści barek pchanych. Mimo to pod koniec lat siedemdziesiątych niewiele wskazywało na nadchodzące chmury, zakupy floty przez Żeglugę na Odrze rekompensowały po części straty, a w przypadku pchaczy żegluga wchodziła w nowy wymiar. Pozyskała wysokiej klasy pchacz Muflon przystosowany do eksploatacji z sześcioma barkami typu BP-500 (zestaw 3000 t), który okazał się jednak nieekonomiczny na środkowym i górnym biegu Odry. Wykorzystywano go później do obsługi Bielinka i zespołu Szczecin – Świnoujście. W latach 1979-1980 zakupiono siedemnaście pchaczy typu Bizon, sześć typu Muflon, dwa typu Ryś, po jednym typu Łoś i Koziorożec i 47 różnego rodzaju barek pchanych. Zupełnie niekorzystnie sytuacja przedstawiała się w grupie statków pasażerskich, które weszły do

⁵⁸ Pełne dane techniczne tych jednostek zob. *XX lecie BPSiTRz* oraz R. R a d k o w s k i, R. T o b y, *Śródlądowy tabor pływający oraz postęp techniczny warunkujący jego rozwój*, „Przegląd Komunikacyjny” 1975, nr 2, s. 22, a przede wszystkim A. Ż y l i c z, *Statki śródlądowe*, Gdańsk 1979.

⁵⁹ Zob. M. B z o w s k a, J. B u r k a, J. S i k u c i Ń s k i, *Analiza efektywności ekonomicznej floty towarowej wybudowanej w latach 1959-1969*, Wrocław 1970; M. M i ł k o w s k i, *Uwarunkowania maksymalnego żeglugowego wykorzystania rzeki Odry*, cz. I, *Transport wodny na Odrze* (maszynopis biblioteka zakładowa Navicentrum, sygn. 17703), s. 4.

użycia w początkach lat sześćdziesiątych i miały zostać skasowane na początku lat osiemdziesiątych⁶⁰.

Stan floty towarowej ŻnO na dzień 30 czerwca 1981 roku wynosił w grupie pchaczy 275 sztuk, z tego 167 typu Bizon, 76 typu Tur, jedenaście typu Muflon. Pchaczy manewrowo-portowych do dyspozycji było dziewięć, a kruszywowych dwanaście. W ewidencji znajdowało się ponadto 215 barek motorowych oraz 755 barek pchanych, z czego 444 to barki do zestawów pchanych typu Bizon (BP-500), oraz 272 barki do zestawów pchanych typu Tur. Ponadto w grupie barek pchanych znajdowały się trzy nowoczesne barki do przewozów samochodów osobowych oraz 29 jednostek do zestawów kruszywowych. Stan w roku 1988 przedstawiał się następująco: w grupie pchaczy do dyspozycji było 265 jednostek (z tego w eksploatacji 167), barki pchane – 583 sztuk w ewidencji (w gotowości 381), barki motorowe – w dyspozycji 184 (101 w gotowości eksploatacyjnej). Pod koniec 1989 roku (w trzecim kwartale, czyli jeszcze po nieskończonych wszystkich remontach) w gotowości eksploatacyjnej znajdowało się 125 pchaczy, 69 barek motorowych i 299 barek pchanych⁶¹.

Flota największego armatora odrzańskiego według stanu na rok 1981 była zdekapitalizowana w 50,4%. Poszczególne rodzaje floty zdekapitalizowane były w następujących wielkościach: pchacze Tur – 76,6%, pchacze Bizon 33,3%, pchacze Muflon 11,4%, barki motorowe 77,4%, barki pchane 49,3% (w tym najbardziej przestarzałe były barki typu BP-400), holowniki i barki holowane umorzone były w 99,5%⁶².

Pod koniec XX wieku daje się zauważyć powolną zmianę w ilości taboru rzecznoego. Zaczęły dawać o sobie znać kumulujące się problemy, których nie potrafiono rozwiązać w latach osiemdziesiątych. Coraz więcej jednostek kończyło wiek swojej eksploatacji, nie wszystkie mogły być remontowane w celu przedłużenia ich żywotności. Nie było ich za co remontować i gdzie, albowiem stocznie niechętnie przyjmowały jednostki do remontu, bardziej nastawiając się na zysk z produkcji nowego taboru i to przede wszystkim na eksport. Zmiany strukturalne na początku lat dziewięćdziesiątych tylko tę tendencję pogłębiły. Generalnie flota w posiadaniu polskich przewoźników śródlądowych określana była jako stara. Praktycznie nie kupowano nowych jednostek, a remonty były ograniczane względami finansowymi⁶³. Postępowała w bardzo szybkim tempie dekapitalizacja floty. Jeżeli

⁶⁰ AZ ŻnO, *Raport o stanie przedsiębiorstwa wg stanu na dzień 30 VI 1981 r.*, Wrocław 1981, tab. 33; A. S z a f r a n i s k i, *Aktualne problemy PP „Żegluga na Odrze”*, [w:] *Odra w systemie transportowym kraju*, materiały konferencyjne, Świnoujście 1985, s. 55-56.

⁶¹ AZ ŻnO, *Raport o stanie...*, tab. 3; *tamże*, Analiza ekonomiczna za 1988 rok, s. 3-6; *tamże*, Biuletyn Informacyjny, nr 7-8 z 1989, s. 7.

⁶² AZ ŻnO, *Raport o stanie...*, s. 13 i tab. 5.

⁶³ NIK, *Informacja o wynikach kontroli działalności stoczni rzecznych...*, s. 4; NIK, *Informacja o wynikach kontroli działalności eksploatacyjnej żeglugi śródlądowej*, Warszawa 1985, s. 13.

w 1980 roku dla całej polskiej floty wynosiła ona 44,5%, to już w 1985 r. 62,5%, w 1989 roku 73,8%, a w 1990 r. została określona na poziomie 78,1%⁶⁴.

Lata osiemdziesiąte udowodniły nieprzystosowanie polskiej żeglugi śródlądowej do walki konkurencyjnej z innymi środkami transportu. Przyczyn tego należy dopatrywać się wielu. Pierwszą i najważniejszą był pogarszający się stan drogi wodnej, który warunkował rozwój technologiczny środków transportu, a w związku z tym miał wpływ na jego konkurencyjność.

W ostatnich latach wśród armatorów użytkujących Odrę niepokojąco spadał stan floty oraz jej gotowość eksploatacyjna. Zjawisko to ma swoje przyczyny w niedoborze środków finansowych, bardzo wysokich cenach nowych statków oraz w odmowie przyjmowania przez stocznie rzeczne zamówień na nowe jednostki⁶⁵. Ponadto dochodziło nasilenie procesu starzenia się statków oraz zwiększanie się zakresu wynikających z tego tytułu remontów. Dodatkowym problemem był wydłużający się czas trwania remontów w stoczniach.

Pod koniec lat osiemdziesiątych wyprodukowano dwa prototypy pchaczy mających zastąpić pchacze typu Bizon oraz pchacze typu Tur. Skończyło się na przekazaniu Żegludze na Odrze pchacza typu Karibu, a Żegluga Bydgoska otrzymała pchacz typu Daniel. Oprócz tych jednostek do eksploatacji w latach osiemdziesiątych weszły barka motorowa BBM-600, barka pchana BP-800, barka pchana BP-150 oraz barka pchana BPF-1000, a także pchacz kanałowy Renifer⁶⁶. Jednostki nowego typu, które wyprodukowano tylko jako prototypy, spełniały pojawiające się postulaty dotyczące dostosowania jednostek do dróg wodnych. W szczególności postulowano budowę jednostek o jak najmniejszym, ekonomicznym zanurzeniu,

⁶⁴ M. Miłkowski, *Zagospodarowanie transportowe Odry i perspektywy polsko-niemieckiej współpracy eksploatacyjno-inwestycyjnej*, „Rocznik Lubuski” t. XVII, Zielona Góra 1992, s. 125; H. Salmonowicz, *Czynniki warunkujące dotychczasową działalność żeglugi śródlądowej w Polsce*, [w:] ZNUS nr 34, Prace Instytutu Ekonomiki Transportu nr 25, Szczecin 1988, s. 212-213.

⁶⁵ NIK, *Informacja o wynikach kontroli działalności stoczni rzecznych...*, s. 9 („Na składane przez Żeglugę Bydgoską w stoczniach Płockiej, Tczewskiej i Koźle oferty produkcji nowych jednostek otrzymywała ona odpowiedzi, iż do 1990 r. taka produkcja jest niemożliwa. W tej sytuacji ŻB zamierza dokonywać zakupów za granicą”); NIK, Delegatura we Wrocławiu, *Informacja o wynikach kontroli przedsiębiorstw armatorskich, stoczni rzecznych a także resortów: ochrony środowiska, zasobów naturalnych i leśnictwa oraz transportu i gospodarki morskiej w zakresie funkcjonowania żeglugi śródlądowej w zmienionych warunkach gospodarczych*, Wrocław 1996, s. 39. Wg danych NIK stan posiadania taboru wszystkich polskich armatorów zmalał z 1793 jednostek w 1989 r. do 1290 jednostek w 1994 r. (o 31,5%). W tym czasie armatorzy zakupili łącznie zaledwie 17 nowych jednostek pływających, w tym tylko jedną w latach 1992-1994.

⁶⁶ A. Szafranski, *op. cit.*, s. 55; *Infrastruktura żeglugi śródlądowej. Stan obecny i wstępne oszacowanie możliwości transportowych polskimi drogami wodnymi*, pr. zbior., Wrocław 1990 (maszynopis w Bibliotece zakładowej Navicentrum, Wrocław, sygn. 17663), tab. 4. Najnowsze dane dot. stanu ilościowego poszczególnych armatorów pływających po Odrze zob. *Strategia rozwoju Odratrans S.A.*, Wrocław 1996, s. 55 (kopia w posiadaniu autora) oraz E. Ossowski, *Żegluga Bydgoska S.A.*, [w:] *Gospodarcze wykorzystanie Odry. Regionalna konferencja problemowa Zielona Góra 6-7 marca 1997*, Szczecin 1997, s. 170.

tak aby maksymalnie wykorzystywać szlak wodny nawet przy niskich stanach wód⁶⁷.

Wraz z kryzysem lat osiemdziesiątych, a później ze zmianami strukturalnymi lat dziewięćdziesiątych pogarszała się sytuacja stoczni polskich produkujących jednostki śródlądowe. Zakłady ratowały się produkcją na eksport, ale były to działania przedłużające agonię. Budowa nowych jednostek we wszystkich stoczniach polskich uległa zmniejszeniu z 201 jednostek wybudowanych w 1989 roku do zaledwie 51 w 1994. Działalność remontowa stoczni została także ograniczona. W 1989 roku wyremontowano łącznie 260 jednostek pływających, by w 1994 roku wyremontować tylko 133 jednostki⁶⁸.

W związku ze złą sytuacją finansową 10 lipca 1994 roku upadłość ogłosiła stocznia „Odra” ze Szczecina, a w niespełna rok później, 6 czerwca 1995 roku Remontowa Stocznia Rzeczna w Nowej Soli. Zarząd komisaryczny ustanowiony został we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej oraz w Remontowej Stoczni Rzecznej. Wszystkie stocznie produkujące na potrzeby żeglugi śródlądowej przynosiły w połowie lat dziewięćdziesiątych straty. Jak określono w informacji Najwyższej Izby Kontroli z 1996 roku, wynikały one z przystąpienia do budowania nowych jednostek „z obawy przed utratą przyszłych zamówień. W warunkach konkurencyjności rynkowej ujawniły się niejednokrotnie nieprzewidywane trudności w wynegocjowaniu cen kontraktowych pokrywających koszty własne sprzedaży obiektów pływających. W tych okolicznościach dla części zleceń już na etapie planowania założono ich nieopłacalność”⁶⁹. W latach dziewięćdziesiątych z uwagi na zmianę warunków gospodarowania wielu armatorów zrezygnowało z remontów w stoczniach na rzecz tańszych remontów w zakładach prywatnych bądź prowadzonych we własnym

⁶⁷ J. K u l c z y k, J. D u d z i a k, *Warunki odnowienia i rozwoju polskiej floty śródlądowej*, „Przeгляд Komunikacyjny” nr 11, 1995, s. 7-12; podobną opinię przedstawiła NIK we wnioskach z kontroli 1985 r., zob. *Informacja o wynikach kontroli działalności eksploatacyjnej...*, s. 26.

⁶⁸ NIK Wrocław, *Informacja o wynikach kontroli...* 1996, s. 30.

⁶⁹ *Tamże*, s. 34. Na s. 33 podano przykład działalności Remontowej Stoczni Rzecznej z Wrocławia: „Na realizacji zlecenia dla armatora holenderskiego, dotyczącego wykonania zbiornikowca śródlądowego «Helena» RST we Wrocławiu poniosła straty w wysokości 7142 mln zł, przy czym koszty wytworzenia produktu sięgały kwoty 14 773 mln zł, natomiast przychody ze sprzedaży tylko 7631 mln zł. Niskie przychody z tytułu budowy tego zbiornikowca były konsekwencją m.in. pomniejszenia przez zleceniodawcę ceny sprzedaży w związku ze zgłoszoną i uznaną przez Stocznię reklamacją jakościową (złe wymalowanie kadłuba) o kwotę 2857,5 mln zł oraz z tytułu opóźnionego – o prawie 9 miesięcy – wykonania zadania, dodatkowo o kwotę 580,5 mln zł. Łączna wysokość sankcji finansowej zastosowanej wobec Stoczni w kwocie 3438,0 mln zł, odpowiadała 45% wielkości ceny uzyskanej za sprzedany wyrób”. Stocznia w 1994 r. sprzedając 7 jednostek, na sześciu poniosła straty w łącznej wysokości 18 025 mln zł (wszystkie kwoty w starych zł).

zakresie. Najdalej poszła spółka Odratrans S.A., która wykupiła część produkcyjną Wrocławskiej Stoczni Remontowej⁷⁰.

W latach dziewięćdziesiątych – przede wszystkim na dolnej Odrze – zaczęły się pojawiać niewielkie prywatne firmy armatorskie żeglugi śródlądowej. Przeważnie posiadały one tabor, którego pozbywały się państwowe przedsiębiorstwa. Na szczególną uwagę zasługuje pojawienie się w rejonie dolnej Odry polskiego przedstawicielstwa jednego z największych armatorów europejskich – Deutsche Binnenreederei. Polski oddział tej firmy, noszący nazwę Odra – Lloyd, w 1998 roku posiadał sześć pchaczy typu KSS 300 oraz jeden mały pchacz typu KS SB 140, wszystkie przystosowane do ruchu na kanałach, ponadto sześć dużych 1200-tonowych barek pchanych, które z uwagi na gabaryty mogły być wykorzystane tylko w relacji Bielinek – niemieckie porty Zalewu Szczecińskiego. Do dyspozycji oddziału w każdej chwili znajdowało się ok. sześćdziesięciu różnego typu barek pchanych, które bądź przebywały w porcie szczecińskim, bądź mogły szybko zostać tam sprowadzone. O sile polsko-niemieckiego armatora może świadczyć fakt, iż w 1997 roku przewiózł on prawie 900 tys. ton towarów i jest największym przewoźnikiem żeglugi śródlądowej na terenie dolnej Odry⁷¹.

Zjawisko coraz większego zacofania technicznego polskiej floty przy katastrofalnej sytuacji na środkowym biegu Odry spowodowało pojawienie się opinii o niecelowości inwestowania w żeglugę śródlądową⁷². Mimo planów zagospodarowania Odry podjętych przez stronę polską⁷³ oraz niemiecką⁷⁴ nie wydaje się, aby

⁷⁰ M. Turek, *Stan i perspektywy rozwoju żeglugi na Odrze do 2000 r. na przykładzie Odratrans S.A.*, [w:] *Odra – szanse i wyzwania w świetle doświadczeń europejskich*, Wrocław 1997, s. 78 oraz informacje zawarte w *Strategii rozwoju Odratrans S.A.*, Wrocław 1996.

⁷¹ Odra – Lloyd, Szczecin, ul. Celna 1, Materiały wewnętrzne.

⁷² J. Stanielowicz, *Szczecin i Odra w przeszłości i perspektywie*, ZNUS nr 95, PWTiŁ nr 2, Szczecin 1992, s. 115-117; H. Sałmonowicz, *Dotychczasowy i przewidywany rozwój żeglugi śródlądowej na Pomorzu Zachodnim*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1990, z. 1-2, s. 84; tenże, *Żegluga śródlądowa w rejonie estuarium Odry*, [w:] *Estuarium Odry i Zatoka Pomorska w rozwoju społeczno-gospodarczym Polski*, red. H. Bronek, Szczecin 1990, s. 162; M. Miłkowsk i, *Możliwości dalszego działania polskiej żeglugi śródlądowej w Europie Zachodniej po 1992 roku*, „Przegląd Komunikacyjny” 1990, nr 3, s. 56 i n.

⁷³ *Raport w sprawie przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych*, Warszawa, listopad 1994 (oprac. Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej); *Program rozwoju drogi wodnej Odry do 2005 roku*, Materiały dla Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów, oprac. MOŚZNiL, MTiGM oraz Ministerstwo Przemysłu i Handlu, Warszawa, IX 1995. Najszersze omówienie problemów zawartych w *Raporcie i Programie* znaleźć można w materiałach z konferencji w Zielonej Górze 6-7 III 1997 r. (*Gospodarcze wykorzystanie Odry*, Zielona Góra 1997; tamże omówienie wielu aspektów tych zagadnień, m.in. H. Sałmonowicz, *Transformacja żeglugi śródlądowej w Polsce do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej*, s. 33-49 oraz A. Kwapiszewski, *Odrzańska Droga Wodna – program przystosowania rzeki Odry do europejskiego systemu dróg wodnych*, s. 17-32) oraz w materiałach z konferencji we Wrocławiu 4-5 XI 1997 r., *Odra – Szansa i wyzwania w świetle doświadczeń europejskich*, Wrocław 1997; tamże artykuł L. Bągińskiego, *Program rozwoju drogi wodnej rzeki Odry*, s. 39-42 oraz M. Cehaka, *Koncepcja uruchomienia i realizacji programu rozwoju drogi wodnej Odry do 2005 roku*, s. 43-50). Pełne informa-

polepszenie warunków nawigacyjnych na Odrze nastąpiło w tym stuleciu. Jedyną nadzieją w tym, iż podobnie jak po wielkiej powodzi, która nawiedziła tereny leżące w górnym i środkowym biegu Odry w roku 1903, a której efektem była budowa wielu zbiorników retencyjnych oraz innych budowli hydrotechnicznych mających niebagatelny wpływ na drogę wodną, powódź z roku 1997 zaowocuje wieloma pracami hydrotechnicznymi, które jako jeden z efektów przyniosą poprawę warunków żeglugowych na Odrze⁷⁵.

Marek Zawadka

DIE BINNENSCHIFFE AN DIE ODER IM XX. JAHRHUNDERT

Zusammenfassung

Der Aufsatz ist dem Oder Fahrpark im XX. Jh. gewidmet. Es wurde ein qualitativer und quantitativer Stand in der Zeit vor dem II. Weltkrieg dargestellt. Ein Hauptpunkt der Betrachtungen bildet ein Problem, das eine Betätigung der polnischen Binnenschifffahrt nach dem Jahre 1945 betrifft. Es wurden in Kürze die mit der sowjetischen Oder Nutzung verbundenen Probleme dargestellt, und vor allem ein gesetzwidriger Raub der Barken und Oder Schlepper. Der 2. Teil der Abhandlung wurde dem Ausbau und der Modernisierung der Oder Werfte, sowie auch der Entstehung hier gebauten, neuzeitlichen, geschobenen Barken, Schubboote und Motorkhane gewidmet. Es wurde ein Rückgangsprözeß des Oder Fahrparks in den 80^{er} und 90^{er} Jahren dargestellt. Es wurden auch die Probleme angezeigt, die mit dem Prozeß der Eigentums umgestaltungen in den Werften und unter dem Schiffsbesitzern verbunden sind.

cje przynosi praca, na której oparto podane wyżej propozycje: *Studium przystosowania Odry do europejskiego systemu dróg wodnych*, Wrocław 1994 (Biblioteka Navicentrum).

⁷⁴ Niemieckie projekty dot. Odry znalazły najpełniejsze odbicie w: *Entwicklungspotentiale der Binnenschifffahrt in der Oder-Region. Projekt*, Berlin – Potsdam 1994. M. Z a w a d k a, *Odra w wybranych aspektach stosunków polsko-niemieckich w latach dziewięćdziesiątych*, [w:] *Ekonomiczne aspekty dostosowania polskiego prawa, regulacji i instytucji w Ochronie środowiska do rozwiązań Unii Europejskiej*, Materiały konferencji naukowej, Zagórze k. Świdnicy 5-7 XII 1997, Wrocław 1999, s. 252-257.

⁷⁵ Biuro Koordynatora Programu Rządowego Odry 2006 – Wrocław, *Założenia programu modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego, Program Odry 2006, Projekt, Materiały dla Rządu RP*, Wrocław, 5 VI 1998. Program dla Odry (maszynopis) MOŚZNIŁ, Wrocław 24 III 1999 r.