

ZAGOSPODAROWANIE TRANSPORTOWE ODRY I PERSPEKTYWY POLSKO-NIEMIECKIEJ WSPÓŁPRACY EKSPLOATACYJNO-INWESTYCYJNEJ

Temat Odrzańskiej Drogi Wodnej od połowy lat osiemdziesiątych nie jest nośny. Zapomniano też o „Programie Wisła” uchwalonym 16.06.1978 r., w wyniku którego powstały setki opracowań naukowych, badawczych i projektowo-planistycznych, ale też i edycyjnie przepięknych wydawnictw monograficznych, np. „Wisła. Monografia rzeki”, praca zbiorowa pod redakcją prof. A. Piskozuba z Uniwersytetu Gdańskiego (WKiŁ, Warszawa 1982). Zakładano wydatkowanie na Wisłę ponad 1,7 bln zł w ciągu 20 lat (do 2000 r.), w wyniku czego miano uzyskać drogę wodną mającą pozwolić żegludze transportowanie nią aż 110 mln t ładunków rocznie, głównie węgla. Zwolennicy rozwoju strefy Odry zaproponowali wtedy też rządowi program uczynienia z całej rzeki drogi wodnej IV klasy, czyli dla barek o ładowności 1350—1500 t, kosztem ówczesnych 812 mld zł. Innymi słowy przyjmowano, że budżet kraju pozwoli na średnio roczne wyłożenie, na Wisłę i Odrę, po minimum 125 mld zł, gdy realiści już w tym czasie powątpiewali w powodzenie superpriorytetowych planów zbudowania ponad 1,5 mln mieszkań w pięcioleciu 1976—1980¹. W rekordowym pod względem przewozów żeglugowych 1980 roku przetransportowano Odrą około 14,8 mln t towarów, w 2000 roku chciano przewieźć już... 70 mln t.

Po 1981 r. wszystkie te plany zaczęły odchodzić w zapomnienie. Jeszcze w maju 1985 r. Wojewódzki Komitet Naukowo-Techniczny NOT ds. Gospodarki Morskiej w Szczecinie zorganizował interesującą konferencję w Świnoujściu nt. „Odra w systemie transportowym kraju”, przebiegały na niej głosy niepokoju o stan tej arterii żeglugowej. Zerowym wynikiem — z racji żądań w starym stylu o pieniądze z budżetu — zakończyła się konferencja odrzańska, z elementami tematyki wiślanej, w międzynarodowej obsadzie, na temat „System śródlądowego transportu wodnego w Polsce”, przygotowana z ogromnym rozmachem przez Zakład Budowy Statków Politechniki Wrocławskiej przy poparciu zainteresowanych przedsiębiorstw i resortu komunikacji, w październiku 1987 r. Od tego czasu publicznie o Odrze nie dyskutuje się — wielu piewców wielkiej Odry ogarnęło zniechęcenie, a realistów jest zbyt mało, aby przebić się ze swymi racjami.

¹ Miłkowski M.: *Zagospodarowanie rzek w planach gospodarczych PRL*, Gospodarka Planowa nr 9/1987, s. 373—378.

Rzeka zawsze odgrywała dużą rolę w życiu Polski, dosłownie od zarania naszej państwowości, i gdy Polska powróciła w 1945 r. na ziemie zachodnie, wybitni znawcy zagadnień już w trzy lata później opublikowali „Monografię Odry”, w której pragnęli „dać coś nowego i oryginalnego, a nie popularyzować jedynie wyniki nauki niemieckiej”, przy czym już w założeniu „ustalono, że ma to być wydawnictwo naukowe, a więc oparte na oryginalnym, nowym opracowaniu materiałów”, do tego obiektywne i „ma spełniać zadanie uświadamiające”, bowiem monografia ta nie jest przeznaczona „wyłącznie dla specjalistów, lecz i dla wykształconego ogółu” (Przedmowa, s. XIII, XIV)².

Po trzydziestu latach, w 1976 r., Wł. Jacher z Instytutu Śląskiego w Opolu, badający „Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nadodrza”, tak oto ujmuje — na podstawie terenowych badań empirycznych — postrzeganie Odry przez najbliższych jej mieszkańców:

„Skojarzenia historyczne, jakie wywołuje Odra w świadomości mieszkańców województw nadodrzańskich są i dziś najsilniejsze (...) Odra stała się określoną przesłanką do wzmożenia odczuć patriotycznych (...) w świadomości tej *Odra jest wyłącznie drogą komunikacyjną*, którą z południa na północ odbywa się ruch barek. Odra widziana jako droga wodna, szlak komunikacyjny, element kontaktów ze światem — dzisiaj tylko w tych aspektach ona się liczy”. Nieco dalej podkreśla, iż „większość mieszkańców gmin nadodrzańskich ma stosunek bierny, a nierzadko wrogi do rzeki, która więcej szkodzi niż pomaga (...), jest rzeczą dość niepokojącą, że ludność żyjąca nad Odrą tak niewiele z niej korzysta, a jeszcze mniej się od niej spodziewa. Fakt ten jest jeszcze jednym argumentem za kompleksowym zagospodarowaniem tej rzeki (...), ci sami ludzie, którzy powiadają, że ich związki z Odrą są bardzo słabe, równocześnie podkreślają swoje nadzieje i oczekiwania związane z uregulowaniem i modernizacją Odry. Spodziewają się wielu korzyści płynących z zagospodarowania Odry (...). O zainteresowaniu modernizacją Odry świadczy i fakt, że wobec tego problemu nie ma prawie osób obojętnych”³.

Tyle zamiast wstępu do tematu, przy czym warto podkreślić jeszcze, że wyniki badań prof. Wł. Jachera — dziś pracującego w katowickim Naukowym Instytucie Śląskim — pozostają aktualne, czego dowodem powracanie tematyki odrzańskiej i to zawsze w temperaturze mocno gorącej. Dowodem na to jest rodzenie się MADO — Międzyregionalnej Agencji Dorzecza Odry — o której nieco dalej.

1. WYKORZYSTANIE ŻEGLUGOWE ODRY

Odra z punktu wykorzystania jej dla celów transportowych przechodziła kilka wyraźnych faz rozwoju i upadku. Lata bezpośrednio powojenne, tak z punktu widzenia drogi wodnej jak i jej eksploatacji oraz administracji, najpełniej — moim zdaniem — przedstawił S. Gruszecki

² Monografia Odry, studium zbiorowe pod red. A. Grodka i in., Instytut Zachodni — Poznań 1948.

³ Jacher Wł.: *Wzory społeczno-kulturowe ludności Odry i Nadodrza*, materiały na konferencję naukową Zakładu Naukowo-Badawczego Komisji Odry przy Instytucie Śląskim, Opole, 9.09.1976 r.

z opolskiego Instytutu Śląskiego⁴. Dokumentuje on, iż Odra wraz z infrastrukturą została formalnie przekazana stronie polskiej przez władze radzieckie dopiero w sierpniu 1946 r. Dokonywała tego radziecka komendantura Odrzańskiego Oddziału Dróg Wodnych w Nowej Soli, do którego należały wszystkie porty, stocznie i śluzy. Czyszczenie nurtu rzeki z licznych zatorów powstałych skutkiem wysadzenia mostów lub zatopienia statków i uszkodzenia śluz oraz jazów prowadzono bardzo intensywnie od chwili przesunięcia się linii frontu na zachód, co umożliwiło odbycie pierwszych rejsów radzieckich na przełomie czerwca i lipca 1945 r., ale tylko na trasie Koźle — Wrocław, nieco później jednostki docierały ze Śląska do Szczecina. W dniu 28.05.1945 r. miało miejsce podpisanie w Nowej Soli aktu przejęcia 25 holowników, 3 barek motorowych i 80 barek bez napędu, znajdujących się w portach Koźla i Wrocławia. Był to początek floty odrzańskiej. Według archiwalnych zapisów przewieziono Odrą w 1945 r. (do sierpnia!) 14 978 t ładunków wykonując pracę 4 468 301 tkm. Pierwszy polski pociąg holowniczy z węglem załadowanym w Koźlu dotarł do Szczecina 29.05.1946 r. po trzynastu dniach żeglugi! Lata następne były już wyraźnie lepsze: w 1946 r. przewieziono polskimi statkami po Odrze 52 692 t ładunków wykonując 27 963 046 tkm, w 1950 r. — 761 100 t i 223,3 mln tkm, zaś załamanie gwałtowne trendu wzrostowego nastąpiło w 1956 r. Dane statystyczne dla tych lat zawarte są w tabeli 1 w rozbięciu na poszczególne armatorów.

Dla informacji warto podać, że armatorzy ci, jako samodzielne przedsiębiorstwa państwowe, zostali powołani — w wyniku przekształcenia (rozbięcia) Państwowej Żeglugi na Wiśle i Państwowej Żeglugi na Odrze — z początkiem 1951 r. (ściślej od 1.10.1950 r.). Na Odrze działają trzy przedsiębiorstwa żeglugowe:

- a) wrocławska „Żegluga na Odrze” — największy armator rzeczny w Polsce, pływający po całej Odrze aż do Swinoujścia oraz za granicę,
- b) Żegluga Szczecińska obsługująca dolną Odrę, a także pobrzeże Bałtyku i przewozy za granicę (przede wszystkim do Berlina),
- c) Żegluga Bydgoska pracująca na dolnej Wiśle, drodze wodnej Wisła — Odra, Warcie, a także na dolnej Odrze i poza krajem aż w systemie Renu.

Nie ma ścisłego rozgraniczenia stref działania terytorialnego poszczególnych żeglug, lecz wobec należenia do nich portów publicznych (tj. ogólnie dostępnych dla każdego klienta), wypływają swoją flotą na tereny przyległe tylko z ładunkami tranzytowymi lub jeśli porty przeznaczenia (wyładunku) leżą poza ich własną strefą działania. Żegluga Bydgoska — przyjęło się umownie — około 20% całości swoich przewozów wykonuje na Odrze, zaś jej port w Kostrzynie leżący w ujściu rzeki Warty (zaledwie 1,5 km od Odry) zazwyczaj traktuje się jako port odrzański, zwłaszcza, że dopiero w 1966 r. wrocławska „Żegluga na Odrze” przekazała go Żegludze Bydgoskiej, a do tego czasu był on — jego przeładunki — wykazywany w wynikach portowych rzeki Odry.

⁴ Gruszecki S.: *Przejęcie i zagospodarowanie Odry w rejonie Koźla*, monografia Ziemia Kozielecka, t. III, s. 81–93, Instytut Śląski — Opole 1974; tenże, *Administracja wodna i żegluga śródlądowa na Odrze od maja 1945 r. do sierpnia 1946 r.*, Studia Śląskie, seria nowa, t. XXVII, s. 325–350.

PRZEWOZY TOWAROWE POLSKĄ ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ
WEDŁUG ARMATORÓW

(w tys. t/mln tkm)

Armator	1960	1970	1980 (rekord)	1982	1989	1990	1991	
Żegluga na Odrze (Wrocław)	1 616	3 133	11 644	6 392	7 823	4 741	3 978	
	755,3	1655,5	1689,7	1 109	767,4	592,5	376,4	
Żegluga Szczecińska	348,2	1 333	2 540	1 855	1 266	1 043	694,8	
	21,7	97,7	139,6	90,2	62,9	53,6	34,7	
Żegluga Bydgoska	297,8	998	3 083	1 551	2 659	2 484	2 126	
	94,3	372,9	402,9	311,8	311,5	374,6	317,5	
Żegluga Gdańska	173,0	484,0	819,0	810,0	646,0	420,0	308,6	
	10,0	25,9	15,6	16,3	13,5	7,98	5,86	
Żegluga Warszawska	228,1	2 209	2 736	2 323	986	729	454,6	
	12,4	117,5	59,4	23,4	2,8	2,2	1,17	
Żegluga Krakowska	141,8	612,0	1 314	637,0	601,0	336,0	245,5	
	7,0	24,6	16,7	10,8	2,8	2,2	1,17	
Żegluga Żegluga Mazurska (Giżycko)	146,1	68,0	111,0	113,0	48,0	43,0	20,4	
	3,6	0,7	1,4	1,5	0,7	0,4	0,10	
Ogółem	tys. t	2 951	8 837	22 247	13 708	14 028	9 793	7 828
	mln km	904,3	2294,8	2325,3	1565,6	1188,8	1034,4	736,7

Powracając do tabeli 1 i wyników eksploatacyjnych zestawionych dla ogółu polskich armatorów, daje się łatwo zauważyć, że wszyscy oni odnotowali spadek przewozów szczególnie w ostatnich trzech latach, choć też po 1980 r. nigdy nie było dobrych wyników. Jest to odzwierciedleniem kryzysu gospodarczego w Polsce, który daje o sobie znać we wszystkich rodzajach transportu, co pokazuje tabela 2.

Nie tylko kryzys gospodarczy odbija się na tych wynikach przewozowych. „Biednemu zawsze wiatr w oczy”, tak jest i z żeglugą rzeczną zależną w pierwszej kolejności od jakości drogi wodnej, a w uproszczeniu od głębokości na szlaku czyli od ilości wody w rzece, szczególnie płynącej swobodnie, nie zestopniowanej (skanalizowanej). Kilka lat z rzędu było — wraz z 1991 r. — okresem suchym, z bardzo niewielkimi opadami atmosferycznymi.

TABELA 2

PRZEWOZY TOWAROWE W POLSCE WG RODZAJÓW TRANSPORTU
(w mln t/mld tkm)

	1960	1970	1980	1982	1989	1990	1991
Przewozy ogółem (wraz z transp. morskim i lot.)	719,9 755,3	1289,5 1655,5	2753,3 1689,7	1865,1 1 109	1820,6 767,4	1298,8 592,5	?
w tym:							
PKP	286,9 66,5	382,3 99,3	482,1 134,7	402,1 112,7	388,9 111,1	281,7 83,5	227,8 65,1
samochody ciężarowe	408,2 5,7	862,6 15,8	2168,0 44,6	1379,3 34,0	1317,9 36,4	915,7 30,0	?
rurociągi*)	0	6,98 15,4	17,1 40,7	16,6 36,8	17,7 41,2	13,9 33,0	10,4 26,4
Żegluga śródlądowa	3,0 0,9	8,8 2,3	22,2 2,3	13,7 1,6	14,0 1,2	9,8 1,0	7,8 0,74

*) Transport rurociągowy zainstalowano w Polsce w 1964 r. przeliczając 2 903 mln t i 1 706 mld tkm ropy naftowej.

TABELA 3

OPADY ATMOSFERYCZNE, ODPLYWY RZECZNE I ZASOBY WODNE
W POLSCE

	1980	1985	1989	1990
a. Opady atmosferyczne (mm) (opady średnie w 35-leciu 1951—1985 wyniosły 617,6 mm)	764,1	610,5	541,1	578,4
b. Odplywy w dcm ³ /km ² (odplywy średnie w 35-leciu 1951—1985 dla całej Polski — 174 dcm ³ /km ² odplywy średnie w 35-leciu 1951—1985 dla całej Polski — 174 dcm ³ /km ² przy opadach w tymże dorzeczu zaledwie 592,1 mm na rok w tym okresie)	285	190	169	139
c. Zasoby wodne = odplywy w km ³ :				
— opady (łącznie z obszarami zlewni poza granicami Polski)	268,4	214,4	190,4	203,1
— odplywy	89,0	59,4	52,8	43,3

Źródło: „Ochrona środowiska 1991”, seria „Materiały i opracowania statystyczne”, GUS — Warszawa 1991, tabl. I, s. 16 i tabl. 5/31, s. 61.

Dane zestawione w tabeli 3 są jednoznacznie wymowne. Wynika z niej, że opady te począwszy od 1985 roku były znacznie niższe niż opady średnie w trzydziestopięcioletniu 1951—1985, w którym to okresie polska żegluga śródlądowa odnotowała swój niepodważalny najwyższy w historii rozwój (wielkość przewozów), ściśle lata 1958—1981, były non stop okresem o stałym trendzie wzrostowym przewozów. Podkreślenia wymaga zjawisko, że susza dotykała w większym stopniu dorzecza (zlewnię) Odry niż pozostałe terytorium Polski (zagadnienie to rozwinięte szerzej zostanie przy omawianiu jakości drogi wodnej).

Skoro w ostatnich latach gwałtownie spadały przewozy żeglugowe, to jest oczywiste, że zjawisko to ma też odbicie w wolumenie przeładunkowym towarów w portach rzecznych. Przeładunki odrzańskich portów rzecznych (wraz z Kostrzynem) zestawione zostały w tabeli 4 na tle przeładunków rekordowych dla danego portu. Zestawienie to nie zawiera danych za 1991 rok, gdyż zmiana właściciela niektórych z nich, niedostosowanie jeszcze statystyki do tych zmian, uniemożliwiła uzyskanie tych danych (wiadomo jednak, że np. port Kostrzyn przeładował w 1991 roku tylko 71 474 t towarów).

TABELA 4

PRZEŁADUNKI W ODRZAŃSKICH PORTACH PUBLICZNYCH
(w tys. ton)

Port publiczny	Rok rekord. przeładunku	1980	1983	1989	1990	1991
Gliwice	1957 — 2718	1888	1194	1598	973	
Koźle	1938 — 3858	674	268	215	105	
Opole	1975 — 212,2	122	66	81	3	
Wrocław (oba porty)	1978 — 2135	1773	1034	1229	831	
Malczyce	1936 — 882	73	94	33	16	
Głogów	1936 — 83	*	11	8	0	
Nowa Sól	1937 — 85	43	10	0	0	
Cigacice	1975 — 28	27	6	0,2	0	
Kostrzyn nad Wartą**	1934 — 183	114	104	56	74	71
Szczecin	1972 — 3097	2410	1218	1117	596	

* Port Głogów uruchomiono „na nowo” dopiero w 1982 r. po kilkudziesięcioletniej przerwie.

** Dla Szczecina podano wyłącznie przeładunki ogółem żeglugi śródlądowej, które np. w 1913 roku wynosiły 5053 mln t, w 1936 r. — 4270 mln t i w 1972 r. — 3097 mln t dla wszystkich armatorów, zaś dla lat 1983, 1989 i 1990 podano wyłącznie przeładunki „Żeglugi na Odrze”.

Obraz wyników eksploatacji żeglugowej rzeki Odry nie byłby jednak w świetle tabel 1 i 4 pełny, gdyby — pamiętając o skutkach suszy (tabela 3) — nie odnotować faktu, że szukając zatrudnienia dla swej floty na lepszych drogach wodnych, znaczną część taboru armatorzy skierowali do Europy Zachodniej. Stąd w rezultatach przewozowych ujętych w ta-

beli 1 mieszczą się także przewozy zagraniczne tak z ładunkami z i do Polski jak i z pozyskanymi do przewozu w kabotażu czyli między portami obcymi. W przewozach zagranicznych biorą w zasadzie udział tylko trzej armatorzy odrzańscy, sporadycznie Żegluga Gdańska, zaś Żegluga Warszawska wyłącznie na podstawie wydzierżawiania swoich statków Żegludze Bydgoskiej. Wielkość przewozów zagranicznych polską flotą rzeczną ujęta została w tabeli 5.

Że dla przedsiębiorstw żeglugowych te przewozy zagraniczne są niezmienne istotne — abstrahując od wpływów dewizowych — najlepiej świadczy udział procentowy tych relacji w stosunku do ogółu przewozów (porównanie — tabele 1 i 5), i tak przewozy zagraniczne dla wrocławskiej „Żeglugi na Odrze” stanowiły w 1980 r. = $1\ 366\ 926 : 11\ 644\ 254 = 11,7\%$ licząc w tonach, a w tonokilometrach ($256\ 021\ 601 : 1\ 689\ 639\ 132$) = $15,3\%$, a w ostatnich latach odpowiednio: 8,7% i 33,0% w 1989 r., 18,2% i 55,8% w 1990 r. oraz w 1991 r. — 30,6% i 81,9%. Dla Żeglugi Bydgoskiej wielkości te są jeszcze wyższe: 1989 r. — 24,3% w tonach i 81,9% w tkm, 1990 r. — 33,3% i 88,8% oraz 1991 r. — 49,5% i 91,5%.

TABELA 5

PRZEWOZY ZAGRANICZNE POLSKĄ ŻEGLUGĄ SRÓDLĄDOWĄ
(w t/tkm)

Armator	1989	1990	1991
Żegluga na Odrze	679 644	863 000	1 218 897
	253 663 151	330 681 000	308 115 743
Żegluga Szczecińska		45 561	28 180
		6 667 295	3 085 122
Żegluga Bydgoska	647 132	827 149	1 051 769
	279 392 570	332 779 466	290 451 985
Żegluga Warszawska		11 458	46 003
		1 283 296	5 060 330

Odra wykorzystywana jest nie tylko przez polskie statki rzeczne, ale też przez zagraniczne wpływające do polskich portów. Było ich sporo, głównie pod banderą RFN i Berlina Zachodniego, a to w:

1973 r. — 222 barki	1982 r. — 212 barek
1974 r. — 379 barek	1983 r. — 315 barek
1975 r. — 447 barek	1984 r. — 363 barki
1976 r. — 663 barki	1985 r. — 359 barek
1977 r. — 144 barki	1986 r. — 311 barek
1978 r. — 116 barek	1987 r. — 238 barek
1979 r. — 85 barek	1988 r. — 562 barki
1980 r. — 153 barki	1989 r. — 492 barki z 200 816 t
1981 r. — 235 barek	1990 r. — 734 barki z 333 569 t

Pośród statków zagranicznych były też na polskich wodach jednostki szwajcarskie, ale większość pochodziła z Berlina Zachodniego i z RFN, np. pomiędzy podanymi powyżej było ich w 1986 r. — 275 ze 137 200 t ładunków, w 1987 r. — 222 ze 116 500 t i w 1988 r. — 550 z 262 000 t.

Odra była też w znacznym stopniu wykorzystywana przez flotę NRD, ale na podstawie „Statistisches Jahrbuch der DDR”, np. z 1982 r., tabela 3, s. 205, można dowiedzieć się, że na Odrze przeładunki w portach wynosiły około 2,6 mln t rocznie, lecz przez porównanie danych o przewozach w całej NRD z tabeli 6 przeze mnie zestawionej wydedukować można bez większego błędu, że kraj ten transportował Odrą około 2,6 mln t ładunków rocznie.

Flota NRD korzystała z połączenia kanałowego Odra — Sprewa mającego początek w Fürstenberg/Przybrzegu, 553,45 km rzeki Odry, które jest nadal zamknięte dla statków polskich. Jednostki NRD najczęściej płynęły do portu Eisenhütten-Stadt oraz ze stoczni Ratzdorf w ujściu Nysy Łużyckiej, a także do i z portu Frankfurt n. Odrą i przede wszystkim do i z połączenia Odra — Hawela w Hohesaaten/Zatoń Górna, w 667,0 km rzeki Odry, prowadzącego — poprzez podnożnię statków Niederfinow — do Berlina i dalej w kierunku Łaby i Renu. W relacji Berlin — Szczecin — Niemcy, ale także statki pod banderą Czechosłowacji, z reguły płyną drogą wodną równoległą do Odry — na odcinku Hohensaaten — Gartz — drogą kanałową Fridrichsthalerwasserstrasse, o stałych głębokościach, będącą na terytorium Niemiec.

TABELA 6

INFORMACJE STATYSTYCZNE
O PRZEWOZACH ŻEGLUGĄ ŚRÓDLĄDOWĄ W NRD

Rok	Przewozy w NRD wodą		Przeładunki portowe w mln t		
	mln t	mld tkm	w całej NRD	porty Odry	rejon Königs-Wusterhausen
1960	12,633	2,252	12,9834	2,2446	1,3976
1965	12,129	2,169	14,6352	2,5647	1,3818
1970	13,660	2,358	15,7631	2,6481	1,3780
1975	14,586	2,362	15,8961	2,6708	1,4120
1976	13,945	1,947	15,8762		4,2403
1977	15,101	2,215	16,8113		4,1814
1978	15,564	2,265	17,3377		4,3567
1979	14,777	1,933	16,5051		4,2700
1980	16,319	2,159	16,9672		4,4895
1983	17,468	2,424	18,471		4,760
1984	18,690	2,642	20,181		5,125
1985	17,708	2,431	19,720		5,116
1987	18,310	2,361	20,895		6,005

UWAGA: Roczniki statystyczne NRD („Statistisches Jahrbuch der DDR”) 1977, 1980, 1982, 1985 oraz 1988 nie pokrywają się ze sobą i np. pierwotne rozbięcie przeładunków portowych na porty Odry i rejonu (zarządu Königs-Wusterhausen po 1975 r. podawane było jako całość, ale już w ostatnim dostępnym roczniku NRD 1988, na s. 15 podano tylko jedną rubrykę-kolumnę danych jako „Hafenverwaltung Oder”.

Rekapitulując ten rozdział rozważań o żegludze odrzańskiej stwierdzić należy, iż wykorzystanie transportowe Odry — mimo, iż jest to nasza najlepsza arteria wodna — jest niewielkie i od lat spada. Jednym z powodów jest polityka przewozowa Polski preferująca nadal wyłącznie PKP, głucha i ślepa na doświadczenia zagranicy. Przykładowo świat preferuje, gdzie może, transport wodny śródlądowy jako najbardziej opłacalny, najmniej energochłonny i najlepiej przystosowany ekologicznie — oto ostatnio Austriacy wykazują swoje racje następująco, co zestawione zostało w tabeli 7⁵:

TABELA 7

PORÓWNANIE EKONOMIKI
POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW TRANSPORTU

Parametr porównań	Żegluga śródlądowa	Kolej	Szosa
Moc 1 KM przemieszcza ładunek	4000 kg	500 kg	150 kg
Koszt budowy drogi	1	7	15
Koszt transportu	1	3,5	6
Zużycie energii	1	1,21	2,7

Natomiast w Polsce wobec katastrofalnej coraz bardziej sytuacji w PKP jawi się coraz więcej wypowiedzi zaskakujących, na potwierdzenie czego tylko kilka przykładów:

1. W kolejarskim tygodniku „Sygnały” nr 2138 z 25.09.1991 r. E. Mierzejewski w sporym artykule pt. „Kolej to skarb”, głosi, że „Na Zachodzie kolej przeżywa renesans, bo jest znacznie tańsza od transportu samochodowego i wodnego” i nie przytaczając źródła podaje zużycie energii i emisję zanieczyszczeń przez żeglugę rzeczną, kolej i samochody w odniesieniu do przewozów, nie bacząc na wyróżnienie także samochodów osobowych, co powinno go zastanowić, gdyż prof. dr G. Grossmann informując o „Neue Gedanken zum Schwergut — Umschlag” czyli o „Nowych badaniach nad przeładunkami ładunków” podkreśla, że chodzi o „spezifischer Energieverbrauch und spezifischer Schadstoffemission im Kombinierten Verkehr”⁶.

2. Dziennik „Glob 24” nr 34 z 26.09.1991 r., s. 13, publikuje wywiad z wiceministrem transportu i gospodarki morskiej — B. Liberadzkiem: „W transporcie doszliśmy do ściany...”, w którym stwierdza, że „w transporcie dzieje się źle, a generalnie jest to skutek nadwyżki potencjału w stosunku do popytu i rzeczywistych potrzeb gospodarki”. Wagonów mamy około 50% za dużo, samochodów ciężarowych „jest za dużo, o wiele za dużo” na około 900 000 zarejestrowanych, zaś „PKP gdyby nic nie przewoziły, a tylko istniały, to i tak pochłaniałyby 85% kosztów, czyli

⁵ Wasserstrasseverkehr und Hydroenergiegewinnung sind praktizierte Umweltpolitik, s. 6—7, Schifffahrt und Strom Nr 138, Wien, maj/kwiecień 1992.

⁶ Grossmann G.: Neue Gedanken zum Schwergut-Umschlag auf Binnenschiffen sowie zur Nutzung von Binnenschiffen für das Werstoff-Recycling, s. 68—69, Schifffahrt und Technik Nr 5, Duisburg, 1991.

jeśli coś robią, to jest to sprawa dodatkowych 15%". Minister mówi o lotnictwie, o transporcie morskim i o PKS, a ani słowa o żegludze rzecznej.

3. I wreszcie 13.04.1992 r. w „Głosie Szczecińskim” ukazuje się artykuł „Koleją taniej niż Odrą!” autorstwa byłego dyrektora oddziału Ośrodka Ekonomiki Transportu PKP, który dowodzi, że nie ma co inwestować i starać się o Odrę, bo są ze Śląska do Szczecina zelektryfikowane linie PKP, przede wszystkim tzw. „Nadodrzancka” przez Zieloną Górę „wykorzystywana zaledwie w 30—40%”. Innymi słowy nie interesowano się w latach siedemdziesiątych zagospodarowaniem Odry, bo PKP miały być lepsze, a dziś, wobec krachu na kolei — znów nie, gdyż „Nadodrzancka” jest nie wykorzystana. O tym, że zagospodarowanie rzeki, to nie tylko dogodny i tani transport (jawiący się w kompleksowym rachunku takiego przedsięwzięcia zwykle na przedostatnim miejscu ważności), ale i zabezpieczenie przed powodzią, uregulowanie stabilności poboru wody itd., nie widzi się i zauważyć nie chce.

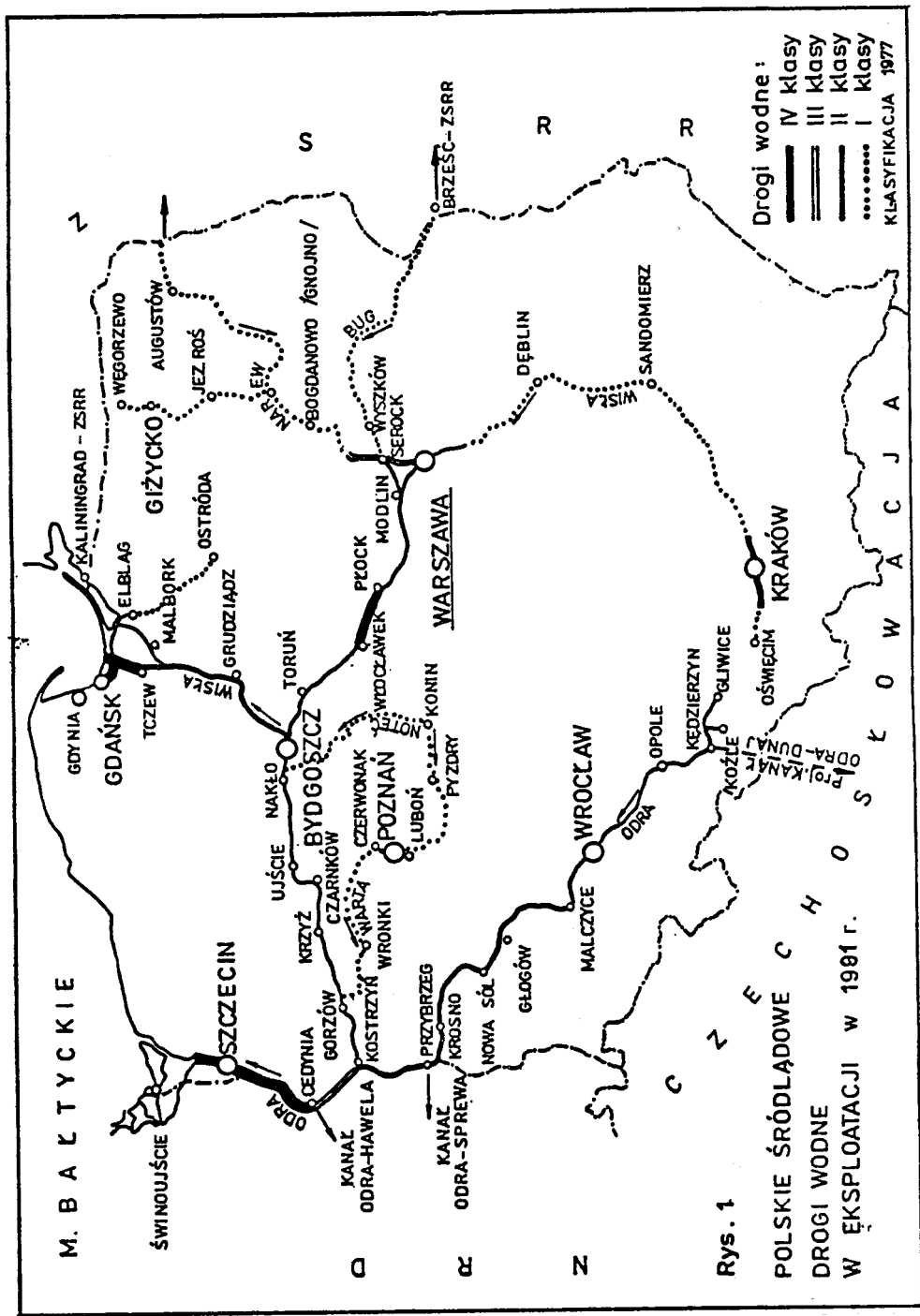
W dniu 25.09.1992 r. w Norymberdze odbyły się wielkie uroczystości otwarcia dla żeglugi całego połączenia Ren — Men — Dunaj budowanego od prawie siedemdziesięciu lat (z przerwami wojennymi i innymi). Francuzi zdecydowali się 22.10.1991 r. na olbrzymią konferencję w Strasburgu, przy poparciu EWG, w związku z budową połączenia żeglugowego Ren — Rodan. Czyżby ich ekonomika i rachunek były inne? Można by tu przywołać jeszcze przykłady z Czechosłowacji (dowóz węgla brunatnego wyłącznie przebudowaną Łabą z Usti n. Łabą do Chwaletic k. Pardubic — około 4,4 mln t rocznie na odległość prawie 180 km), z Austrii, Beneluxu i z Niemiec czy nawet ze Szwajcarii.

II. ODRZAŃSKA DROGA WODNA

Przez Odrzańską Drogę Wodną rozumie się Odrę właściwą, żeglowną czyli od morza aż do Koźła, gdzie w 98,1 km — kilometraż Odry liczony jest od ujścia do jej lewostronnej Opawy, w Ostrawie-Trzebowicach, w Czechosłowacji — odgałęzia się od niej Kanał Gliwicki wraz z tymże Kanałem Gliwickim długości 41,2 km i jego prawie sześciokilometrową odnogą, Kanałem Kędzierzyńskim. Licząc zatem od Gliwic-Portu do Szczecina, 741,6 km i dalej do Świnoujścia (Szczecin — Świnoujście, to droga wodna morsko-rzeczna około siedemdziesięciokilometrowa), długość Odrzańskiej Drogi Wodnej wynosi około $(41 + 643 + 70) = 754$ km, co najlepiej obrazują rys. 1 i 2 prezentujące polskie drogi wodne śródlądowe.

Droga ta nie jest jednolita jakościowo i z żeglugowego punktu widzenia zwykło się ją dzielić na kilka wyraźnie odmiennych odcinków:

1. **Kanał Gliwicki wraz z Kędzierzyńskim**, jest zestopniowany (kaskada) sześcioma stopniami wodnymi z dwoma śluzami komorowymi żeglugowymi na każdym stopniu o gabarytach użytkowych (długość \times szerokość śluzy \times głębokość na porogu wrót śluzy): $72 \text{ m} \times 12 \text{ m} \times 3,5 \text{ m}$. Niegdyś gwarantował głębokość 2,5 m na całej swej długości, obecnie wynosi zaledwie 170 cm z powodu niedostatecznych prac bagrowniczych i braku środków na konserwację skarp i urządzeń. Komory śluz są zbyt krótkie dla barek typu „Europa-II” (1350—1500 t ładowności) wymagają-

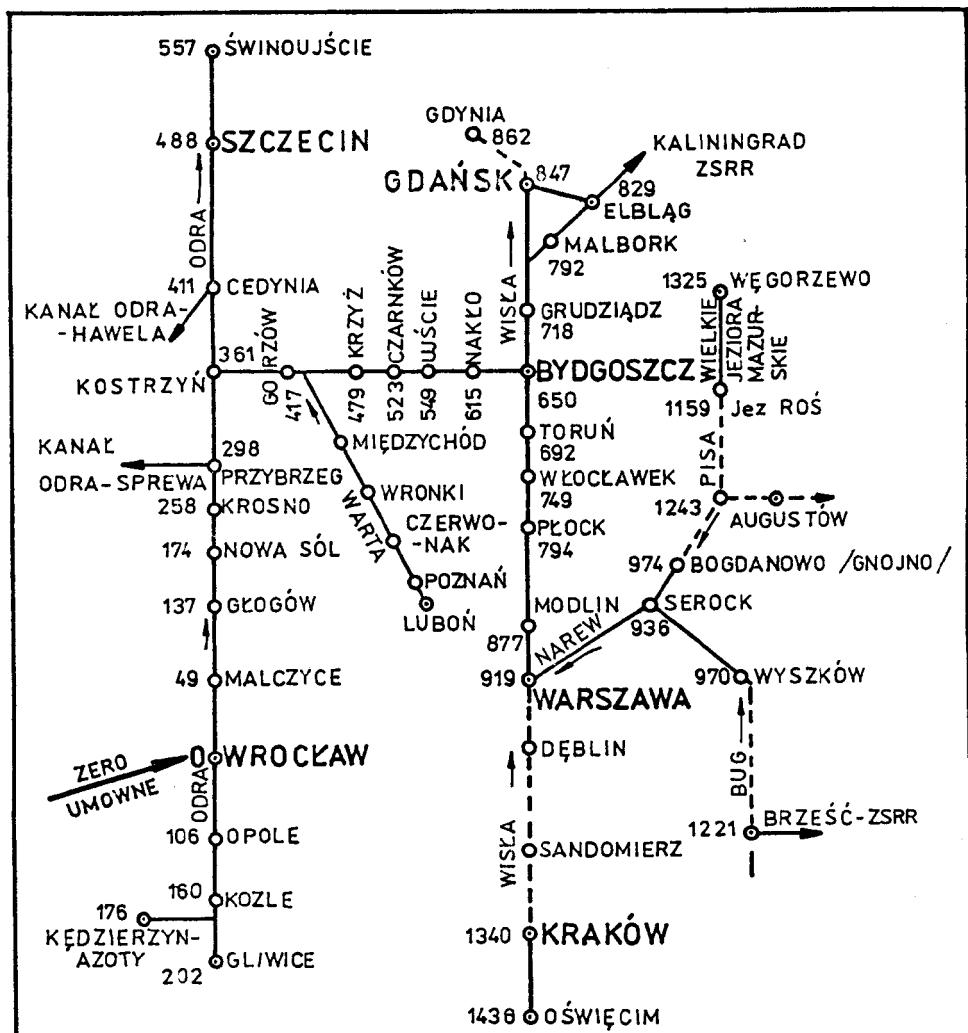


cych śluz minimum osiemdziesięciometrowych. Kanał ten oddany był do eksploatacji 8.12.1939 r. W jego 9,1 km odgałęzia się — po trasie planowanego połączenia Odra — Dunaj, w Blachowni Śl. — **Kanał Kędzierzyński** uruchomiony 25.06.1970 r. i prowadzący do Zakładów Azotowych „Kędzierzyn”, gdzie zabudowano port przemysłowy. Kanał Gliwicki bierze swój początek w porcie Koźle (wspólny wjazd) i na znacznych odcinkach pokrywa się z dawnym Kanałem Kłodnickim.

2. **Odra skanalizowana**, czyli odcinek górny tej rzeki, między Koźlem a Brzegiem Dolnym, 281,6 km, jest sztuczną drogą wodną, tzn. ma spiętrzone zwierciadło wody 23 stopniami, na których przynajmniej jedna śluza ma wymiary 186,0 m × 9,6 m × 2,5 m, a poniżej Wrocławia już tzw. gabaryty europejskich dróg wodnych IV klasy, tj. 225 m × 12 m × 3,5 m. Skaskadowanie rzeki pochodzi z lat 1891—1895 i 1905—1917 na odcinku Koźle — Wrocław — Rędzin, zaś ostatni stopień, w Brzegu Dolnym oddano do użytku w 1958 r. Od 1972 r. trwa przebudowa (modernizacja) kanalizacji tej części Odry polegająca na automatyzacji częściowej napędów i sterowania obsługą śluz oraz na przebudowie jazów (zapór piętrzących) z rozbieralnej dziewiętnastowiecznej konstrukcji stalowo-drewnianej, zwanej fachowo jazami iglicowo-koźłowymi typu Poirée, na nowoczesne zamknięcia sektorowe lub zasuwowe, stalowe, w pełni zautomatyzowane. Przebudowano je na trzynastu stopniach, na czterech są budowle, a trzy nie będą przebudowywane. Oddano też (19.05.1990 r.) na stopniu Zwanowice, 184,4 km rzeki Odry, nowoczesną śluzę komorową — z wrotami pośrednimi — o parametrach 190 m × 12 m × 3,9 m, równoległą do śluzy istniejącej, starej: 187,8 m × 9,6 m × 2,5 m. Odra górna skanalizowana umożliwi pływanie statkom na zanurzenie do 180 cm praktycznie przez cały rok, przerwy powodowane są tylko mrozami i koniecznością osłony (rozbierania) jazów iglicowo-koźłowych jeszcze nie przebudowanych bądź przyczynami technicznymi, np. od trzech lat ślimaczy się przebudowa śluzy Januszkowice, pierwszej poniżej Koźła, co oznacza, że trzeba korzystać z istniejącej małej śluzy 55 m × 9,6 m × 2 m, a to zmusza kapitanów zestawów pchanych (pchacz + dwie barki) długości około 120 m do ich rozpinania i czasochłonnego, około trzykrotnie wydłużonego w czasie, śluzowania pojedynczych jednostek. Awarią grozi — ze starości i niedostatecznych remontów — duża śluza Dobrzyń Wlk. pod Opolem, co byłoby wielką stratą dla ruchu żeglugo-wego, gdyż mała śluza na tym stopniu nie jest przygotowana na śluzowanie jakichkolwiek jednostek.

3. **Odra środkowa swobodnie płynąca** — to część tej rzeki między Brzegiem Dolnym a ujściem Warty w 617,6 km rzeki Odry. Jest ona zaledwie uregulowana ostrogami, niestety regulacja przeprowadzana w kilku etapach i uzupełniana przez Niemców nie spełniła swojego zadania. Kwestię tę ujęto w pracy monograficznej „Odrzańska Droga Wodna” następująco:

„Regulacja Odry środkowej datuje się od pierwszej połowy XIX w. Do 1942 r. prowadzono systematyczną regulację (...). Największe jednak nasilenie robót poniżej Wrocławia przypadło na lata 1855—1874. Roboty miały na celu osiągnięcie głębokości 1,0 m (...). W latach 1905—1913 koło Ścinawy, Głogowa i Krosna wykonano dalsze roboty regulacyjne, do-



Rys 2

SCHEMAT GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH W POLSCE W 1991r (Odległości w km)

świadczalne, mające na celu dać odpowiedź, czy przez dalszą regulację uda się osiągnąć głębokość 1,3 m, a przez zasilanie wodą ze zbiorników (sztucznych jezior zaporowych) — następnych 10 cm, czyli łącznie 1,4 m.

Wyniki były zadowalające, co uzasadniło podjęcie ustawy z 30.06.1913 r. zapewniającej środki finansowe na wykonanie regulacji na małą wodę do Wrocławia po Lubusz i na budowę zbiornika wodnego w Otmuchowie. Wojna światowa oraz wyjątkowo suche lata 1921 i 1922, kiedy

na odcinkach rzeki z niedokończoną regulacją w dół od Rędzina głębokości na przemiałach spadały do 0,5 m, uniemożliwiając na długo uprawianie żeglugi — spowodowały zaniechanie regulacji uzupełniającej. Podjęto ją na nowo dopiero od 1928 r. i prowadzono do 1943 r. (...), wbrew wstępnym wynikom — nie dała ona spodziewanych rezultatów i w latach suchych, mimo zasilania Odry wodą ze zbiorników w Otmuchowie i Turawie, nie można było żegludze zagwarantować w ciągu całego sezonu nawigacyjnego głębokości nawet 1,2 m. Przerwy w tych latach wynosiły często trzy miesiące (...).

Po wojnie, już w 1946 r., przystąpiono do odbudowy regulacji zniszczonej wojną. Odcinek Odry od 554 km (kanał Odra — Sprewa) do 667 km (kanał Odra — Hawela) był wyjątkowo zaniedbany, z uwagi na jego słabe wykorzystywanie żeglugowe w poprzednim okresie. Główny potok towarów był bowiem kierowany w relacji Śląsk — Berlin przez kanał Odra — Sprewa i w relacji Berlin — Szczecin przez Zatoń Górną (...). Tempo prowadzenia regulacji spadło gwałtownie po 1950 r. (...), później, w 1972 r. mieszana Komisja Polsko-Niemiecka stwierdziła zgodnie, że na odcinku od ujścia Nysy Łużyckiej po ujście Warty głębokość 1,3 m z gwarancją 85—90% przy średniej niskiej wodzie będzie można osiągnąć dopiero po przeprowadzeniu dalszej regulacji uzupełniającej (...).

Budowle regulacyjne, które były dobre dla pociągów holowniczych i statków z napędem kołowym, z chwilą wprowadzenia powszechnie omalże barek motorowych szybkobieżnych i zestawów pchanych, zaczęły po prostu walić się i uległy szybkiemu zniszczeniu (zwłaszcza ostrogi), szczególnie zniszczone zostały ostrogi regulacyjne, nie odbudowane do dziś, u ujścia Baryczy (...)⁷.

W końcu 1980 r., na konferencji NOT we Wrocławiu, stwierdziliśmy, że „Odra dziś jest około 40% gorszą drogą wodną, zwłaszcza nieskanalizowana, niż w 1973 r.”, a z kolei aktualny stan tej drogi zaprezentowaliśmy w fachowym miesięczniku „Gospodarka Wodna”⁸. Stan ten jest zły i non stop pogarsza się. Swoistą pointą do tej oceny, zatytułowanej „Przesłanki konieczności rewizji dotychczasowego traktowania rzeki Odry jako drogi wodnej żeglownej”, była zmiana odredakcyjna tytułu tych rozważań na pytający: „Odra — droga wodna żeglowna?”. I jest w tym kwestionowaniu żeglowności Odry wiele racji, bo mimo zasilania rzeki ze zbiorników retencyjnych o łącznej pojemności użytkowej ponad 458 mln m³ (na terenie polskiej zlewni Odry) średnia głębokość żeglowna z wielecia wynosi tu zaledwie 163 cm, a często spada poniżej 130 cm, co praktycznie oznacza konieczność zatrzymania okresowej żeglugi. Najgorszy jest na tym odcinku Odry środkowej odcinek bezpośrednio poniżej ostatniego stopnia wodnego w Brzegu Dolnym, aż do Głogowa, a w szczególności do Malczyc (300 km), gdzie erozja denną spowodowała wcięcie się koryta o ponad 2,0 m, a tym samym obniżenia zwierciadła wody (groźne także dla rolnictwa). Spowodowane to jest naturalnym zjawiskiem hydraulicznym jako efekt zatrzymania rumowiska, naturalnie przez rzekę niesionego i wleczonego, na stopniu Brzeg Dolny czynnym od 1958 r. Na siedmiokilometrowym odcinku bezpośrednio poniżej tego stop-

⁷ Miłkowski M.: *Odrzańska Droga Wodna*, Wyd. Morskie, Gdańsk, 1976.

⁸ Miłkowski M.: *Odra — droga wodna żeglowna?*, „Gospodarka Wodna” nr 8/1991, s. 173—177.

nia z racji tego wcięcia się i zważenia koryta obowiązuje zakaz wymijania statków. Jeśli do tego dolożyć skutki suszy w ostatnich latach, to sytuacja staje się tragiczna — po prostu żegluga przestaje na Odrze istnieć. Np. w 1991 r. na polskim odcinku Odry, czyli od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej, przerwy w żegludze trwały od 194 do 198 dni, zaś nawigacja była możliwa jedynie przez 75—79 dni i to tylko przez 18 dni na głębokość 180 cm, przez 14 — 140 cm i przez 43 — 130 cm. W 1990 r. żegluga była możliwa tylko przez 20 dni i to zaledwie na głębokości do 140 cm (to m.in. tłumaczy ucieczkę jednostek żeglugowych z Odry na drogi wodne Europy Zachodniej, gdzie mogły pływać i zarabiać).

4. **Odra dolna**, a więc odcinek rzeki od ujścia Warty po rzeczno-morski port w Szczecinie. Rzeka jest tu dobrze uregulowana, nie ma śluz, a głębokości przez średnio 310 dni w roku sięgają 200 cm, zaś poniżej Zatoni Górnej (667 km, odgałęzienie się połączenia kanałowego Odra — Hawela) warunki nawigacyjne z reguły są dobre i droga wodna uznana tu jest za szlak IV klasy. Odra od Kostrzyna — ujścia Warty — do Zatoni Górnej, to III klasa, a już powyżej ujścia Warty, aż do Koźła, dla różnych przyczyn, to tylko II klasa*. Ale i na tym fragmencie Odry są miejsca trudne żeglugowo, a nawet niebezpieczne, np. stale tuż poniżej ujścia Warty tworzy się przemiał (płycizna) przy brzegu niemieckim, podobnie jest kilka kilometrów dalej, na wysokości wsi Szumiłowo (623 km) oraz w rejonie Stara Rudnica — Kostrzynek (659 km) i wsi Osinów Dolny (663 km). Regulacja rzeki wymaga w znacznym stopniu odbudowy oraz normalnego dobrego utrzymania (konserwacji) wspólnej z Niemcami, co dotychczas — mimo deklaracji — nie zawsze było praktykowane na miarę potrzeb.

5. **Odra morska**, czyli między Szczecinem a Bałtykiem w Świnoujściu, to droga wodna wspólna dla jednostek morskich i rzecznych. Tor morski sześćdziesięciodzieciokilometrowy, poddany staraniom Szczecińskiego Urzędu Morskiego i przepisom żeglugi morskiej, służy także żegludze rzecznej na prawie całej swej długości. Ograniczeniami dla statków śródlądowych są: falowanie oraz prądy na Zalewie Szczecińskim. Dopuszcza się zanurzenie statków do 1,8 m.

Gwoli ścisłości skróconego opisu Odrzańskiej Drogi Wodnej dodać należy jeszcze przynajmniej dwa uzupełnienia:

a. Powyżej Koźła, aż do granicy polsko-czechosłowackiej, Odra jest praktycznie niezeglowna, choć powyżej wjazdu do portu Koźle i Kanału Gliwickiego zbudowano (w miejscu starego iglicowo-koźłowego) nowoczesny jaz stalowy w 95,2 km pozostawiając jednakże w bocznym, lewym, korycie żeglowym starą służę 41,9 m × 5,34 m × 1,3 m z napędem

* Klasyfikacja polska dróg wodnych śródlądowych zbliżona jest do europejskiej — szczegóły vide źródło „10” — i wg niej, w uproszczeniu, mamy pięć klas dróg wodnych: I — dla statków do 300 t nośności, II — do 500 t, III — do 1000 t, IV — 1350—1500 t i kl. V — dla statków powyżej 1500 t ładowności. Przy czym rozumieć to należy w odniesieniu do pojedynczego statku i tak np. zestaw pchany (pchacz + dwie barki), najnormalniejszy na całej Odrze, zabiera zwykle około $2 \times 500 \text{ t} = 1000 \text{ t}$. Przyporządkowanie poszczególnych dróg wodnych wg klas jakości pokazuje rys. 1, vide także rozważania w „Przeglądzie Komunikacyjnym” — źródło „11”.



ręcznym, absolutnie nie przystosowaną do współczesnej żeglugi handlowej. Podejmowano wprawdzie w latach 1975—1976 kilkanaście rejsów doświadczalnych z ładunkami z zakładów hutniczych w Ostrawie, załadowanymi w prowizorycznej przeładowni w Bohuminie-Starym Kopytowie, ale strona polska — dla różnych, często niezrozumiałych powodów — storpedowała poczynania dla rzeczywistego użegłownienia Odry od Starego Kopytowa do Koźła, choćby tylko jako drogi wodnej I klasy. Według przepisów Odra uważana jest za żeglowną w dół od Raciborza, a ściśle od 51,2 km.

b. Nie powinno się zapominać, że w 1945 r. Odra była całkowicie zdewastowana. Gruszecki pisał: „Na całej długości Odry zniszczone zo-

stały wszystkie mosty. W korycie leżały wraki 761 barek, 54 holowników i 91 jednostek technicznych” — i dalej — „Port kozielski w porównaniu do stanu z 1940 r. nie posiadał w lipcu 1946 r. nawet 10% dawnej mocy przeladunkowej (...), również jazy i śluzy w Januszkowicach i Krępnej były poważnie uszkodzone, szczególnie mała śluza w Januszkowicach (...)”⁹.

Nie bez wpływu na obecny stan odrzańskiej drogi wodnej miały liczne reorganizacje administracji wodnej — włodarza i inwestora tej arterii żeglugowej. Obecnie, od 1984 r., jest ona we władaniu trzech Okręgowych Dyrekcji Gospodarki Wodnej, których zasięg działania pokazany został na rys. 3.

Zmiany w administracji podstawowej wodnej, ale także na szczeblu resortów, przede wszystkim zaś scentralizowanie kontaktów z Czechosłowacją i z Niemcami w kwestii utrzymania rzeki i inwestycji wywarły swoje negatywne piętno na samej rzece*. Brak też jest nadal wizji, czym ta rzeka ma być i w jakim zakresie konieczna jest stała współpraca Polski z sąsiadami.

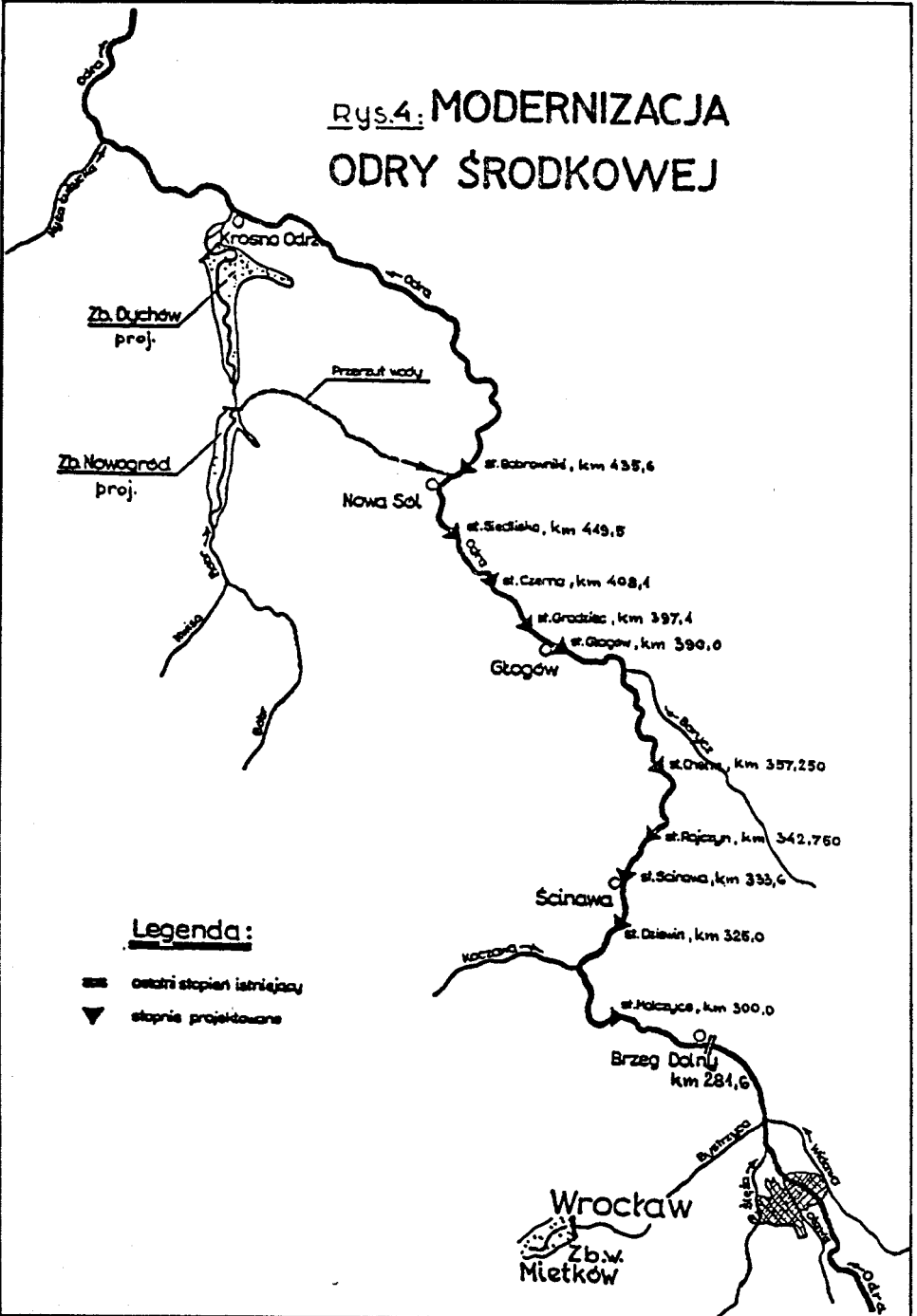
Odrzańska Droga Wodna w sensie majątkowym, na koniec 1990 roku (gdy zachodziła relacja 1 dol. USA = 9500 zł), według szacunków inwentaryzacyjnych ODWG warta była 4846 bln zł, co — moim zdaniem — jest wartością znacznie zaniżoną.

By z kolei Odra mogła dobrze i coraz lepiej służyć celom transportowym niezbędne są inwestycje, a pośród nich najistotniejsza i bardzo pilna jest budowa kolejnego stopnia wodnego, w Malczycach, 300,0 km, a następnie — dla zachowania wymogów hydraulicznych rzeki — co 5—6 lat najpóźniej — winien być wznoszony kolejny stopień. Tak z uwagi na cele żeglugowe jak i na inne, głównie przeciwpowodziowe i dla zgromadzenia wody pitnej, konieczna jest też budowa dalszych zbiorników retencyjnych (sztucznych jezior) w górnej części dorzecza Odry. Chodzi tu przede wszystkim o dokończenie pilne zespołu zbiorników na Nysie Kłodzkiej (Kamieniec Żąbkowicki + Kozielno + Topola, zaawansowanie budowy wstrzymanej w około 15%) i zbudowanie kluczowego dla całej Odry dwuczęściowego zbiornika Racibórz. Dziś alimentacja rzeki podczas suszy wodą zgromadzoną w istniejących zbiornikach wodnych pozwala sterować w pewnym stopniu głębokościami po Ścinawę, a konieczne jest oddziaływanie na całym polskim odcinku czyli przynajmniej do Krosna Odrz. lub chociaż do Nowej Soli. W dalszej kolejności istotna może być także budowa zbiornika wodnego Nowogród Bobrzański na Bobrze, z możliwością przerzutu zgromadzonej w nim wody tuż poniżej Nowej Soli. Taki I etap zabudowy hydrotechniczno-żeglugowej Odry pokazany jest na rys. 4. Docelowo kanalizacja Odry (skaskadowanie) winno sięgnąć aż Warty, a nawet Cedyni. Ostatnio powrócono do tego tematu pokazując nawet plan-rysunek przyszłego zagospodarowania Odry (niestety z licz-

⁹ Miłkowski M.: *O gabarytach żeglownych śródlądowych dróg wodnych*, „Gospodarka Wodna” nr 8—9/1982, s. 167—173; tenże, *Ile mamy żeglownych śródlądowych dróg wodnych w Polsce?*, „Przegląd Komuniacyjny” nr 7/1985, s. 159—163.

* Nie znam polskich publikacji traktujących o polskiej administracji wodnej i żeglugowej w sensie historyczno-merytorycznym, opracowanie autora — w języku czeskim — ukazało się w kwartalniku „Doprava” nr 1/1989, s. 67—74: „Vyvoj organizace vnitrozemské vodní dopravy v Polsku” („Przemiany w organizacji śródlądowego transportu wodnego w Polsce”, Praha, CSRF).

Rys.4: MODERNIZACJA ODRY ŚRODKOWEJ



nymi błędami onomastycznymi i nie tylko!) w prasie codziennej — vide „Rzeczpospolita” nr 3112 z 27.03.1992 r., wyd. 1: „Rzeką taniej, ale kto wyłoży pieniądze?”

III. ODRZAŃSKIE PORTY RZECZNE

Na Odrzańskiej Drodze Wodnej poza portami publicznymi będącymi do końca 1990 r. w większości nadal w gestii poszczególnych armatorów, eksploatowane są liczne **porty przemysłowe**. Często są to proste przeładownie (nabrzeża) w poszczególnych fabrykach bądź w przedsiębiorstwach handlowo-hurtowych. Opis tych portów zająłby jednak zbyt wiele miejsca. Arkuszewski i inni informują o eksploatowaniu na Odrze „22 ważniejszych przeładowni zakładowych (należących do różnych zakładów przemysłowych i elektrowni ciepłych)”, z tego aż o ośmiu w obrębie Szczecina¹⁰. Do znaczących należą: wyładownia w Krapkowickich Zakładach Celulozowo-Papierniczych w 127,2 km; załadownia kamienia PBH „Odra-1” w Choruli, 132,7 km; port cementowni „Góraźdże”, 133,5 km; port „Metalchem” Opole-Groszowice, 146,0 km i port Rejonu Suchej Destylacji Drewna w Gryfinie, 721 km. Podejmowano też w ostatnich latach próby uruchomienia przeładowni niegdyś czynnych w Brzegu i w Oławie.

Generalnie porty przemysłowe, poza wyładowniami węgla przy elektrowniach ciepłych w Szczecinie, są wykorzystywane minimalnie, a porty w „Góraźdżach” i „Metalchemu” w ogóle nie były w eksploatacji. Specjalnie zbudowany port w kędzierzyńskich „Azotach” na około 0,5 mln t przeładunków rocznie miał maksymalnie 31 745 t w 1978 r., a w ostatnich 2 latach — zero! Wywóz nawozów sztucznych wzdłuż Odry okazał się niemożliwy, gdyż nie zrealizowano decyzji rządowych o zbudowaniu odpowiednich wyładowni i składów nawozów. Podobnie stało się z decyzją o wywozie cementu luzem barkami-cysternami.

IV. STOCZNIE RZECZNE I FLOTA ODRZAŃSKA

Na Odrze są cztery stocznie rzeczne oraz kilka baz remontów bieżących floty, będących de facto małymi stoczniami, należących bądź to do „Żeglugi na Odrze” bądź do poszczególnych ODGW (Okręgowa Dyrekcja Gospodarki Wodnej), a nawet do przedsiębiorstw budownictwa hydrotechnicznego. Stocznie uprofilowane na produkcję nowych statków — wszelkich typów — lub na remonty klasowe bądź kapitalne zlokalizowane są w Koźlu-Rogach (z dwoma oddziałami w Januszkowicach i w Dobrzemiu Wielkim), dwie stocznie niezależne od siebie we Wrocławiu i w Szczecinie (na Wyspie Zielonej i Kępie Parnickiej).

Wszystkie te stocznie wykazały — znacznym od lat i eksportem — że zdolne są budować najnowocześniejsze statki rzeczne i małe morskie, różnych typów i przeznaczenia, zdolne konkurować z podobnymi jednostkami z renomowanych stocznii zachodnioeuropejskich. Prawie całość do-

¹⁰ Arkuszewski A. i in.: *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, WKiŁ, Warszawa, 1985.

kumentacji projektowej budowy statków opracowana została przez wrocławskie Centrum Badawczo-Projektowe Żegluga Śródlądowej „Navicentrum” (przekształcone z początkiem 1992 r. w Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością).

Rozwój ilościowy i upadek w ostatnich latach wielkości floty rzecznej w Polsce prezentuje tabela 8. Flota generalnie w posiadaniu polskiej żegluga śródlądowej jest stara, praktycznie nie zakupuje się jednostek nowych, a i na remonty brak finansów. Według oficjalnych danych statystycznych liczba statków maleje nieustannie od 1986 r., a te które są w eksploatacji szybko dekapitalizują się np. dekapitalizacja (odpisy amortyzacyjne, zużycie) w 1990 r. została określona na 78,1%, w 1989 r. — 73,8%, w 1988 r. — 71,7%, w 1985 r. — 62,5% i w 1980 r. tylko 44,5%. To starzenie się floty rzecznej jest od lat najwyższe spośród wszystkich rodzajów transportu, dla których to zużycie określono na 31,2% w 1980 r., 41% w 1985 r., 48,3% w 1989 r. i w 1990 r. — 63,5%.

TABELA 8

SKŁAD POLSKIEJ FLOTY ŚRÓDLĄDOWEJ W LATACH 1946—1991

Liczba jednostek	1946	1960	1970	1980	1982	1989	1990	1991
Flota ogółem*	619	809	1637	2093	2043	1862	1805	1759
a w tym:								
Holowniki	53	150	101	39	33	26	25	23
Barki motorowe	12	58	345	331	327	325	319	312
Pchacze	—	2	180	386	389	387	386	372
Barki bez napędu	535	525	918	1239	1191	1055	1018	998**

* Flotę ogółem podano łącznie ze statkami pasażerskimi, których nie wykazano w tabeli lecz bez statków technicznych i innych będących we władaniu administracji wodnej, przedsiębiorstw budownictwa wodnego itp.

** W tym 48 barek do holowania i 950 barek pchanych.

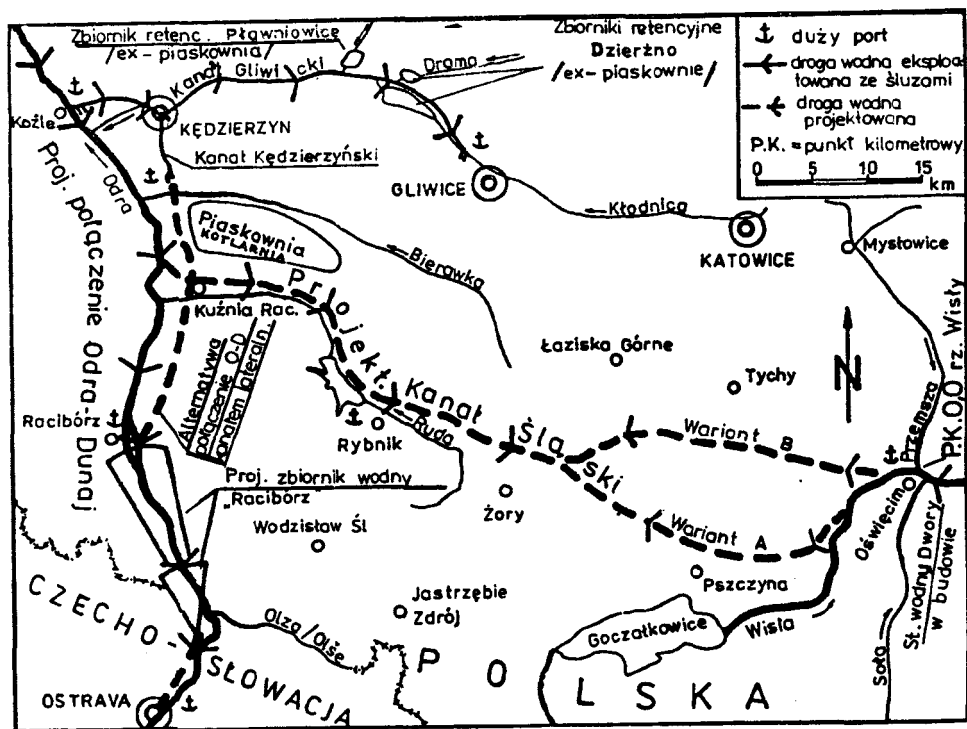
Sytuacja u największego przewoźnika rzecznej, we wrocławskiej „Żegludze na Odrze” jest wprost alarmująca i tak w „Analizie działalności w 1989 r.”, s. 6, stwierdzono posiadanie 262 pchaczy, ale w gotowości eksploatacyjnej tylko 148 (56,5%), 163 barki motorowe i w eksploatacji 85 (52,1%) oraz 528 barek bez napędu, a w eksploatacji 345 czyli 65,3%. Stan floty w 1989 r. zmniejszył się jednocześnie w porównaniu z 1988 r. o 19 pchaczy, 17 barek motorowych i 36 barek pchanych, zaś w 1991 r. armator ten posiadał 8 holowników w wieku powyżej 21 lat, 268 pchaczy, a w tym 109 powyżej 21 lat, 200 barek motorowych — wszystkie powyżej tego wieku, podobnie jak 34 barki do holowania i tylko na 671 barek pchanych zaledwie 89 było w wieku powyżej 21 lat, a 89 liczyło nawet poniżej 5 lat. Jeszcze gorzej sytuacja przedstawiała się w Żegludze Szczecińskiej, w której cała flota towarowa przekroczyła 21 lat*.

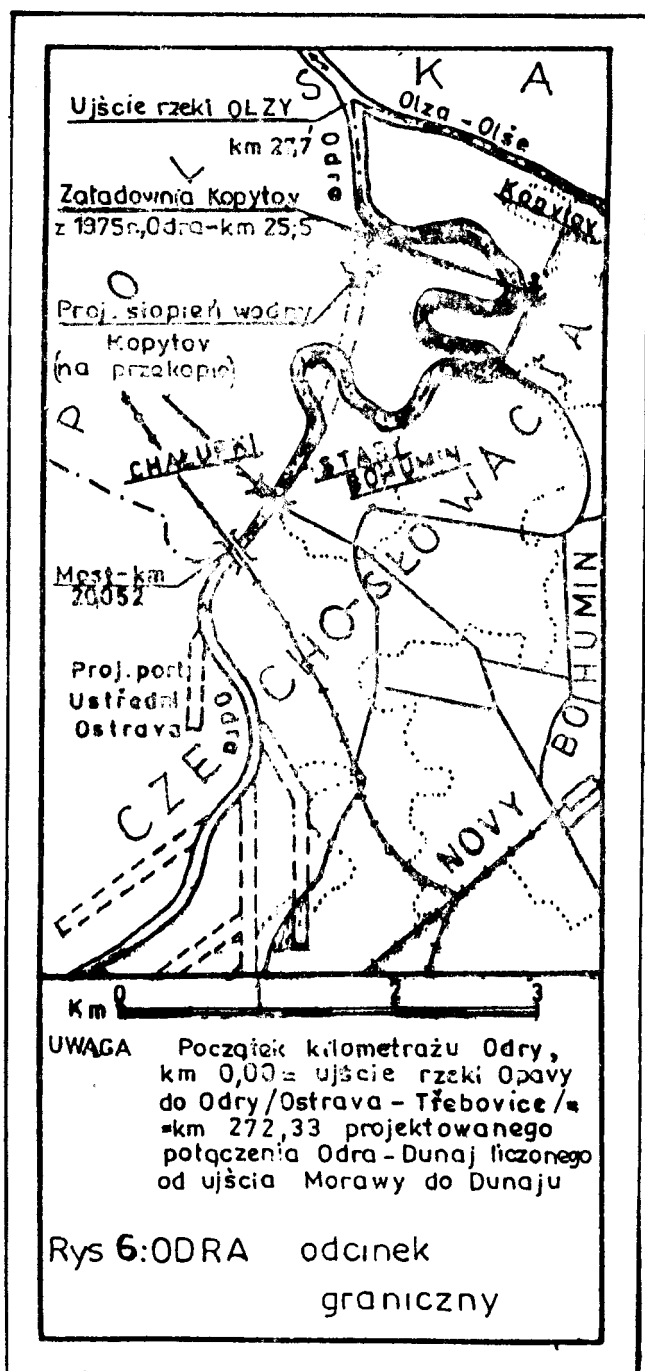
* Dla barek motorowych, a także dla większości typów statków żywotność określają przepisy na 20 lat, stąd w statystykach operowanie wiekiem „21 lat i więcej” (Sprawozdanie GUS nr T-11).

Traktując o flocie nie zatrzymywaliśmy się nad kwestią statków pasażerskich, gdyż ten rodzaj działalności nie stanowi zbyt dużego zaangażowania armatorów i np. Żegluga Szczecińska mająca świetne warunki nawigacyjne dla tego rodzaju przewozów oraz dysponując 7 statkami o 1458 miejscach przewiozła w 1991 r. tylko 331 396 pasażerów, wykonując pracę prawie 2,5 mln pasażerokilometrów czyli przewożąc jednego pasażera na odległość średnio zaledwie 7,3 km.

V. CO ODRZE POTRZEBNE?

Poza koniecznością zbudowania jak najszybciej wspomnianych zbiorników retencyjnych, stopnia wodnego Malczyce — i potem sukcesywnie kolejnych — musiałyby być zapewnione środki finansowe na doprowadzenie tej arterii żeglugowej do normalnego stanu regulacji i obiektów inżynierskich (śluz, jazzy) oraz zapewnienie koniecznego oznakowania szlaku i nadzoru nad nim. Doinwestowanie niezbędne jest także portom, które wyceniono zaledwie na 59,7 mld zł netto w końcu 1990 r. Są to nasze, wewnątrzpolskie problemy, ale by ten majątek, jaki już stanowi Odrzańska Droga Wodna oraz porty — prawie 5,0 bln zł — mógł przynosić gospodarce narodowej jak największe korzyści, a przede wszystkim zespołowi portowemu Szczecin-Świnoujście, to widzieć należy:





a) budowę Kanału Śląskiego, przez co przyłączyłoby się do Odry bezpośrednią drogą wodną cały Górny Śląsk oraz rejon Krakowa, skąd do Bałtyku taką drogą via Szczecin byłoby znacznie bliżej niż do Gdańska — vide rys. 5;

b) budowę połączenia Odra — Dunaj, stosownie do „Studium ekonomicznego połączenia Dunaj — Odra — Łaba” (ONZ-EKG, Genewa 1981), a w pierwszej kolejności przyłączenie regionu Ostrawy poprzez uzegłownienie Odry powyżej Koźła do jakości drogi wodnej IV klasy — vide rys. 6;

c) przebudowę połączeń Odra — Sprewa i Odra — Hawela na drogi wodne IV klasy umożliwiających żeglugę zestawami pchanymi z Odry na Łabę i Ren bez potrzeby dodatkowych operacji;

d) wreszcie modernizację, jeśli nie przebudowę, połączenia Odra — Wisła via Warta — Noteć — Kanał Bydgoski — Brda — Bydgoszcz.

Że takie działania docelowo jest słuszne, świadczy już dziś taka oto wypowiedź („Rzeczpospolita” nr 3056 z 22.01.1992 r.):

„W Szczecinie i Swinoujściu przeładowano w ubiegłym roku 1477 mln t ładunków tranzytowych — prawie 1 mln t mniej niż w 1990 r. Zdaniem prezesa zarządu tego portu, Dionizego Popika, gwałtowne zmniejszenie tranzytu wynika z tego, że ponad 98% ładunków dostarczanych jest do portów kolejną. Doprowadziły do tego wieloletnie zaniedbania w modernizacji śródlądowych połączeń wodnych oraz niedostatek połączeń drogowych. W tej sytuacji zagraniczni kontrahenci naszych portów coraz częściej kierują swe ładunki do innych baz”.

Podobna była wymowa konferencji ministrów transportu krajów nadbałtyckich oraz Norwegii, Czechosłowacji, Białorusi i komisarza ds. transportu EWG w dniach 16 i 17.03.1992 r., podczas której zwłaszcza Skandynawowie podkreślali rangę niewykorzystaną Odry. Przypomnieć też należy tzw. Plan Manfreda Stolpe'go, w którym m.in. stwierdza się:

„Odra jest częścią sieci dróg wodnych sięgającą od Europy Zachodniej do Górnośląskiego Zagłębia Przemysłowego. Górny odcinek Odry do Brzegu Dolnego znajduje się w dobrym stanie technicznym, natomiast część środkowa, do Kostrzyna, pogorszyła się bardzo po ostatniej wojnie skutkiem erozji. Na odcinku tym żegluga obecnie jest możliwa tylko przez niewiele tygodni w roku — przeciwdziałać temu można przez zbudowanie jednego lub dwóch stopni wodnych ze śluzami komorowymi (...). Koszty każdego stopnia mieszczą się w granicach 100 mln DM. Jako dla wizjonerskiego projektu dla Regionu (strefy Nadodrza, której dotyczy Plan) bank mógłby przejąć planowanie wstępne jak i ewentualnie budowę planowanego od początku stulecia kanału Odra — Dunaj, który połączyłby Bałtyk z Bałkanami”.

Wydaje się, że zagadnienia odrzańskie winny być wreszcie przedyskutowane na forum międzynarodowym m.in. z udziałem nie tylko Polski i Niemiec oraz Czechosłowacji, lecz także Austrii, Skandynawii i całej grupy Hexagonale. Być może najlepszym rozwiązaniem będzie zinstytucjonalizowanie współpracy przez powołanie Komisji Odrzańskiej na wzór Centralnej Komisji Reńskiej w Strasburgu i Komisji Dunajskiej w Budapeszcie, w których pracach uczestniczy RFN. Bezsporne jest, że szczególnie po podpisaniu międzyrządowej polsko-niemieckiej umowy o współ-

pracy w dziedzinie żeglugi śródlądowej z 8.11.1991 r. (cf. „Przegląd Komunikacyjny” nr 11—12/1991, s. 210—215) oraz wobec faktu, iż 268 km Odry Zachodniej stanowi odcinek wspólny, a interes Nododrza wiąże się ściśle z zagospodarowaniem tej arterii, to musi dojść jak najszybciej do codziennego i perspektywicznego działania, by rzeka ta nie stała się granicą nas dzielącą od bogatej Europy Zachodniej.