

BIBLIOTEKA
Instytutu
Bałtyckiego
w Gdyni
P 0631 II



F.1
Cu 12654

ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPOŁDZIELNIA PRACY WARSZAWA, AL. NIEPODLEGŁOŚCI 210

Nr 1/M

17.XII.1946

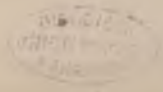
GOSPODARCZE ZNACZENIE I PRZYSZŁOŚĆ ODRY

Wodno - komunikacyjny system Odry wyposażony jest w szereg portów rzecznych, połączonych z resztą kraju gęstą siecią dróg żelaznych i komunikacyjnych, co zapewnia łatwe rozprowadzenie towarów z tych portów do ośrodków ekonomicznych Polski. Jest ona jednocześnie najkrótszą drogą wodną, łączącą Zagłębie Śląskie z wielkim portem morskim w Szczecinie; jej znaczenie komunikacyjne polega na fakcie, że w stosunku do Wisły, która również łączy południe kraju z północą i Bałtykiem, Odra jest drogą o 500 km krótszą. Oprócz dogodnego połączenia ośrodków górniczo-przemysłowych z morzem, łączy je ona także z ośrodkami rolnymi kraju.

Z Wisłą połączona jest Odra poprzez Wartę-Noteć i Kanał Bydgoski, dostępny dla statków o nośności 400—500 ton, z systemem wodnym niemieckim, a przezeń ze środkowo-zachodnią Europą powiązana jest dwoma kanałami. Przedłużeniem jej jako arterii komunikacyjnej z okręgiem przemysłowym Śląskim jest Kanał Gliwicki, przystosowany do żeglugi dla statków 750 tonowych. Istnieje zamiar przebudowania tego kanału w celu udostępnienia go statkom 1000-tonowym.

Odra, mimo wielkich zniszczeń, jest naturalną, technicznie przygotowaną i dobrze utrzymaną drogą wodną, której wykorzystanie daje znaczne oszczędności na kosztach transportu i w czasie. Dla zapewnienia odpowiedniego poziomu wody jest ona zasilana w okresach niskiego stanu wody przez zbiorniki o pojemności 172 milionów metrów sześciennych; na zbiornikach tych znajduje się 8 zakładów energetycznych, produkujących rocznie 55,5 milionów KWh. Należy także podkreślić, że żegluga na Odrze trwa w ciągu roku dłużej, niż na Wiśle.

Leżąc centralnie w systemie europejskiej komunikacji wodnej Odra była wykorzystywana przez sąsiadujące państwa.



D 1691/22 d/1-

które, jak Dania, Holandia i Czechosłowacja, posiadały na Odrze własne przedsiębiorstwa żeglugowe w wyniku uznania jej przez Traktat Wersalski za rzekę międzynarodową.

Przeładunek na Odrze zilustrować mogą następujące cyfry:

Rok	Ruch towarowy w milionach ton
1913	11,6
1928	6,2
1932	5,7
1934	9,1
1935	10,6
1938	11,3
1939	10,9

Jest więc rzeczą zupełnie zrozumiałą, że w polskim planie zagospodarowania Ziemi Odzyskanych problem jaknajszyszego odbudowania komunikacji na Odrze wysunąć się musiał na jedno z pierwszych miejsc. Już w maju 1945 roku pierwsza grupa operacyjna rozpoczęła bezpośrednią akcję w tym kierunku. Stopniowe przejmowanie tej ważnej arterii wodnej od Władz Radzieckich zapoczątkowane zostało z dniem 1-go czerwca tegoż roku, przez przekazanie 25 holowników, 4 barek motorowych i 80 barek zwykłych. Ostateczne przejęcie Odry jako drogi wodnej nastąpiło między czerwcem i sierpniem 1946 roku, obejmując śluzy, porty, warsztaty, sieć telefoniczną, zabudowania i tabor zarówno pływający jak i zatopiony.

Przystąpiono do oczyszczenia koryta rzeki i rozebrano 23 drewniane mosty prowizoryczne, wydobyto konstrukcje 2 mostów stałych, na całej długości szlaku żeglownego wydobyto wraki. Wobec stosunkowo późnego objęcia portów rzecznych, zdołano dotychczas jedynie oczyścić i udostępnić dla żeglugi baseny portów w Gliwicach i Koźlu, dalsze prace oczyszczające oraz remontu urządzeń i dźwигów jest obecnie w toku.

Zdolność przeładunkowa 3-ch głównych portów wynosi obecnie:

Porty	Urządzenia czynne	Istniejące urząd. wymagające remontu
Gliwice	1.026 tys. ton	1.404 tys. ton
Koźle	1.377 „ „	
Małazycce	0.108 „ „	
Razem	2.514 tys. ton	1.404 tys. ton

Przy wyposażeniu w pełne brakujące jeszcze urządzenia zdolność przeładunkowa portów może być doprowadzona do 11 milionów ton węgla i koksu.

Dla przygotowania personelu nawigacyjnego utworzona została przez Ministerstwo Komunikacji Średnia Zawodowa Szkoła Żegluga Śródlądowej w Warszawie.

*

Trzyletni Plan Inwestycyjny przewiduje doprowadzenie zdolności przewozowej taboru na Odrze do wysokości 5 milionów ton rocznie. Z dna Odry wydobytych zostanie 615 barek o tonażu 217 tysięcy ton oraz 57 holowników o mocy 12.500 HP. Statki te poddane zostaną gruntownemu remontowi.

W ramach zakupów zagranicą Polska uzyska 134 barek po 500 ton oraz pewną ilość holowników o łącznej mocy 20.300 HP., co pozwoli na transport po 5 milionów ton w obie strony.

Zamierzone inwestycje na Odrze w latach 1947—49 podzielone są w sposób następujący:

Tabor i stocznia	60%
Zbiorniki	14%
Dźwigi	2%
Inne prace	24%

Odbudowa taboru rzecznego przedstawia się w myśl Trzyletniego Planu w sposób następujący:

Barki	1947	1948	1949
Produkcja krajowa (w tys. ton)	9	48	44
Sprowadzone z zagranicy „	18	30	60
Razem	27	78	104

Holowniki

(w tys. HP)	4,6	10,5	12,6
-------------	-----	------	------

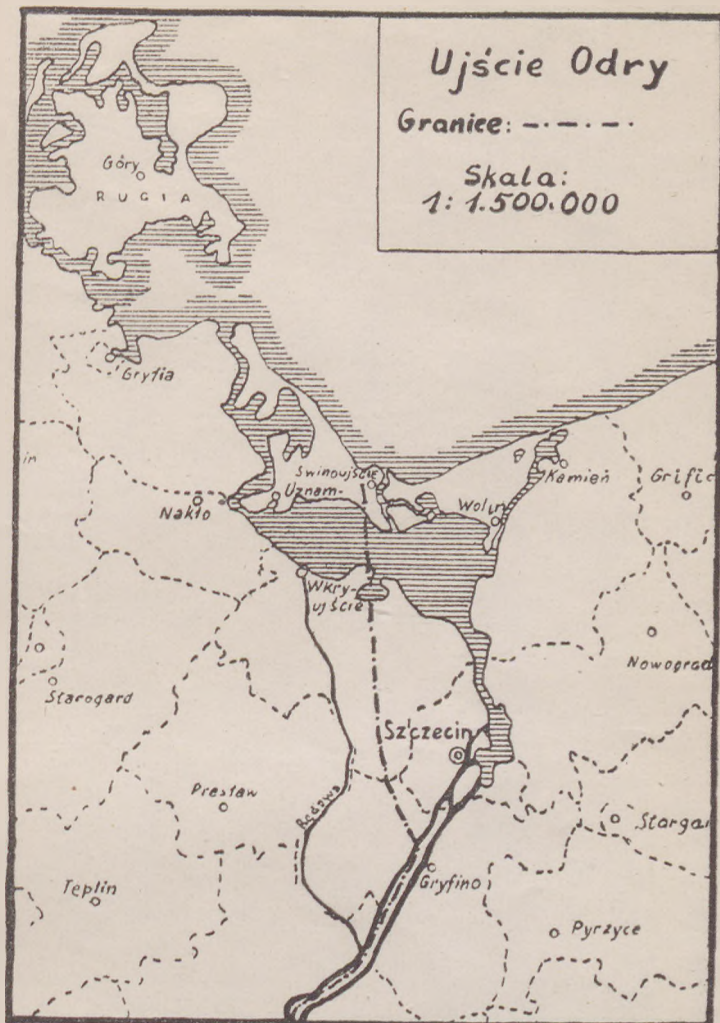
Należy nadmienić, że oczekujemy dostawy 10,4 tysięcy HP. z demobilu amerykańskiego oraz nabycia 20,3 tysięcy HP. z innych źródeł zagranicznych.

Trzyletni Plan Inwestycyjny kładzie również wielki nacisk na ukończenie prac nad podniesieniem żeglowności Odry. Według programu niemieckiego rozbudowa zbiorników, zasilających Odrę miała być doprowadzona do następującej pojemności:

w r. 1938 —	do 195	milionów metrów sześciennych wcdy
„ „ 1939 —	„ 260	„ „ „ „
„ „ 1946 —	„ 295	„ „ „ „
„ „ 1956 —	„ 330	„ „ „ „

W myśl Planu Trzyletniego pojemność tych zbiorników wzrośnie już w r. 1949 do 338 milionów metrów sześciennych.

Pozwoli to na utrzymanie minimalnej głębokości 1,4 m, a tym samym wykorzystanie w r. 1950 istniejącego taboru będzie o 20% wyższe, czyli zamiast projektowanych 5 milionów ton, przewieźć będzie można 6 milionów.



Stwierdzić więc można, że dokonane już prace są dość poważne, odbudowa tej tak ważnej arterii wodnej jest starannie planowana. Z pracy polskich marynarzy, robotników i inżynierów powstaje na nowo szlak wodny, który służyć będzie nie tylko naszemu krajowi, ale i krajom sąsiednim. Dokończenie rozbudowy Odry i kanału łączącego ją z Dunajem może być uznane za wyraz woli współpracy w dziele odbudowy pokojowego życia gospodarczego Europy.