



CU 12654



# ZACHODNIA AGENCJA PRASOWA

DZIENNIKARSKA SPÓŁDZIELNIA PRACY

Poznań, ul. Chełmońskiego 1

Warszawa, ul. Rozbrat 44 a. Tel. 83 027

Nr 76/Mp.

## ODRA

Po kilku pracach szczegółowych na temat znaczenia Odry w gospodarce polskiej podajemy obecnie ogólny rzut oka na to zagadnienie ze specjalnym uwzględnieniem samego stanu rzeki Odry.

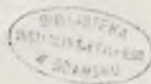
### 1. Odra w systemie Niemiec.

Po pierwszej wojnie światowej znaczenie drogi wodnej Odry w gospodarce niemieckiej poważnie zmalało.

Na mocy postanowień Traktatu Wersalskiego powróciły do Polski ziemie poznańskie i pomorskie, a następnie decyzją Konferencji Ambasadorów z października 1921 r. oraz układu genewskiego z maja 1922 r. część Zagłębia Górno-Śląskiego została zwrócona Polsce. Bez prawobrzeżnych dorzeczy, na których położone są główne okręgi przemysłowe oraz rolnicze, arteria wodna Odry nabierała w okresie międzywojennym znaczenia lokalnego głównie dla Berlina. Ruch towarowy na Odrze koncentrował się przeważnie na odcinku górnym, wchodzącym w skład szlaku wodnego Zagłębie — kanał Odra—Szprewa, natomiast na odcinku Berlin—Szczecin nasilenie ruchu było mniejsze. W tych warunkach zaznaczył się spadek żeglugi na Odrze w porównaniu z okresem do 1914 r.

Węgiel niemiecki, pochodzący z Zagłębia Górno-Śląskiego, z uwagi na znaczne oddalenie od rynków zbytu napotykał na poważną konkurencję węgla z Zagłębia Ruhry. Np. na rynku berlińskim węgiel z Zagłębia Ruhry, dzięki dobrym drogom wodnym, stopniowo wypierał węgiel górnośląski, który chociaż oddalony o 300 km, był droższy, ponieważ korzystał z transportu kolejowego.

76/Mp.



O rozbudowie drogi wodnej Odry przez Niemców zdecydowały przede wszystkim momenty natury politycznej.

Po ostatniej wojnie światowej całe prawie dorzecze Odry oraz część lewego po Nysę Łużycką znalazło się w granicach Polski. Odra nie posiada żadnych naturalnych połączeń z obecnymi obszarami niemieckimi, lecz całym swym dorzeczem skierowana jest ku ziemiom nadwiślańskim.

## 2. Odra w systemie Polski

Problem Odry jako rzeki żeglownej ma dla polskiego systemu komunikacyjnego podstawowe znaczenie. W górnym biegu rzeki, Odra zaczyna o obszar dużego uprzemysłowienia oraz o teren wydobywania węgla, który jako towar masowy, najbardziej nadaje się do transportu wodnego. Kanał Gliwicki — jako odcinek sztucznej drogi wodnej — łączy zagłębie węglowe, Górny Śląsk, z głównym biegiem żeglownym Odry. U ujścia do morza rzeka Odra posiada dobry port morski — Szczecin. Tak więc w sposób bezpośredni, bez przeladunków, wykorzystując Odrę jako arterię komunikacyjną, towary masowe — głównie węgiel, a w przeciwnym kierunku rudę żelazną — mogą być dostarczane do portu morskiego lub z portu do przetwórczych zakładów przemysłowych.

Duża rola transportowa Odry nie ogranicza się tylko do wewnętrznej obsługi Polski. Źródła Odry i jej górny bieg, dochodzą do bramy Morawskiej, najważniejszego i najbardziej dogodnego w tej części Europy przejścia przez dużą przeszkodę, jaką tworzą pasma gór, biegnące przez Europę ze wschodu na zachód. Wszystkie szlaki komunikacyjne z państw basenu naddunajskiego, a zwłaszcza Czechosłowacji, dążą do posiadania połączeń na północ poprzez Bramę Morawską. Żywe stosunki gospodarcze między krajami naddunajskimi a państwami Skandynawii prowadzą do dużej wymiany towarowej, państwa te muszą więc mieć powiązania komunikacyjne po kierunku północ-południe.

Odra może i powinna spełnić duże zadania dla południowych sąsiadów Polski — po wybudowaniu bezpośredniego wodnego połączenia: kanału Dunaj—Odra.

## 3. Stan rzeki Odry

Czym Odra jest obecnie i w jakim jest stanie?

Pod względem hydrologicznym Odrę należy podzielić na 4 odcinki:

1. bieg nieżeglowny od źródeł do Raciborza,
2. bieg górny od Raciborza do ujścia Widawy (poniżej Wrocławia),
3. bieg środkowy od ujścia Widawy do ujścia Warty (pod Kostrzyniem),

#### 4. bieg dolny od ujścia Warty do ujścia Odry do morza.

Długość Odry (licząc od ujścia Opawy) wynosi 782 km. Żegluga rozpoczyna się od Raciborza, skąd na odcinku do Koźła kursować mogą barki 170-tonowe, zaś od Koźła w dół barki 600-tonowe lub większe. Ta wielkość barek może być zastosowana dzięki skanalizowaniu tego odcinka Odry o długości 161 km. Na odcinku tym istnieją 22 stopnie piętrzące kanalizacyjne.

Najtrudniejszy odcinek, pod względem żeglownym, leży między Wrocławiem a ujściem Warty. Odcinek ten w przeszłości został uregulowany, lecz wskutek kompletnego zaniedbania w czasie wojny, minimalne głębokości nurtu spadają tu do poniżej 1,0 m. Większa głębokość np. do 1,5 m. może być tu osiągnięta tylko przez budowę zbiorników retencyjnych. Dotychczas wybudowano 2 zbiorniki, jeden w Odmuchowie na Nysie Kłodzkiej, drugi — jeszcze niedokończony — Turawie na Małej Panwi. Wielkość tych zbiorników pozwala na podwyższenie stanu wody zaledwie o 20—30 cm. w zależności od okresu czasu, na jaki zapas wody ma być rozłożony.

Odcinek Odry dolnej do ujścia Warty w dół rzeki posiada głębokości nurtu znacznie większe.

Typowa barka dla Odry ma pojemność 600 ton, lecz przy niskim stanie wody na najtrudniejszym odcinku między Wrocławiem a Kostrzyniem (ujście Warty), może być ona ładowana nie więcej jak do 300 ton, a w roku bieżącym przy katastrofalnej posusze, gdzie głębokość nurtu pozwalała liczyć na zanurzenie do 80 cm, ładowność musiała być jeszcze mniejsza.

Odra posiada następujące połączenia: ze Śląskiem Górnym poprzez Kanał Gliwicki, wybudowany dla barek 750-tonowych, z Wisłą poprzez Wartę, Noteć, Kanał Bydgoski (z głębokością tranzytową do 1,5 m), oraz Europą zachodnią poprzez wodną drogę Odra—Szprewa i Odra—Hawela, przy czym obie te drogi są dostępne dla barek o pojemności do 600 ton.

Zniszczenia wojenne w urządzeniach regulacyjnych na Odrze jak śluzy, jazy itp. są już w swojej najistotniejszej dla żeglugi części odbudowane i można przyjąć, że rzeka posiada dziś zdolność przelotową ponad 3 milionów ton rocznie. Obecne trudności żeglugowe nie kryją się w urządzeniach na Odrze, a prawie wyłącznie w taborze wodnym.

Wrocławska Dyrekcja Dróg Wodnych prowadzi w tej chwili na Odrze 2 duże budowy. Należy do nich w pierwszym rzędzie odbudowa jazu w Kępie w okolicach Koźła, który został poważnie zniszczony podczas działań wojennych. Roboty prowadzone są od sierpnia ubiegłego roku i dotychczas prace wykonano w 25%. Samą pracę utrudnia bardzo brak pewnych materiałów budowlanych, jak również i sprzętu. Trudności te zostały częściowo pokonane. Koszt odbudowy oblicza się w przybliżeniu na 17.000.000 zł.

Drugą poważną pracą jest odbudowa dużego, mechanicznego jazu oraz mostu konstrukcji żelaznej w Bartoszewiczach (okolicie Wrocławia), który został wysadzony przez Niemców. Zniszczenia są olbrzymie, gdyż zrujnowany był nie tylko przyczółek mostowy, ale także filary oraz kratownice. Prace posuwają się mimo licznych trudności stosunkowo szybko naprzód tak, że odbudowa jest wykonana w 60%. Koszt wyniesie około 40.000.000 zł. Odbudowano już filary, przyczółek, podniesiono kratownice mostowe a obecnie przeprowadza się montowanie zniszczonych części.

Remontuje się również w dalszym ciągu urządzenia mechaniczne do podnoszenia jazu. Prace będą ukończone całkowicie do połowy lata bieżącego roku. Jednocześnie projektuje się wykonanie remontu ostatniego jazu, który znajduje się na Odrze w Rędzinie. Jest on konstrukcji żelaznej, która bardzo silnie przerdzewiała, gdyż Niemcy od 1932 roku nie przeprowadzali żadnych remontów. Koszt oblicza się na 15.000.000 zł. P za tym projektuje się kapitalną odbudowę śluzy w Januszkowicach (pierwsza śluza przed Koźlem). Po przeprowadzeniu tych wszystkich remontów, a właściwie odbudowy, droga wodna na Odrze będzie doprowadzona do stanu przedwojennego i pozostanie już tylko normalna konserwacja i bieżące, drobne remonty.

Ponieważ odcinek Odry poniżej Rędzina, to znaczy w okolicy, gdzie nie ma śluz ani jazów nasuwa w okresie letnim trudności żeglugowe ze względu na niski poziom wody, prowadzone są studia wstępne nad budową nowej śluzy, którą wybudowano na Odrze w okolicach Brzegu Dolnego. Rozwiązałyby to całkowicie problem opłacalności żeglugi na tym odcinku. Obecnie prowadzone są pomiary oraz badania geologiczne, potrzebne do wykonania projektu.

#### 4. Stan i potrzeby żeglugi na Odrze

Przed wojną pływało po Odrze 677 holowników o łącznej mocy około 190.000 K. M., oraz 2.502 barek o łącznej pojemności około 1.000.000 ton. Gdy po wojnie władze polskie obejmowały Odrę, przejęły zaledwie 2 holowniki i 3 barki w stanie nadającym się do użycia. Natomiast w nurcie Odry lub jej portach rzecznych znajdowało się około 1.000 sztuk zatopionych barek i około 200 holowników. Nurt Odry przegradzały wraki 72 zniszczonych mostów drogowych i 15 mostów kolejowych. Dla uruchomienia żeglugi, choć w małym stopniu, należało oczyścić koryto rzeki z wraków mostów, jeżeli nie całkowicie, to przynajmniej do szerokości pozwalającej na ruch barek. Wydobywanie taboru z dna rzeki i jego remont nie było łatwym zadaniem, jeżeli się zważy, że wszystkie stocznie na Odrze w liczbie 9 były całkowicie lub w znacznym stopniu zniszczone.

Plan odbudowy gospodarczej przewiduje, że do 1949 roku włącznie zostanie wydobyty z dna i naprawiony cały sprzęt



żeglugowy, co jednak nie zaspokoi istniejących potrzeb w tej dziedzinie.

Moc holowników, które zostaną wyremontowane, jest w dużym stopniu niedostateczna w stosunku do ilości naprawianych barek. W tym celu w roku 1947 zakupiono oprócz holowników z demobilu angielskiego pewną ilość nowych jednostek ze stoczni holenderskich i włoskich. Po włączeniu do ruchu pewnych wspomnianych holowników oraz całego taboru, wyremontowanego po wydobyciu z wody, liczyć należy, że roczna zdolność transportowa polskiego taboru na Odrze wyniesie 3,5 miliona ton. Jest to cyfra za mała w zestawieniu z zadaniami, jakie Odra ma spełniać, dlatego też przewiduje się dalszą budowę taboru w stocznjach polskich. Będzie to możliwe po pokonaniu obecnie istniejących trudności materiałowych oraz po odciążeniu stoczni, które zostały już uruchomione, od nawału prac remontowych przy wydobytych z wody taborze.

### 5. Współpraca polsko-czeska na Odrze

Polski transport na Odrze jest obsługiwany przez przedsiębiorstwo pod nazwą „Polska Żegluga na Odrze“, założone w 1946 roku. Przedsiębiorstwo to prócz żeglugi zajmuje się przeładunkiem towarów w portach rzecznych oraz w porcie w Szczecinie.

Umowa o współpracy gospodarczej zawarta w lipcu 1947 r. między rządami polskim a czechosłowackim zawiera między innymi udzielenie koncesji czechosłowackiemu przedsiębiorstwu żeglugowemu, upoważniającej do uprawiania żeglugi na Odrze. W myśl tej umowy już w r. 1948 przedsiębiorstwo czechosłowackie wprowadza na Odrę tabor nie mniejszy jak 30.000 ton. Przedsiębiorstwo to obsługiwać będzie swoje towary tranzytowe oraz jednocześnie towary polskie.

Dalszym punktem w umowie komunikacyjnej zawartej z Czechosłowacją jest budowa kanału Odra-Dunaj do Morawskiej Ostrawy.

Realizacja projektu wymagać będzie około 6-ciu lat, przy czym same studia potrwać 2 lata. Długość kanału wyniesie 263 km i dla pokonania różnicy poziomów zajdzie konieczność wybudowania 18 śluz. Koszt budowy odciąży Polskę i Czechosłowację, jako kraje najbardziej zainteresowane.

Rola drogi wodnej Odry, jako wewnętrznej arterii komunikacyjnej Ziemi Odzyskanych jest olbrzymia, gdyż łączy ona najbardziej uprzemysłowiony i zasobny w węgiel rejon Polski — Górny i Dolny Śląsk ze Szczecinem.

Już od roku 1948 Odrą popłyną barki z rudą przeznaczoną dla Czechosłowacji, ale dopiero z chwilą ukończenia kanału Odra-Dunaj, Odra stanie się właściwą międzynarodową magistralą wodną.