

POLSKA ZACHODNIA



ROK IV NR 25 (150)
POZNAŃ, 20 CZERWCA 1948 R.

DZIŚ W NUMERZE:

Zygmunt Świechowski: Z przeszłości Ziemi Krojeńskiej — Dr Witold Jakóbczyk: Gustaw Gizewiusz, w stulecie zgonu — Dr Zofia Kawecka: Najznakomitszy poeta słoweński — Kaz. Toplińska: Sobótka w słowiańskiej obrzędowości.

TYGODNIK ILUSTROWANY

Mgr. M. FILIPOWICZ

DROGA WODNA ODRY

Sytuacja gospodarcza Polski, jej zdolność produkcyjna węgla i fakt, że w chwili obecnej Polska jest właściwie jedynym z krajów europejskich eksporterem węgla, stawia na pierwszym miejscu zagadnienie transportu towarów masowych, a więc transportu wodnego, jako bezsprzecznie najtańszego. Do roku 1939 wykorzystanie dróg wodnych w Polsce było prawie żadne, bo tylko 1% towarów szedł drogą wodną śródlądową; przyczyną tego był brak uregulowanych rzek, urządzeń portowych i taboru.

ODRA — SZCZECIN

Sytuacja uległa zasadniczej zmianie z chwilą włączenia Odry w polski system dróg wodnych. Gdy w roku 1939 posiadaliśmy 521 km rzek i kanałów, nadających się do żeglugi statków o ładowności 400 ton (co dla barek handlowych stanowi przeciętna rentowność), a więc 8,4%, to w r. 1945 posiadamy ich 1463 km, tj. 32% całości dróg wodnych. Najistotniejsze zaś jest, że Odra związała miejsca produkcji węgla z portami morskimi. Fakt połączenia przez Odrę zagłębia węglowego ze Szczecinem, połączenia nowoczesnego (zdolność przelotowa Odry wynosi 7,5 miliona ton rocznie w jedną stronę), jest dla gospodarki polskiej istotny: odciążając transport kolejowy, obniża dwukrotnie koszt przewozu węgla i wydatnie podnosi jego zdolność konkurencyjną na rynku światowym.

POLSKA DRÓGA HANDLOWA

Odra jako droga wodna znana była od dawna — pierwszy dokument o prawie beczlowym wydany został za Henryka Brodatego. Stwierdza on, że Odra jako droga handlowa doceniana była przez Piastów i wyraźnie popierana. W związku jednak z rozbiorem dzielnicowym handel odrzański uległ zahamowaniu, aż w wieku XV ustał zupełnie. Świadczy to dobitnie o tym, jak istotnym dla żeglugi na Odrze był fakt jedności Śląska z Polską i jak gospodarczo naturalne jest związane dorzecze Wisły z dorzeczem Odry. Żegluga na Odrze odżyła ponownie, gdy cały bieg Odry znalazł się w obrębie państwa pruskiego w XVIII wieku. Od tego czasu łatwo jest zauważyć, jak znaczenie Odry wzrasta z każdym nowym aktem grabieży ziem polskich przez Prusy. Prawdziwie poważną arterią komunikacyjną staje się Odra z przyłączeniem Śląska Górnego i Wielkopolski do Prus. Charakterystyczny jest gwałtowny spadek o 30% ruchu na Odrze po pierwszej wojnie światowej, spowodowany odzyskaniem przez Polskę Poznańskiego i Górnego Śląska. Odra bowiem z jej uj-



Ogólny widok na port w Koźlu

ściem jest najściślej związana z polskim zapleczem gospodarczym i tylko w polskiej strukturze gospodarczej wartość jej, jako drogi wodnej, może być w pełni wykorzystana.

ZBIORNIKI WODNE

Długość Odry, od źródeł do Swinoujścia wynosi 912 km, z czego odcinek żeglowny od Raciborza do Szczecina stanowi 683 km. Charakterystyczna jest część od Koźła do Rędzina (tuż za Wrocławiem), która jest tak zwana rzeką skanalizowaną, w 22 bowiem punktach woda rzeki jest piętrzona jazami — przepust zaś statków odbywa się przez śluzy. W dalszej swojej części Odra jest rzeką wolno płynącą, zmeliorowaną oczywiście i uregulowaną. Znaczenie Odry jako węglowej drogi transportowej podniosło się ogromnie z chwilą wybudowania kanału od Koźła do Gliwic, gdyż zasięg jej rozciąga się w ten sposób do centrum przemysłowego Górnego Śląska. Dzięki temu kanałowi i skanalizowaniu Odry w jej górnym biegu zapewniony jest przez większą część roku, bo przez 200 dni, stan wody, umożliwiający przepływ barek 500-tonowych wprost z Gliwic do Szczecina. Sprawa jednak regulacji nie rozwiązuje kwestii żeglugi. W okresie bowiem letnim, kiedy stan wody jest zbyt niski, zachodzi konieczność sztucznego podniesienia poziomu do minimalnych 150 cm. Do tego celu służą trzy zbiorniki w postaci sztucznych jezior, utworzone na rzekach: Nysie Kłodzkiej koło Odmuchowa (o pojemności 143 milionów metrów sześciennych), na Małej Panwie koło Turawy,

(poj. 30 milionów m sześć.), na Drawie koło Dzierżna (o poj. 10 milionów m sześć.). Zbiorniki te, napełniane w czasie wód wiosennych, są opróżniane w lecie odpowiednio do potrzeb żeglugi. Otworzenie zbiorników powoduje potężną falę, która umożliwia statkom żeglugę. W stanie obecnym jedynie zbiornik Odmuchów może być wykorzystany w pełni. Dwa pozostałe znajdują się w stadium odbudowy (Turawa) i wykończenia (Dzierżna), dlatego w roku 1946 do dyspozycji żeglugi było jedynie 132 mil. m³ wody. W roku 1947 wydajność zbiorników została podniesiona do 149 milionów, w roku zaś obecnym przewidziane jest wykończenie trzeciego basenu w Dzierżnie. Odra będzie miała wtedy do dyspozycji 228 milionów m³ wody. Ilość ta wystarczy, aby żegludze na Odrze zapewnić normalne funkcjonowanie przez okres od 15 lutego do 15 grudnia. W tym to czasie bowiem (przeciętnie biorąc) Odra jest wolna od lodu. W latach wyjątkowo suchych musiałaby mimo wszystko istnieć przerwa w żegludze na okres około 40 dni w ciągu lipca i sierpnia, gdyż dla całkowitego niezależnienia się od naturalnego stanu wody, wymagane jest dodatkowe zasilenie w ilości około 500 milionów m³ wody. Przerwa ta w żegludze wykorzystana jest zresztą na tzw. lichtowanie czyli odwieżenie barek i statków.

Poza wymienionymi zbiornikami, znajduje się w dorzeczu Odry szereg tam o charakterze powodziowo-energetycznym, które jednak dla żeglugi zasadniczego znaczenia nie mają. Rok zeszły,

był wyjątkowo suchy i biorąc pod uwagę niepełną wydajność zbiorników, postawił Administrację Wodną w specjalnie ciężkiej sytuacji. Aby nie dopuścić do zahamowania żeglugi w okresie letnim i uniknąć poważnych strat, zastosowano ciekawą koncepcję współdziałania wyżej wymienionych zbiorników i jazów Odry skanalizowanej dla podniesienia stanu wody w dolnym biegu. Dało to skutek pozytywny, ze względu jednak na obawę zniszczenia jazów przy maksymalnym spiętrzeniu wody, nie można było tego sposobu uznać za normalny i częściej go stosować.

ZNISZCZENIA I STRATY

Już z poprzednich danych wynika, w jak ciężkich warunkach rozpoczęła swą pracę Dyrekcja Dróg Wodnych i Polska Żegluga na Odrze. Uszkodzenie jednak wojenne w urządzeniach melioracyjnych było niczym w porównaniu ze stratami w budowach wodnych (jazy i śluzy), a zwłaszcza w taborze pływającym. Większość jazów i śluz była uszkodzona, a niektóre, np. jaz w Bartoszewicach, wymagały całkowitej odbudowy. Prace nad ich uruchomieniem posuwają się szybko naprzód i w roku bież. wszystkie budowle wodne zostaną oddane do użytku.

PORTY I TABOR

Niewiele lepiej przedstawiał się stan portów odrzańskich. Najważniejszy z nich i najnowocześniejszy — Gliwice — uległ stosunkowo niewielkim uszkodzeniom (tylko w 10%). W Koźlu natomiast z 13 dźwigów pozosta-

ło czynnych zaledwie 3. Port we Wrocławiu uległ poważnej dewastacji podobnie jak i port w Malczycach. Porty w Głogowie i Krośnie zostały zniszczone w 90%. Obecnie zdolność przeładunkowa portów: Gliwice, Koźle, Opole i Malczyce wynosi już 3,5 mil. ton. Główną jednak przyczyną, która spowodowała całkowite, realnie biorąc, zahamowanie żeglugi, było zniszczenie i zatopienie taboru pływającego. Z ogólnej liczby 3302 statków o pojemności 1 012 600 ton pozostało w roku 1946 zaledwie 5%, z czego nie było ani jednej barki nadającej się do użytku. Około 1000 sztuk statków, barek i obiektów roboczych znalazło się na dnie Odry — tak, że cały tabor pływający, który w chwili obecnej jest w naszym posiadaniu, zawdzięczamy wyłącznie pracy polskiego robotnika. Obecnie zatopionych pozostało zaledwie 350 sztuk, a z tego 200 zostanie wydobytych jeszcze w roku bieżącym. Niestety z wydobytych statków niewiele nadaje się do remontu, większość odchodzi na złom. Niemniej w ciągu 1 i pół roku oddano do żeglugi 23 holowniki o ogólnej mocy 7645 koni mechanicznych i 120 barek o ładowności 55 000 ton. Prócz tego uruchomiono szereg statków taboru technicznego. Ogółem kursuje obecnie po Odrze 643 barki o przeciętnym tonażu 463 tony i 95 holowników. Cyfry te obejmują również statki radzieckie, które w związku z umową handlową Polski ze strefą okupacyjną radziecką pracują częściowo dla polskiego eksportu węgla. Również umowa z Czechosłowacją zwiększy o 30 000 ton tabor odrzański, w myśl bowiem umowy 60 barek czeskich zostanie przerzuconych z Łaby na Odrę jeszcze w ciągu bież. roku.

WĘGIEL W DÓŁ — RUDA W GÓRĘ RZEKI

Jak już zaznaczyliśmy, niewielka zdolność przewozowa żeglugi na Odrze spowodowana jest w pewnym stopniu dewastacjami wojennymi budowli wodnych i urządzeń portowych, zasadniczo jednak prawie całkowitym zniszczeniem taboru. Mimo to w ciągu roku 1947 przewieziono transportem wodnym 360 253 ton, z czego 292 530 ton węgla, 14 288 ton rudy, poza tym kamień, żwir, żelazo i inne. Jak widać z powyższego, głównym produktem przewożonym jest obecnie węgiel w dół, a ruda w górę rzeki. Poza tymi dwoma produktami przewidziany jest dalszy wzrost transportu żwiru i piasku, eksploatowanego z Odry powyżej Koźła oraz wyrobów cementowych po uruchomieniu cementowni w Opolu. Prócz tego istnieje możli-

(Dokończenie na stronie 3)

WSZYSTKO ZIŚCIŁO SIĘ PO POWROCIE DO KRAJU

Co mówią górnicy - reemigranci z Francji o swej pracy i życiu w polskich ośrodkach przemysłowych

Minęły już 2 lata od czasu, kiedy na Dolny Śląsk i do Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego przybyły pierwsze transporty górników-reemigrantów z Francji...

ca — sprawa mi specjalna opieka, jaką Rząd Polski Ludowej otacza naszą młodzież...

Stefan Magiera, który 24 lata pracował w kopalniach francuskich, mówi m. in.: „Jakkolwiek początkowo warunki życia w Wałbrzychu wydawały mi się trudne...

Albert Bruno, reemigrant z Lens, opowiada, że córka jego, która we Francji nigdy nie mogła by marzyć o grze na fortepianie...

Stanisław Madej, b. górnik z francuskich kopalni, dziś przewodniczący Powiatowej Rady Związków Zawodowych w Wałbrzychu, mówi: „Nigdy nie myślałem w czasie długich lat ciężkiej doli emigranta...

Takich rozmów i wypowiedzi możnaby przytoczyć dziesiątki i setki. Ludowe Państwo Polskie daje wszystko, co w obecnych warunkach odbudowy dać może światu pracy...

Spośród tych Polaków, którzy powrócili z emigracji w ciągu ostatnich 2 lat, wielu zajmuje wysokie stanowiska w górnictwie. B. górnik Bolesław Kralka po 21 latach pracy w obcych kopalniach, powołany został w kraju na stanowisko wicedyrektora kopalni „Sośnica“.

A oto co mówią Polacy, którzy po latach emigracji wrócili do kraju, aby brać udział w jego odbudowie: Ob. Fedyna, który przybył do Polski z kopalni okręgu Metz: „W pierwszym rzędzie podkreślić muszę — mówi stary, doświadczony górnik — warunki pracy w kopalniach polskich, które są znacznie lepsze niż we Francji...

Przodujący górnik kopalni „Mieszko“ Józef Barsznica, który

wiele lat pracował w Bethune, powiedział m. in.: „Po 2 latach pracy na Dolnym Śląsku jestem szczęśliwy, że nie wahając się, powziąłem decyzję powrotu do kraju...”

Największą jednak radość — mówi przodownik Józef Barsznica —



„Cudowne dziecko“ — 16-letnia Marysia Gronkiewiczówna, chluba dziełozińskiego harcerskiego zespołu sportowego...

ZYGMUNT ŚWIECHOWSKI

Z przeszłości Ziemi Krajeńskiej

„Territorium quod Crayen dicitur“ — ziemia zwana Krajną. Tym ogólnym mianem określają kronikarze wczesnego średniowiecza obszar wchodzący w skład obecnych powiatów złotowskiego i waleckiego.

części Pomorza dwie groźne potęgi — Brandenburgia i Zakon krzyżacki. Margrabowie brandenburscy, pracując świadomie na wschód, zagarniają już pod koniec XIII w. Drawsko Pomorskie...

znajdującym się na wyspie obronnym zamku. Jak wyglądała złotowska warownia „o najtrudniejszym dostępie“, wiemy z ilustracji zamieszczonej w XVII-wiecznym dziele Samuela Puffendorfa...

List Górnosłązaka

Współpracownik naszego pisma dr Franciszek Jankowski: w Wrocławiu, otrzymał z Niemiec znamieny list, który poniżej przytaczamy w dosłownym brzmieniu jako wzruszający dowód przywiązania naszych rodaków na obczyźnie do swoich stron rodzinnych i do języka ojczystego.

posad żadnego Górnosłązaka nie dopuścili. Już jako ezkolarz³⁾ widziałem w Katowicach broszurki nakładem „Katowicerki“ jakoby w mowie polskiej. Te kranichy ibikusa — „Krapuliński, Waselapski und Korfanty Polen aus der Polakei“, poematy Szilera poprzekrecane, ten „Kampf z tym Drachem“ itp. Pamięć Korfantego bardzo mię wzruszyła, bo go osobiście znamem i jako chłopak latałem z walcełłami⁴⁾ i plakatami po wsi podczas wyborów.

Szanowny Panie! Szczęśliwym trafem otrzymałem na zebraniu gromady tutejszej Polonii nr 3 gazety „Polska Zachodnia“. Ponięważ jestem rodzony Górnosłązak, bardzo mię ucieszył artykuł pana doktora: „W obronie gwary śląskiej“.

Niech Bóg błogosławi ten pilny i pracowity naród górnosłąski na cześć ojczyzny.

Z uszanowaniem Florian Czypura

- 1) proboszcz 2) nadzorujący 3) uczeń szkolny 4) ulotki wyborcze 5) żandarm

DROGA WODNA ODRY

(Dokończenie ze strony 1)

wość wykorzystania Odry do przewozu płodów rolniczych. W portach Koźła, Opola i Wrocławia znajdują się silosy zbożowe o pojemności 20 000 ton.

ten sposób swoje zaplecze na całą środkową Europę. Podniesie on wydatnie nasze obroty handlowe z tymi państwami i stworzy pomost dla wymiany towarowej z krajami skandynawskimi.

TABOR WZROŚNIE

Do roku 1950 w ramach 3-letniego planu, odbudowy transport Odrą przekroczy najprawdopodobniej 2 miliony ton. Przyjmując przeciętną ładowność barki na 500 ton — i możliwość wykonania przez nią pięciokrotnego rejsu Gliwice—Szczecin i z powrotem w ciągu roku — oznaczałoby to, że tabor żeglugi odrzańskiej wrósłby w tym czasie do 400 bark.

KANAŁ ODRA — DUNAJ

Odra jako droga komunikacyjna dla handlu tranzytowego uzyska w pełni swoje znaczenie z chwilą przekopania kanału Odra — Dunaj. Kanał ten połączy polskie porty z państwami basenu naddunajskiego, rozszerzając w

Jak w wielu innych dziedzinach życia gospodarczego, tak i na tym odcinku musimy przede wszystkim wyrównać szkody spowodowane wojną i celową akcją niszczytelką Niemców. Możliwości jednak gospodarze Odry w polskim systemie ekonomicznym, możliwości wielokrotnie wyższe aniżeli w warunkach przedwojennych, oraz dotychczasowe osiągnięcia pozwalają stwierdzić, że Odra staje się poważnym realnym wkładem w polską rzeczywistość gospodarczą.

Mgr M. Filipowicz

ski. Aniołki, uwijające się po bogatych gzymsach i szczytach ołtarzy, poubierane są w długie sukienki. Surowy duch kontrreformacji nie pozwalał na odzianie ich w lepsze szatki. Postacie świętych postawiane są symetrycznie w myśl przemysłowego programu ikonograficznego.

Na drodze prowadzącej od Złotowa ku Wielkopolsce leży niewielkie miasteczko Krajanka. Dawne osiedle przy zamku otrzymało przywilej miejski od Władysława Jagiełły. Ówczesny właściciel Andrzej Donaborowski miał tu swą obronną siedzibę na urwistym brzegu strumienia Glumi.

