

TOWARZYSTWO ROZWOJU ZIEM ZACHODNICH
RADA NACZELNA
KOMISJA ZAGOSPODAROWANIA ODRY

000010
POUFNE egz. nr. ...

ZESZYTY ODRZAŃSKIE

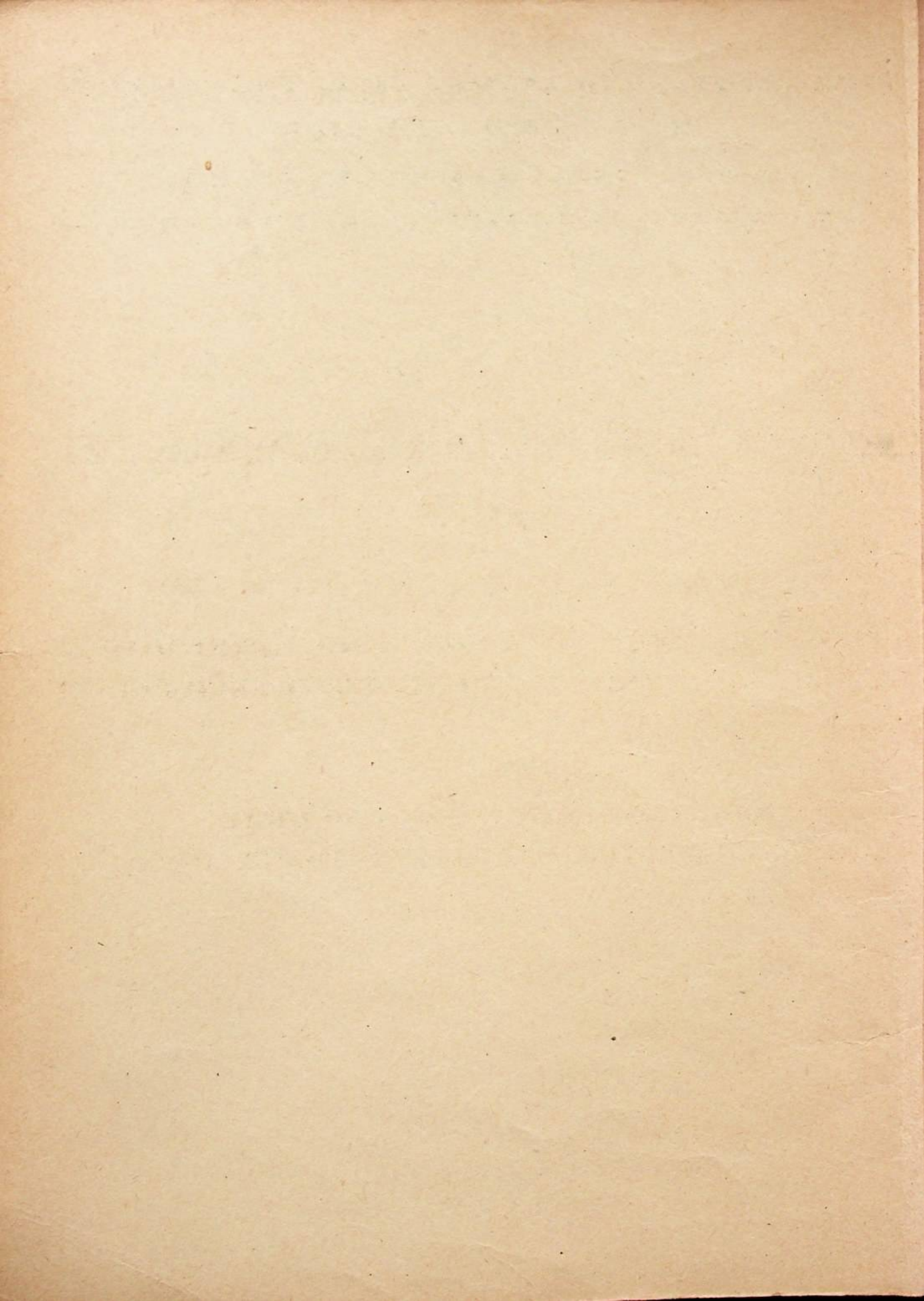
Nr 3

**ZAGADNIENIE ODRY W GOSPODARCE NARODOWEJ
I UKŁADZIE STOSUNKÓW MIĘDZYNARODOWYCH POLSKI**

✱

ZESPÓŁ SZCZECIN - ŚWINOUEJŚCIE
PORTEM RZĘCZNO - MORSKIM UJŚCIA ODRY

WARSZAWA 1965



P o u f n e

Doc. dr Józef Kokot

ZAGADNIENIE ODRY W GOSPODARCE NARODOWEJ I UKŁADZIE
STOSUNKÓW MIĘDZYNARODOWYCH POLSKI

x

Mgr Władysław Magiera

ZESPÓŁ SZCZECIN-ŚW INOUJŚCIE PORTEM RZECZNO-MORSKIM
UJŚCIA ODRY

W r o c ł a w - 1 9 6 5 r.

21 062 III

100010

Nr egz.

SL 3e
SL 3j



338.98 (431) : 386 : 656.6

D/184177
dr J. Tłocz, Opole

20

Wykonanie: Powielarnia ZAP - RSW "Prasa"-Poznań
Nr zamówienia 286/65 - M - 8 - nakład: 500+30 egz.

Doc. dr Józef Kokot
Śląski Instytut Naukowy
Katowice

ZAGADNIENIE ODRY
W GOSPODARCE NARODOWEJ I UKŁADZIE STOSUNKÓW
MIĘDZYNARODOWYCH POLSKI

1. Charakter opracowania

Mimo swego indywidualnego charakteru referat niniejszy nie jest tylko wyrazem osobistego stanowiska autora. Problem, któremu referat jest poświęcony, należy do najobszerniej przedyskutowanych w polskiej literaturze geograficzno-ekonomicznej, hydrologicznej, komunikacyjnej, planistycznej i politycznej, stąd też trudno jest często oddzielić poglądy indywidualne od communis opinio albo od stanowiska reprezentowanego przez większość nauki lub takich środowisk "mieszanych", jak Komisja Zagospodarowania Odry przy Prezydium Rady Naczelnej TRZZ, która skupia teoretyków i praktyków różnych dyscyplin i dziedzin życia przeświadczonych o wielkiej przyszłości Odry w skali gospodarki krajowej i stosunków międzynarodowych Polski.

Przyszłość Odry jest sprawą określonej polityki gospodarczej, Polski i krajów RWPG, a więc wyboru środków działania nie podlegającego całkowicie determinacji ze strony środowiska geograficznego czy konsekwentnie realizowanej zasady gospodarności. Dlatego nie jest paradoksem, iż przedmiot tak obszernie i wszechstronnie przedyskutowany wymaga ciągle od nowa stawiania go pod rozagę społeczeństwa, parlamentu, kierownictwa politycznego i opinii zainteresowanych gremiów międzynarodowych, aby skonfrontować stan aktualny sprawy Odry z dotychczasowymi ustaleniami i poglądami oraz z planami i potrzebami kształ-

tującymi miarodajnie losy tej "sprawy" w najbliższej i perspektywicznej przyszłości.

Z takiego stanu rzeczy wynikają określone konsekwencje wyznaczające cele niniejszego opracowania. Rozumiem je jako analizę szans rozwojowych wnoszonych w gospodarkę krajową i międzynarodową Polski przez Odrę oraz ich konfrontację z aktualną rzeczywistością i perspektywami rozwojowymi Polski i krajów RWPG w celu wyciągnięcia konkluzji, które mają służyć jako platforma przyszłej polityki gospodarczej, w tym także inwestycyjnej, w "sprawie Odry". "Sprawę" tę ujmuję dlatego w cudzysłów, gdyż przy całej swojej odrębności i specyfice należy ona organicznie do podstawowych zagadnień polityki gospodarczej naszego państwa zmuszonej do szukania równowagi pomiędzy istniejącymi potrzebami w zakresie zagospodarowania kraju a środkami na ich zaspokojenie, pomiędzy tempem i formami industrializacji a potrzebami gospodarki rolniczo-leśnej i transportu, pomiędzy ujemnym jak dotąd bilansem płatniczym i koniecznością zaspokojenia niezbędnych dla rozwoju naszej gospodarki i dla podniesienia stopy życiowej społeczeństwa importów, pomiędzy kompleksowym postępem technicznym a ochroną walorów środowiska geograficznego, np. w dziedzinie pełnej szczególnych dialektycznych sprzeczności gospodarki wodnej.

2. "Wspólnota interesów" Polski i Odry

U podstaw naszej analizy musi się z natury rzeczy znaleźć wytworzony poczdamskim układem granic fenomen niemal całkowicie polskiej Odry. Można sobie pokpiwać z literackich metafor, lecz od sierpnia 1945 roku Odra rzeczywiście "szumi po polsku", płynąc na odcinku 761 km /na swą ogólną długość 866 km/ poprzez ziemie polskie, które stanowią 89,5% jej dorzecza. Dorzecze to - o wielkości 106,0 tys. km² - obejmuje 34,0% powierzchni całego kraju

i skupia /por. tabl. 1/ na ciążącym do Odry, Warty i Noteci obszarze ponad 41% ludności Polski, mieszkającej tu w warunkach przeciętnego zagęszczenia 109 osób/km² przy 93 osobach/km² na pozostałym obszarze państwa. Spośród 6 większych rzek polskich o długości żeglownej ponad 100 km o łącznej długości odcinków żeglownych 3 199 km przypada na Odrę, Wartę i Notec 1 371 km, a więc 43%, przy czym należy pamiętać, iż w systemie dorzecza Odry są to odcinki niemal w całości uregulowane, podczas gdy w dorzeczu Wisły stan taki notujemy tylko na około 250 km. Z drugiej jednak strony musimy pamiętać, iż przepływ wody w Odrze stanowi zaledwie 55% przepływu Wisły, co stwarza zadanie wyrównania zaistniałych i rysujących się nadal dysproporcji metodami jak najracjonalniejszej gospodarki wodnej.

Na ciążącym do Odry, Warty i Noteci obszarze znajduje się około 52% polskich linii kolejowych /w tym 7% na terenie woj. katowickiego/, z obszaru tego pochodzi jednak aż 72% masy towarowej nadanej do wysyłki kolejami normalnotorcowymi PKP /w tym z woj. katowickiego 48%/, z czego znacznie ponad połowę poza obręb województw nadania, łącznie z eksportem /por. tabl. 2/. Produkcja globalna przemysłu uspołecznionego omawianego obszaru wyniosła w 1963 r. około 51,9% produkcji całego kraju, a zatrudnienie - 52,4%. /Por. tabl. 3 i 4/. Ze względu na konkretną sytuację demograficzną /największa koncentracja tzw. wyżu demograficznego/ i w związku z ustaloną względnie ustalaną bazą surowcową udziały te jeszcze poważnie wzrosną potęgując dysproporcje w zakresie pokrycia potrzeb wody omawianego obszaru.

Podobnie wygląda sytuacja i od strony gospodarki rolniczej i leśnej. Spośród 9 wchodzących w grę województw /wraz z 2 miastami wydzielonymi na stopniu województw/ wykazały np. w 1963 r. plony 4 zbóż wyższe od przeciętnej krajowej /17,3 q z ha/ nast. województwa: opolskie /23,0/, wrocławskie /21,3/, bydgoskie /19,7/, poznańskie /19,5/ i katowickie /19,1/, a także łódzkie /17,6/. Dalsza inten-

syfikacja gospodarki rolniczej będzie wymagała poprawy gospodarki wodnej w kierunku ograniczenia skutków powodzi i posuch, poprawienia nawodnień i odwodnień oraz odzyskania terenów zalewanych dotychczas stale na skutek niedostatecznej retencji i poprawy jakości wody przez jej znacznie lepsze oczyszczanie i odsalanie.

Podane wyżej przykłady konkretyzują w znacznej mierze tezę o zaistniałej po II wojnie światowej "wspólnocie interesów" Polski i Odry. Zlikwidowanie granic politycznych, które dotychczas sztucznie dzieliły obszary ciągnące ekonomicznie do Odry z Kanałem Gliwickim i Wartą-Notecią pozwoliło na wykształcenie się globalnie zintegrowanej strefy wysokiej aktywności gospodarczej, decydującej o potencjale i dynamice ekonomicznej modernizującej się rapidamente Polski. Z natury rzeczy nasuwa się pytanie, jak się ta "wspólnota interesów" przedstawia z perspektywy Odry. Nie uprzedzając dalszych szczegółowych na ten temat rozważań, należy stwierdzić, iż leży ona /ta "wspólnota interesów"/ przede wszystkim w dziedzinie perspektyw rozwojowych Odry wraz z Wartą-Notecią jako śródlądowej drogi wodnej i Nadodrza wraz z doliną Noteci jako zespołu regionów bazujących swą aktywizację na istnieniu tej arterii komunikacyjnej będącej jednocześnie wielkim zagłębieniem surowcowym wody dla celów produkcji i konsumpcji. Fakt wiązania przez Odrę i Wartę z Notecią największych ośrodków produkcji w Polsce z morzem stanowi w szczególności szansę rozwojową dla terenów, które leżą pomiędzy tymi "biegunami" naszej gospodarki, a więc dla środkowego Nadodrza i dla dorzecza Noteci wraz z rejonem ujściowym Wartą-Noteci do Odry. Z faktu znalezienia się całej żeglownej Odry z Kanałem Gliwickim i jej prawobrzeżnymi dopływami żeglownymi w granicach Polski wypływa wreszcie perspektywa złączenia systemu Odry z układem Wisły a więc związania całej Polski w jeden zwarty obszar gospodarki wodnej z żegluga śródlądową na czele.

O realności tej perspektywy decydowały i decydują oczywiście nadal następujące czynniki: warunki naturalne systemu Odry, stopień zagospodarowania samej rzeki i wyposażenia jej jako arterii komunikacyjnej, obiektywne potrzeby gospodarki narodowej i państwowa polityka gospodarcza. Zaczynając od charakterystyki Odry jako cieku wodnego należy stwierdzić, iż mimo uregulowania nie jest ona ani w pełni ani prawidłowo zagospodarowana. Błędne założenia regulacyjne, jakimi się swego czasu kierowali Niemcy, spowodowały skrócenie biegu rzeki o ponad 177 km czyli o 22%, co pociągnęło za sobą nadmierny odpływ wody do morza. Dla zrehabilitowania tych strat i przecieków wody w środkowym biegu Odry /poniżej Brzegu Dolnego/ należy jeszcze zapewnić retencję około 900-1000 milionów m³ wody w górnym biegu rzeki i na jej dopływach górskich. Tego rodzaju retencja pozwoli również na opanowanie niebezpieczeństwa powodzi oraz na utrzymanie takiego stałego poziomu wody, który umożliwi należyte rozcieńczenie ścieków i wyeliminowanie przerw w żegludze wynoszących obecnie około 60 dni w roku /na skutek niskich lub powodziowych stanów wody/. Wydłużenie żeglugi o taki okres oznaczałoby przyrost 25% dni eksploatacyjnych w porównaniu ze stanem obecnym, kiedy ruch odbywa się tylko przez 240 dni. Taki stan rzeczy kłóci się z oczywistym postulatem ciągłości każdego rodzaju transportu, stawianym zarówno przez przedsiębiorstwa transportowe, jak też przez wszystkich zlecniodawców transportu rzeczno-żegludowego, a w szczególności przez centrale handlu zagranicznego i te krajowe zakłady przemysłowe, które zlecają żegludze w całości dostawę potrzebnych im do produkcji surowców. Z punktu widzenia należytej eksploatacji taboru obecny stan zagospodarowania Odry powoduje na skutek za niskich przeciętnych głębokości eksploatacyjnych straty rzędu 30 - 40% ładowności. Wyeliminowanie przez zapewnienie należytej retencji tych dwu nakładających się strat, tj. przerw w żegludze i niedostatecznego wykorzystania ładowności, pozwoliłoby na zwiększenie operatywności żeglugi

odrzańskiej - bez nowych inwestycji w taborze - o blisko 90%!

5 | Przedstawiony wyżej stan rzeczy - wraz z niemal zerowym startem w taborze pływającym i przy poważnych zniszczeniach urządzeń przeładunkowych oraz portów - stał się przyczyną regresu w realizacji nakreślonej wyżej szansy rozwojowej Odry w pierwszym powojennym dwudziestoleciu, jeżeli ją mierzyć wielkością przewozów na tej magistrali wodnej, no i ... stopniem zanieczyszczenia ściekami przemysłowymi czzechosłowackich, polskich i NRD-owskich zakładów, które odebrały wodzie odrzańskiej w dużej mierze jej przydatność komunalną i produkcyjno-przemysłową, nie mówiąc o stratach w gospodarce rolnej. Rosnący jednak nacisk konieczności ekonomicznych i zrozumienie potencjalnych i aktualnych funkcji Odry w naszym życiu gospodarczym stały się - zwłaszcza w ostatnich latach - źródłem szeregu prac i inwestycji, które odbierają tej perspektywie i szansie charakter wielkości bliżej w czasie nie określonej, przeciwnie - nadają jej cechy czegoś wymiernie się realizującego. Należy tu w szczególności wymienić prace nad samą rzeką i w dziedzinie retencji wód. Zbudowano próg wodny Brzeg Dolny, oddano do użytku zbiornik Dzierżno i przystąpiono do realizacji zbiornika w Głębinowie na Nysie Kłodzkiej. Rozpoczęto wstępne starania i studia w sprawie budowy zbiornika pod Raciborzem, który by załatwił w zasadzie wszystkie problemy związane z zagadnieniem retencji, o których była mowa wyżej. Bardzo poważnie - w sensie ilościowym i jakościowym - zmieniła się sytuacja w żegludze odrzańskiej. W porównaniu z 1959 r. tonaż floty towarowej na Odrze wzrósł do 1965 r. o 64,6%, przy czym kosztem około 1 miliarda zł wyposażono ją w 124 tys. ton nowoczesnego taboru motorowego /68 tys. ton/ i tzw. zestawów pchanych /56 tys. ton/, które stanowią dzisiaj 51% stanu ogólnego floty /242 tys. ton/. Wyrazem modernizowania floty odrzańskiej było równocześnie wycofanie w tym samym okresie z eksploatacji 29 tys. ton zużytego tonażu. W rezultacie

można było uzyskać znaczny wzrost pracy przewozowej w tonokm, przekraczający dwukrotnie przyrost floty towarowej. Przy niespełnieniu 65% wzroście tonażu zadania przewozowe wzrosły o 136%, co wynika z nast. zestawienia:

rok 1959	rok 1965	wskaźnik 1965:1959
1,7 mln ton	3,2 mln ton	183
548 mln tonokm	1 292 mln tonokm	236.

Przeładunki w portach odrzańskich /poza portem morskim w Szczecinie/ wzrosły w tym samym okresie blisko dwukrotnie: z 2,0 na 3,7 mln ton.

Zmodernizowano w 75% "białą flotę" eksploatowaną głównie w rejonie Szczecina dla celów turystyczno-wypoczynkowych. Przewozi ona obecnie rocznie około 3 miliony pasażerów, a więc 3-krotnie więcej niż w 1959 r.

Przy końcu 1964 r. powstała i została z początkiem 1965 r. przyjęta przez Komisję Planowania koncepcja uruchomienia w najbliższych latach portu przeładunków masowych w Świnoujściu dla surowców importowanych do Polski drogą morską przy użyciu dużych statków morskich o tonażu do 25 tys. ton. Opiera się ta koncepcja na dowozie węgla do Świnoujścia i wywozie w górę Odry rudy i surowca fosforowego przy użyciu floty odrzańskiej do przewiezienia łącznej ilości 3 milionów ton w 1970 r. Właśnie dotychczasowa rozbudowa i modernizacja floty oraz dalsze w tym kierunku plany na lata 1966-1970 pozwoliły przyjąć taką koncepcję jako w pełni realną i niezwykle ekonomiczną, bo zaoszczędzającą gospodarce narodowej wielomiliardowych nakładów na kapitalną przebudowę linii kolejowych i rozbudowę niezbędnych stacji rozrządowych oraz węzłów kolejowych.

Fakt istnienia dogodnych dróg wodnych Odry i Warty /do Śremu/ oraz Noteci /do Bydgoszczy/, jak i rozbudowa

floty odrzańskiej zdecydował również o lokalizacji projektowanych zakładów nawozów sztucznych w Policach koło Szczecina. Już od 1966 r. flota odrzańska będzie dowoziła materiały budowlane dla tych zakładów, od 1969 r. surowce fosforowe ze statków wyładowywanych w Świnoujściu, a od 1970/71 r. - wyroby gotowe z zakładów do okręgów rolniczych w zasięgu dróg wodnych. Łączne zaangażowanie floty odrzańskiej w przewozie dla tych zakładów osiągnie po r. 1970 około 2,5 mln ton ładunków.

Wspominany już wielokrotnie postęp w zakresie wzrostu i modernizacji taboru żeglugi odrzańskiej jest dziełem odrzańskich głównie stoczní rzecznych, których produkcja wzrosła w latach 1959 - 1965 wartościowo o 50% przynosząc również poważne efekty jakościowe w produkcji statków na potrzeby własne i eksportowe. Inwestycje w stoczníach rzecznych skupiły się głównie we Wrocławskiej i Szczecińskiej Stoczní Recznej, wynosząc w latach 1960 - 1965 około 100 mln zł. Wzrost taboru i obrotów wymaga również rozbudowy zaplecza technicznego, dlatego też w r. 1965 weszła do planu budowa nowej remontowej stoczní rzecznej w Koźlu kosztem około 250 mln zł. Zakończenie jej budowy jest przewidziane na rok 1970.

Wszystkie te poczynania nie mogły jeszcze dotąd przywrócić żegludze odrzańskiej jej wielkości absolutnej sprzed i z okresu II wojny światowej, mamy jednak wyniki ekonomiczne, które pozwalają na porównania jakościowe z efektywnością pracy dawnej żeglugi niemieckiej. Porównanie to wypada zdecydowanie na korzyść nowej polskiej żeglugi na Odrze. Rzecz jest istotna nie tylko z punktu widzenia porównawczo-historycznego i jako jeszcze jeden przyczynek do obalenia złośliwego mitu o "polnische Wirtschaft". Chodzi mianowicie o ważny dla nas i dla naszych kontrahentów gospodarczych rachunek kosztów transportu, który co - raz silniej decyduje o konkurencyjności i opłacalności naszego eksportu towarowego i usług komunikacyjnych. Przy

rosnącej roli kryterium zysku w ocenie działalności gospodarczej przedsiębiorstw produkcyjnych i przewozowych urealnianą się ceny usług komunikacyjnych, transportowych i ujawni się w pełni relatywna taniość i większa opłacalność transportu wodnego, zwłaszcza dla dóbr masowych, którą dotychczas przesłaniał system arbitralnych taryf przewozowych. Należy się spodziewać, iż uwolnione od cech subiektywizmu planowanie gospodarcze uzna ten fakt jako czynnik rzutujący realnie na dalszą politykę transportową i inwestycyjną, że Polska zerwie radykalnie z przesądem, jakoby żegluga śródlądowa się nie opłacała, zwłaszcza iż opłaca się na całym świecie, zarówno na Wschodzie jak i na Zachodzie, co wyraża się w stosunkowo szybszym rozwoju obrotów przewozowych żeglugi aniżeli kolei. Polska gospodarka transportowa znajduje się akurat w momencie, w którym trzeba podejmować długofalowe decyzje na temat kierunków szybkiego rozwoju potencjału transportowego, trzeszczącego już dzisiaj we wszystkich szwach, a równocześnie stawianego wobec perspektywy gwałtownego przyrostu masy towarowej, którą trzeba będzie przewieźć do i z różnych części kraju, dostarczyć za granicę i stamtąd przyjąć. Już w najbliższej pięciolatce wartość produkcji globalnej przemysłu socjalistycznego winna wzrosnąć o 45 - 47%, przy czym najszybsze tempo wzrostu powinien osiągnąć m.in. przemysł chemiczny, energetyka i hutnictwo metali nieżelaznych. Będzie się nadal rozwijała baza paliwowo-energetyczna i wydobywanie bogactw naturalnych, rozwijać się będzie szybko hutnictwo żelazne. O 14 - 15% ma się powiększyć produkcja rolnictwa, o 25% ma wzrosnąć budownictwo mieszkaniowe. Są to wszystkie zadania, które będą musiały przejść przez wąskie gardło transportu, poszerzone nowymi inwestycjami komunikacyjnymi. O podziale środków inwestycyjnych nie mogą decydować dotychczasowe proporcje struktury przewozów, lecz konkretna sytuacja techniczna i ekonomiczna poszczególnych gałęzi transportu. Należy w szczególności mieć na uwadze,

iż np. koleje nie dysponują już niemal żadnymi rezerwami przepustowości, czyli że przewóz każdego tysiąca ton nowej masy towarowej musi być w całości pokryty nowymi inwestycjami w sieci kolejowej. Całkiem inaczej przedstawia się sytuacja w żegludze na Odrze: zadania przewozowe 1965 r. wynoszące 3,2 mln ton towarów stanowią zaledwie ułamek zadań przewozowych jakie Odra już wykonywała w przeszłości, kiedy to w roku 1939 przewieziono na niej 14,4 milionów ton, a w roku 1942 nawet 15,7 milionów ton. A przecież od tego czasu stan drogi wodnej uległ poprawie przez inwestycje wodne, o których już mówiłem poprzednio, mamy dalej możliwość zastosowania nowoczesnego taboru o znacznie większej sprawności, co - nie mówiąc już o możliwości żeglugi całodobowej zamiast dotychczasowej tylko dziennej - upoważnia do stwierdzenia, iż trasa wodna Odry dysponuje już dzisiaj technicznie, jako droga, rezerwą transportową rzędu 15 - 17 milionów ton rocznie. Inwestycje retencyjne, o których mówiłem przedtem, mogą podnieść przepustowość tej drogi wodnej o około 90%, czyli do 35-38 milionów ton rocznie. Niezbędne w tym celu inwestycje taborowe posiadają w porównaniu z taborem kolejowym w obrotach z zagranicą znacznie wyższe walory "dewizowe", tzn. mogą znacznie obniżyć wydatki dewizowe za transport polskich towarów, wyeliminować wydatki dewizowe za import do Polski oraz zarobić na usługach transportowych dewizowych poza granicami kraju. Wreszcie jeszcze jeden moment - przy ustalaniu wielkości absolutnych przewozów należy pamiętać, iż usługi transportowe żeglugi śródlądowej mierzone w tonokm są znacznie większe proporcjonalnie aniżeli przy mierzeniu w tonach, które stanowiło podstawę przedstawionego wyżej wyliczenia. Dla przykładu wystarczy wskazać na skromne doświadczenia naszej żeglugi z 1963 r. i to tylko przy obrocie wewnętrznym /krajowym/: udział żeglugi w przewozach ogółem wynosił w tonach 0,9%, natomiast w tonokm - 1,3%, czyli był o 44% wyższy.

Z analizy ekonomicznej inwestycji na drodze wodnej, inwestycji typu retencyjnego, wynika dalej, iż w porównaniu z inwestycjami w sieć drogową czy kolejową chodzi tu o inwestycję kompleksową, wielokierunkową, podczas gdy tamte są tylko inwestycjami specjalistycznymi, jednokierunkowymi. Urządzenie retencyjne może służyć równocześnie żegludze, oczyszczaniu wody, a więc gospodarce komunalnej i przemysłowej w zakresie zaopatrzenia w wodę, ochronie przed powodzią i poprawie stosunków wodnych dla rolnictwa i leśnictwa, a nawet bezpośredniemu poborowi wody dla gospodarki komunalnej, może wreszcie być wykorzystane dla energetyki wodnej lub cieplnej o otwartym obiegu wody. Oznacza to rozłożenie kosztów takiej inwestycji na wielu użytkowników /nie koniecznie w sensie dosłownym, lecz w rozumieniu całościowego rachunku ekonomicznego w skali całej gospodarki narodowej/, czyli zwielokrotnienie jej efektywności albo wielokrotne potanie, jeżeli mierzyć koszt potrzebami jednego użytkownika.

W kraju cierpiącym na deficyt potencjału transportowego, w kraju stojącym wobec perspektywy poważnych trudności w zakresie gospodarki wodnej, w kraju wreszcie, który jest zmuszony do stosowania najostrożniejszego reżimu oszczędnościowego w zakresie inwestycji, perspektywy Odry w polsko-odrzańskiej wspólnocie interesów należy chyba ocenić pozytywnie i optymistycznie.

3. Odra - problem europejskiego systemu dróg wodnych

Do pogłębienia tego tonu oceny przyczynia się spojrzenie na Odrę jako na problem europejskiego systemu dróg wodnych. Systemem kanałów jest Odra związana z najwyżej uprzemysłowionymi krajami leżącymi w zasięgu dróg wodnych Łaby, Renu i Francji. Poprzez Kanał Bydgoski posiada Odra północne powiązanie z Wisłą, która jednak nie posiada efektywnego powiązania z olbrzymią siecią dróg wodnych Związku



Radzieckiego. Jeszcze poważniejszy - ze względu na dogodne położenie Szczecina i Świnoujścia - jest brak powiązania Odry z basenem naddunajskim i z południową Wisłą, równoznaczny z brakiem bezpośredniego podłączenia do Odry Kanału Gliwickiego dla znacznej części Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i dla Rybnickiego Okręgu Węglowego oraz dla Zagłębia Morawsko-Ostrawskiego. Wszystkie te obszary, zarówno dostępne dla żeglugi odrzańskiej jak i na razie z nią nie związane, należą do krajów o intensywnym rozwoju gospodarczym, o ciągle rosnącej masie towarowej i o wzrastających tendencjach do międzynarodowego podziału pracy, czyli do wzrostu wzajemnych obrotów transportowych, z których poważna część jest i pozostanie nadal bardzo wrażliwa na wysokość opłat przewozowych.

Poza obrotami "wewnętrznymi" przedstawionego wyżej obszaru istniejących lub potencjalnych powiązań europejskiego systemu dróg wodnych posiada Odra jeszcze duże perspektywy rozwojowe z racji swoich możliwości spełniania wielkich funkcji tranzytowych pomiędzy basenem Morza Bałtyckiego a basenem naddunajskim i Bałkanami. Naturalnymi klientami Odry są tutaj w szczególności pozbawione dostępu do morza CSRS, Węgry i Austria.

Szczególne wreszcie aspekty posiada sprawa związania Odry z Dunajem z punktu widzenia kooperacji ekonomicznej pomiędzy krajami RWPG i ich współzawodnictwa z innymi ugrupowaniami polityczno-ekonomicznymi w Europie na osi komunikacyjnej Dunaju i wschodnio-zachodnich powiązań żeglugowych Odry oraz w basenie bałtyckim i czarnomorskim.

Wspólny interes ekonomiczny i polityczny krajów RWPG nakazuje podjęcie wysiłków w zakresie budownictwa wodnego, które by pozwoliły w pełni wykorzystać nadzwyczajne walory położenia geograficznego Odry, eliminując jej słabości hydrologiczne i korkujące cały system wodny tej części Europy, luki w sieci bezpośrednich powiązań dróg wodnych. Jest to postulat i koncepcja nie nowa - jej reali-

zacji przeszkadzały dotąd zawsze zagmatwane tutaj stosunki polityczne i tendencje hegemonijne Austrii lub Niemiec. Przez powstanie systemu politycznego i ekonomicznego krajów RWPG powstała po raz pierwszy realna szansa stworzenia połączenia wodnego Odry i Wisły z Dunajem, na którym nie tylko rozwija się szybko żegluga w ostatnich latach, lecz pojawia się również konkurent osi odrzańskiej w postaci intensywnego wiązania Dunaju z systemem żeglugowym Renu. Upór, z jakim pokonuje się przy tym znacznie poważniejsze aniżeli w wypadku budowy połączenia z Odrą trudności naturalne i techniczne, jest miarą atrakcyjności ekonomicznej tego rodzaju przedsięwzięcia. Nie może on zostać nie zauważony przez kraje RWPG, a w szczególności przez Polskę i CSRS.

Podsumowując tę część naszych rozważań możemy więc stwierdzić, iż Odra posiada w aspekcie międzynarodowym szanse jeszcze większej kariery aniżeli w ramach wewnętrznych gospodarki polskiej. Przez swoje znakomite południkowe położenie geograficzne na osi najkrótszego i najłatwiejszego połączenia pomiędzy Bałtykiem a Dunajem i Morzem Czarnym przy równoczesnym powiązaniu z wschodnio-zachodnim układem śródlądowych dróg wodnych Europy może Odra - mimo nie najlepszych warunków naturalnych - stać się zwornikiem całego systemu europejskiej żeglugi rzecznej, służąc w tym charakterze nie tylko Polsce, lecz i całej Europie, a w szczególności krajom RWPG.

4. Wnioski realizacyjne

Opisane wyżej szanse rozwojowe Odry w układzie krajowym i w aspekcie międzynarodowym stanowią równocześnie generalną argumentację dla szeregu wniosków realizacyjnych mających szansom nadać kształt rzeczywistości. Wszystko, co determinowało i uzasadniało te szanse, obiektywizuje również w dużej mierze postulaty realizacyjne, odbierając

im charakter subiektywistycznych spekulacji i pomysłów, od których przecież nasze planowanie ekonomiczne nigdy nie było całkowicie wolne. Chodzi przy tym o wnioski o ograniczonym świadomie zasięgu rzeczowym i czasowym, mieszczące się w ramach planowania na najbliższe 2 - 3 pięcioletki, a mające systematycznie prowadzić do realizacji pełnego planu optymalnego zagospodarowania Odry.

a/ Zbiorniki retencyjne

W planie 1961 - 1965 przewidywano, m.in. dla poprawy warunków nawigacyjnych na Odrze, budowę zbiornika retencyjnego na około 100 mln m³ pojemności w Głębinowie na Nysie Kłodzkiej, w pobliżu zbiornika otmuchowskiego. Mimo to inwestycja została z planu wycofana w ramach restrykcji inwestycyjnych i dopiero dzięki wielokrotnym interwencjom Komisji Zagospodarowania Odry i wystąpieniom zainteresowanych resortów włączono budowę tego zbiornika do planu 1965 r. Uchwała KERM przewiduje zakończenie budowy w 1969 r. - koszt inwestycji wyniesie łącznie blisko 500 mln zł. Ponieważ efektem wybudowania tego zbiornika i eksploataowania go wraz ze zbiornikiem w Dzierżnie ma być przedłużenie okresu nawigacyjnego o 30 dni i podniesienie średniej głębokości eksploatacyjnej rzeki o 14 cm /do 160 cm/ - dlatego nasuwa się postulat przyspieszenia tej budowy, a w każdym razie - bezwzględnego dotrzymania terminu realizacji ustalonego przez KERM.

Zbiornik głębinowski nie rozwiązuje jednak problemu retencji wody na Odrze. Klucz do rozwiązania problemów gospodarki wodnej na górnej i środkowej Odrze /do ujścia Warty z Notecią/ w I etapie jej zagospodarowania kompleksowego do 1980 r. leży w projektowanym zbiorniku wodnym na samej Odrze w jej górnym biegu, na południe od m. Raciborza, a więc w tzw. zbiorniku raciborskim na terenie pow. raciborskiego /woj. opolskie/ i pow. wodzisławskiego i

rybnickiego /woj. katowickie/, z cofką na teren Czecho-
słowacji /woj. ostrowskie CSRS/. Chodzi o zbiornik rzędu
500 mln m³ pojemności i o wielorakich zadaniach. Lokali-
zację postulowanego zbiornika determinuje fakt, iż jest
to jedyne miejsce w zlewni Odry na terenie Polski, gdzie
można jeszcze uzyskać stosunkowo dużą pojemność retencyjną,
konieczną dla uregulowania stosunków gospodarki wodnej na
górnej i środkowej Odrze. Jest to okoliczność, z którą
muszą się liczyć jako z faktem obiektywnym obydwie zainte-
resowane państwa, tzn. Polska i Czechosłowacja, zwłaszcza
iż chodzi tu o inwestycję, która stanowi równocześnie etap
budowy połączenia Odry z Dunajem.

Postulowany zbiornik winien:

zapewnić ochronę przed powodzią terenom w dolinie
Odry od Raciborza do ujścia Nysy Kłodzkiej oraz wspólnie
ze zbiornikami na tej ostatniej w dolinie Odry aż do ujś-
cia Warty;

zapewnić zwiększenie i systematyczność rozcieńcza-
nia ścieków odprowadzanych do Odry, a przez to zapewnić
wyraźną poprawę istniejącego katastrofalnego stanu warunków
poboru wody dla celów komunalnych i przemysłowych;

zapewnić poprawę warunków nawigacyjnych na Odrze
przez zagwarantowanie nieprzerwanej pracy żeglugi od wczes-
nej wiosny /marca/ do końca grudnia, a więc przez 300 dni
w roku oraz przez utrzymanie gwarantowanej głębokości tran-
zytowej całej trasy umożliwiającej wykorzystanie ładownoś-
ci taboru pływającego w 95-100%;

zapewnić możliwości wykorzystania siły wodnej do
produkcji energii elektrycznej w elektrowni wodnej o mocy
22 MW oraz zapewnić możliwość zaopatrywania w wodę chłod-
niczą elektrowni cieplnej z otwartym obiegiem chłodniczym
o mocy 3 000 MW pracującej na wydobywanym ubocznie w roz-
budowującym się Rybnickim Okręgu Węglowym węgla energetycz-
nym najpośledniejszych gatunków, przy równoczesnym odciąż-

zeniu przeładowanych linii kolejowych tego okręgu od inaczej ukierunkowanego transportu wchodzącego w grę węgla energetycznego. Elektrownia tego rzędu uzdrowiłaby w sposób zasadniczy gospodarkę energetyczną GOP'u i ROW'u oraz doliny górnej Odry stanowiącej serce przemysłowe woj. opolskiego;

poprawić istotną dla rolnictwa wilgotność gleb w dolinie Odry przez utrzymanie możliwie stałego poziomu zwierciadła wody w rzece decydującego o stanie wód gruntowych.

Efekty ekonomiczne takiego zbiornika, o ile są bezpośrednio w liczbach uchwytne, mierzy najlepiej fakt, iż przewidywany nakład inwestycyjny rzędu 2,5 miliardów zł zwróciłby się w ciągu niespełna 5 lat, a więc w rekordowo szybkim czasie, przy czym okres amortyzacji będzie tym krótszy, a przyszłe zyski tym wyższe, im intensywniejsze będzie wykorzystanie Odry przede wszystkim dla celów żeglugowych.

Realizacja tego projektu wymaga zgodnej współpracy i pewnych ofiar również ze strony CSRS, dając jej jednak w zamian podprowadzenie drogi wodnej po sam okręg przemysłowy Morawskiej Ostrawy. Sprawa wymaga pilnego przekonsultowania roboczego i technicznego pomiędzy projektantami wrocławskiego "Hydroprojektu" a powołanymi czynnikami woj. ostrawskiego, w celu usunięcia istniejących na razie rozbieżności i dojścia do wspólnego opracowania projektu sytuacyjnego zbiornika i inwestycji towarzyszących. Wielkość reprezentowanych sprawą zbiornika raciborskiego interesów ekonomicznych, społecznych i politycznych domaga się jak najszybszego podejścia realizacyjnego ze strony zainteresowanych władz polskich, a więc Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej, Komisji Planowania przy Radzie Ministrów i innych. Nie widać żadnej obiektywnej przeszkody, aby w latach następnej pięciolatki /1966-1970/ nie można było przygotować pełnej dokumentacji, która by pozwoliła na przełomie lat 1969/70

lub 1970/71 przystąpić do budowy postulowanego zbiornika.

b/ Budowle kanałowe

Warunkiem intensywniejszego, ekonomicznego i technicznie sprawnego związania obrotów towarowych woj. katowickiego z Odrą oraz rozwiązania gordyjskiego węzła transportowego tego województwa w ogóle jest przedłużenie w głąb GOP'u Kanału Gliwickiego, które można rozbudować aż do powiązania z Przemszą-Wisłą, oraz powiązanie Odry z Wisłą kanałem południowym przechodzącym przez teren ROW'u. Efekty tych inwestycji rzutować będą oczywiście nie tylko na Odrę lecz i na Wisłę, przede wszystkim jednak przełamią techniczną barierę granicy wydolności górnośląskiego systemu transportowego, który bez tych inwestycji albo nie podoła swoim rosnącym szybko zadaniom transportowym, albo też wymagać będzie niewspółmiernie wyższych nakładów inwestycyjnych na inne rodzaje transportu, przede wszystkim kolejowego. Odciążenie przez żeglugę transportu towarowego GOP'u i ROW'u zdecyduje również o niemożliwym bez tego usprawnieniu transportu osobowego, który w tych okręgach stanowi pierwszorzędnny czynnik organizacji produkcji i wydajności pracy. Truizmem byłoby przypominanie przy tej okazji, iż chodzi o największe skupisko pracy produkcyjnej w Polsce, gdzie każde zaburzenie w dojazdach do pracy wyraża się wypadnięciem tysięcy godzin pracy i spadkiem wydajności, które reakcją łańcuchową redukuje w sposób istotny chociaż statystycznie trudno uchwytne efektywność wysiłku produkcyjnego obu okręgów ze szkodą dla całej gospodarki narodowej.

Również i te sprawy zostały już postawione przed odpowiednimi władzami w formie konkretnych projektów, które uzyskały poparcie czynników kierowniczych woj. katowickiego, nie doczekały się jednak dotąd konkretnych decyzji realizacyjnych. Należy postulować, aby wszelkie prace dokumentacyjne niezbędne dla podjęcia decyzji lokalizacyjnych

tych inwestycji i dla ich realizacji zostały wykonane w latach 1966 - 1970, a sama budowa winna być zrealizowana bezpośrednio potem.

c/ Oczyszczanie ścieków

Efektywność wszelkich poczynąń inwestycyjnych na Odrze i innych drogach wodnych może zostać zniweczona kontynuacją dotychczasowej "gospodarki" ściekami, zwłaszcza przemysłowymi, które niweczą przydatność wody dla celów pitnych, przemysłowych i rolniczych, niszczą urządzenia budowli wodnych, atakują tabor pływający i zabijają wszelkie życie w nawiedzonych nimi rzekach, stawach, zbiornikach i jeziorach. Aktualne ich nagromadzenie jest tak intensywne, iż odczuwa się je jeszcze na wodach zalewu szczecińskiego. Do "normalnych" ścieków przemysłowych dochodzi jeszcze w wypadku Odry szczególnie ostra sprawa zasilania rzeki dołowymi wodami górnictwami.

Nie jest rzeczą niniejszego referatu rozpatrywanie tej sprawy ab ovo. Jest ona jasna pod względem prawnym i rozwiązalna pod względem technicznym. Rzecz w tym, iż mimo to nie jest rozwiązana. Wydaje się, iż istota sprawy polega na braku pełnej konsekwencji w działaniu ustawodawcy i administracji, na uginaniu się pod terrorem zagrożenia produkcji przez bezwzględną realizację odpowiednich przepisów ochronnych. Trzeba stworzyć takie antybodźce ekonomiczne, które zmuszą przedsiębiorstwa do pogodzenia się z przepisami o ochronie wód tak, jak muszą się liczyć np. z przepisami bhp na terenie kopalni gazowych. Najbardziej elastyczną i przydatną wydaje się tu regulacja, która by polegała na wprowadzeniu opłat za korzystanie z cieków naturalnych i sztucznych jako kanałów ściekowych w proporcji do ilości i jakości odprowadzanych ścieków. Z opłat ściekowych administracja wodna mogłaby zapewnić pokrycie wydatków na niezbędne inwestycje oczyszczające, o ile tego nie uczynią same zakłady po skalkulowaniu, iż

jest to znacznie tańsze od ponoszenia systematycznych wydatków na opłaty użytkownicze. Sprawa jest pilna - wymaga tylko odważnej decyzji, potwierdzającej, iż problemy gospodarki wodnej traktujemy na serio i operatywnie, a nie tylko deklaratywnie, pod naporem zagrożonych zatruciem mieszkańców Wrocławia czy Krakowa.

d/ Intensyfikacja programu budowy taboru żeglugi odrzańskiej

Stwierdzone wyżej rezerwy potencjału przewozowego drogi wodnej Odry nawet przy jej obecnym stanie technicznym narzucają logiczny wniosek intensyfikacji budowy taboru pływającego jako szybkiego środka zaradczego na przełamanie impasu transportowego naszej gospodarki. Równocześnie będzie w ten sposób rósł efektywność naszej działalności inwestycyjnej na drodze wodnej i w urządzeniach portowych i przeładunkowych, a sama budowa nowoczesnego taboru będzie przez wydłużenie serii produkcyjnych taniała, obniżając przyszłe koszty eksploatacji własnej żeglugi rzecznej i podnosząc rentowność eksportu części wyprodukowanego taboru.

Własny wysiłek inwestycyjny Polski mógłby tutaj ulec spotęgowaniu przez poważniejsze wprowadzenie na trasy żeglugi odrzańskiej taboru czechosłowackiego i NRD-owskiego, ewentualnie na zasadach zbliżonych w swoim sensie do kolejowej puli wagonowej OPW, w ramach krajów RWPG.

e/ Rzeczno-morski charakter portu w Szczecinie

Perspektywa rozwoju żeglugi odrzańskiej wiąże się z koniecznością stopniowego doinwestowania lub przeinwestowania portu szczecińskiego na port rzeczno-morski, nastawiony w równej mierze na obsługę żeglugi morskiej co żeglugi śródlądowej, w której Szczecin powinien zajmować z racji swego usytuowania jedno z czołowych miejsc portów rzecznych nie tylko w systemie Odry. Każdy miesiąc przyspieszenia decyzji w tej sprawie i opracowania odpowiednie-

go planu realizacyjnego oznaczać będzie i zwiększenie efektywności inwestycji i ich potanie oraz wzrost racjonalności organizacji pracy Szczecina.

f/ Odra jako czynnik kształtujący planowanie
przestrzenne

Z liczb, które przytoczyłem na początku referatu, a które charakteryzowały potencjał ekonomiczny skupiony w zasięgu oddziaływania systemu wodnego Odry, nie wynika bynajmniej, iż potencjał ten jest funkcją Odry jako elementu kształtującego przestrzennie naszą gospodarkę. Taka zależność istnieje tylko w kilku określonych punktach, jako reguła jeszcze nie działa. Klóci się to znowu z doświadczeniami historii gospodarczej Polski, Europy i świata, a wpływa chyba przede wszystkim z atrofii żeglugi odrzańskiej i z niedoceniań Odry jako basenu surowcowego oraz z ignorowania wymogów politycznych płynących z faktu ustalenia granicy zachodniej Polski na Odrze i Nysie Łużyckiej. Z chwilą, kiedy wszystkie te czynniki dojdą do należnego im głosu, Odra i jej system wodny staną się jedną z podstawowych wiodących nasze planowanie przestrzenne.

Proces pogłębienia integracji gospodarczej naszego kraju i jego równomiernego zagospodarowania jest jeszcze daleki od swego dopełnienia. Warunki naturalne Odry, a w szczególności jej usytuowanie geograficzne w stosunku do innych elementów zagospodarowania przestrzennego ziem Nadodrza sensu largo narzucają postulat rozbudowania na jej osi łańcucha regionalnych i lokalnych ośrodków produkcji i usług związanych ściśle z ich funkcjami węzłów komunikacyjnych na wzór górnego biegu aż po Opole czy nawet po Wrocław. Szlak komunikacyjny Odry nie może być tylko szlakiem tranzytowym, jego równoległą funkcją musi być ożywianie gospodarcze regionów, przez które przechodzi, przez nawiązanie z nimi intensywnych obrotów towarowych i usługowych.

Obok przewozów tranzytowych idących w setki czy tysiące km winien się rozwijać na trasach odrzańskich /łącznie z Kanałem Gliwickim i Wartą z Notecią/ transport odcinkowy, lokalny, wyrażający pogłębiający się proces regionalnego podziału pracy, a ważny np. bardzo dla wykorzystania taboru przy jego ruchu w górę rzeki. Z takiego punktu widzenia /który zresztą znajdzie dodatkowe oparcie w szeregu innych motywów szczegółowych/ wydaje się niezbędna racjonalna rozbudowa np. Brzegu, Ścinawy, Głogowa, Bytomia nad Odrą, trójkąta Krosno Odrzańskie - Gubin - Cybinka, Słubice, Kostrzynia, Cedyni - Chojny i Gryfina. Odra musi przestać być w swoim środkowym i dolnym biegu "Steppenfluss", jaką była za czasów niemieckich, zwłaszcza po swoim wschodnim brzegu. W oparciu o Odrę i pozostałe wyposażenie komunikacyjne, dla zapewnienia nauki, pracy, ochrony zdrowia, wypoczynku i rozwoju kulturalnego rosnącej gwałtownie ludności musi Nadodrze swoją żywotnością i ekspansją gospodarczą potwierdzić, iż znalazło się w strefie granicy pokoju, w obrębie państwa, które nie będzie zmuszało swoich obywateli do takiego czy innego "Flucht".

Podobne postulaty można zgłosić w sprawie zszycia gospodarczego Pomorza Szczecińskiego i Koszalińskiego z Wielkopolską i z woj. bydgoskim przez odpowiednią aktywizację doliny Warty i Noteci.

Podsumowując i charakteryzując wszystkie wysunięte w niniejszym referacie wnioski chciałem zwrócić uwagę na następujące fakty i cechy:

1/ Podstawą problemu Odry jest fakt, iż ona już istnieje jako wielka inwestycja rozwojowa naszego kraju. Wszystko, czego się domagamy dla jej intensyfikacji, ma charakter uzupełniający, a więc w efektach swoich przerastający wielokrotnie wielkość potrzebnych nakładów inwestycyjnych i rentowność inwestycji prowadzonych "na ugorze".

2/ Każdy z konkretnych postulatów dysponuje odpowied-

nim pokryciem ekonomicznym, wyrażającym się nie tylko w pewnych efektach regionalnych czy lokalnych, lecz ważnym dla całej gospodarki narodowej.

3/ Wszystkie konkretne postulaty mieszczą się w ramach kompleksowego planu rozwoju Odry jako wielkiej arterii śródlądowej żeglugi europejskiej.

4/ Program rozwoju Odry jest równocześnie programem politycznym Polski i krajów RWPG, jest programem walki konkretnej z uroszczeniami rewizjonistycznymi skierowanymi przeciwko Polsce i krajom zachodnim RWPG oraz przeciwko Związkowi Radzieckiemu.

5/ W przeciwieństwie do programów rewizjonistycznych nasz program polityczny Odry pozostaje w jak najściślejszej zgodzie z interesami i rachunkiem ekonomicznym gospodarki narodowej Polski i jej sojuszników. Tym większa nasza wspólna zań odpowiedzialność.

- - -

Literatura i źródła

1. Monografia Odry- Instytut Zachodni, Poznań 1948
2. Biuletyn Informacyjny Rady Naukowej przy Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Katowicach, nr 2/1962
3. Zbigniew Kajetanowicz: Możliwości magazynowania wody w dorzeczu Odry dla zaspokojenia ekonomicznych i społecznych potrzeb Nadodrza, referat powielany, Opole 1963
4. Komisja Zagospodarowania Odry przy Radzie Naczelnej TRZZ, Założenia projektowe budowy zbiornika wodnego w Raciborzu, referaty powielane, Warszawa 1964 r.
5. Rocznik Statystyczny 1964
6. Materiały III Plenum KC PZPR, marzec 1965
7. Różne dokumenty z archiwum Komisji Zagospodarowania Odry
8. Różne referaty i artykuły autora /w maszynopisach lub drukowane w "Odrze", Biuletynie Organizacyjnym TRZZ i "Dzienniku Zachodnim"/.

T a b l i c a 1

Powierzchnia i ludność ziem polskich
związanych z systemem Odry

T e r e n	km ²	l u d n o ś ć w 1963r.	
		w milionach	w osobach/ km ²
Polska	312 520	30,94	99
Woj. katowickie	9 518	3,46	363
Woj. opolskie	9 506	0,99	104
Woj. wrocławskie	18 827	1,91	102
M. Wrocław	225	0,46	2 054
Woj. poznańskie	26 723	2,09	78
M. Poznań	220	0,43	1 955
Woj. zielonogórskie	14 514	0,82	57
Woj. szczecińskie	12 677	0,82	65
Woj. koszalińskie /1/2/8	987	0,37	41
Woj. łódzkie /1/4/	4 266	0,41	97
Woj. bydgoskie /1/2/	10 399	0,90	87
Obszar zasięgu Odry	115 862	12,66	109
Reszta kraju	196 658	18,28	93

T a b l i c a 2

Sieć kolejowa i przewozy ładunków przez PKP nor-
malnotorowe w 1963 r.
=====

<u>T e r e n</u>	<u>Linie kolejowe eksploatowane w km</u>	<u>Ładunki nada- ne do przewo- zu w tysią- cach ton</u>
<u>P o l s k a</u>	<u>26 920</u>	<u>260 045</u>
Woj. bydgoskie /1/2/	1 237	4 061
Woj. katowickie	1 730	125 802
Woj. koszalińskie /1/2/	679	1 400
Woj. łódzkie /1/4/	270	700
Woj. opolskie	1 229	14 977
Woj. poznańskie z m. Poznaniem	3 101	9 232
Woj. szczecińskie	1 415	4 221
Woj. wrocławskie z m. Wrocławiem	2 673	23 588
Woj. zielonogórskie	1 696	4 444
<u>Obszar zasięgu Odry</u>	<u>14 030</u>	<u>188 425</u>
<u>Reszta kraju</u>	<u>12 890</u>	<u>71 620</u>

T a b l i c a 3

Produkcja globalna przemysłu uspołecznionego

=====

w 1963 r.

=====

T e r e n	%
P o l s k a	100,0
M. Poznań	2,3
M. Wrocław	2,7
Woj. bydgoskie /1/2/	2,6
Woj. katowickie	22,4
Woj. koszalińskie /1/2/	0,6
Woj. łódzkie /1/4/	0,9
Woj. opolskie	4,0
Woj. poznańskie	4,6
Woj. szczecińskie	2,3
Woj. wrocławskie	7,0
Woj. zielonogórskie	2,5
Obszar zasięgu Odry	51,9
Reszta kraju	48,1

T a b l i c a 4

Zatrudnienie w przemyśle w 1963 r.
=====

<u>T e r e n</u>	<u>%</u>
<u>P o l s k a</u>	<u>100,0</u>
M. Poznań	2,5
M. Wrocław	2,4
Woj. bydgoskie /1/2/	2,4
Woj. katowickie	22,8
Woj. koszalińskie /1/2/	0,6
Woj. łódzkie /1/4/	1,1
Woj. opolskie	3,7
Woj. poznańskie	4,3
Woj. szczecińskie	2,1
Woj. wrocławskie	8,0
Woj. zielonogórskie	2,5
<u>Obszar zasięgu Odry</u>	<u>52,4</u>
<u>Reszta kraju</u>	<u>47,6</u>

Mgr Władysław Magiera
Warszawa

ZESPÓŁ SZCZECIN-ŚWINOUIŚCIE
PORTEM RZECZNO-MORSKIM UJŚCIA O D R Y

1. Porty u ujścia rzek odwiecznym połączeniem żeglugi
śródlądowej z morską

Rzeczno-morski charakter portów leżących u ujściach rzek ma swoje tradycje sięgające początków żeglugi morskiej. Porty te wiązały żeglugę śródlądową z żeglugą morską. Intensywny ich rozwój datuje się od czasu odkryć nowych lądów, kiedy żegluga morska przejmuje funkcje łącznika metropolii europejskich z koloniami. Z portów tych przewożono arteriami rzecznyymi - uzupełnianymi, w razie potrzeby, siecią kanałów - surowce kopalniane i kolonialne produkty rolne. W miarę rozwoju rolnictwa i przemysłu do portów dowożono coraz większe ilości zboża i produktów przemysłowych z przeznaczeniem na statki morskie. Pośredniczyły one coraz skuteczniej w międzynarodowej wymianie handlowej. Tak powstał i rozwinął się szereg portów europejskich u ujścia Renu, Sekwany, Rodanu, Wezery, Łaby, Odry i Wisły. Wynalazek i szybki rozwój kolei zmienił poważnie w ciągu XIX w. proporcje dowozu do tych portów na rzecz transportu kolejowego. Powstawały wtedy i szybko rosły - zwłaszcza w Anglii - nowe porty oparte wyłącznie na styku żeglugi morskiej z transportem kolejowym.

Wiek XX przynosi ze sobą nowe zmiany. Wzrost zapotrzebowania na wodę jako źródła bezpośredniej konsumpcji, a zwłaszcza jako surowca przemysłowego, poza tym możliwość wykorzystania energii wodnej awansuje zagospodarowanie wielu magistralnych arterii wodnych. Uzyskana w ten sposób poprawa warunków nawigacyjnych połączona z postępem w konstrukcji statków rzecznych i zastosowaniem nowych

systemów eksploatacji obniża koszty własne przewozów w żegludze śródlądowej. Na skutek tego obserwujemy w wielu krajach, zwłaszcza po ostatniej wojnie, renesans żeglugi śródlądowej. Odnosi się to szczególnie do krajów charakteryzujących się wysokim stopniem uprzemysłowienia. Decyduje o tym w coraz większym stopniu znacznie niższa niż w transporcie kolejowym pracochłonność żeglugi śródlądowej /wg danych Instytutu Kompleksowych Badań Transportu w Moskwie w r. 1955 przeciętna wydajność na 1 zatrudnionego w żegludze śródlądowej w skali światowej była 2,5-krotnie wyższa niż w transporcie kolejowym/. Zmiany te przyniosły za sobą wzrost udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze wielkich portów europejskich leżących u ujścia rzek. W wielu portach udział żeglugi śródlądowej w dowozie i wywozie w głąb kraju dominuje.

Wg danych z literatury fachowej i raportów Komisji Reńskiej udział żeglugi śródlądowej w obsłudze niektórych portów europejskich przedstawiał się następująco:

tab. 1

Przeładunek niektórych portów morskich i udział
żeglugi śródlądowej w ich obsłudze

P o r t	rok	przeład. ogółem w mln t.	Załad. na bar- ki w w mln ton	Wyład. z ba- rek w mln ton	Razem w mln ton	% udziału żegl. śródl. w obro- tach portu
Rotterdam /u. Renu/	1961	90,1	47,9	20,2	68,1	75,6
Emden /u. Bms/	1961	11,5	1,7	3,9	5,6	48,7
Brema /u. Wezery/	1961	14,9	4,7	1,9	6,6	44,3
/razem z Bremer- haven/						
Hamburg /u. Łaby/	1961	29,9	3,5	2,9	6,4	21,4
Rouen /u. Sekwany/	1963	8,3	3,7	2,1	5,8	70,0

2. Rozwój żeglugi odrzańskiej i jej udział w obsłudze portu w Szczecinie

W okresie przedwojennym port w Szczecinie był peryferyjnym portem Niemiec, podobnie zresztą jak peryferyjne znaczenie dla ówczesnej gospodarki niemieckiej miało całe Nadodrze. Naukowe źródła niemieckie krytycznie oceniały stan zagospodarowania Odry. Dolnośląski Instytut Badań Gospodarczych we Wrocławiu w opracowaniu wydanym w marcu 1944 r. p.t. "Odrębność kalkulacji żeglugi na Odrze" podaje m.in., że stan żeglugi na Odrze jest odzwierciedleniem gospodarczego upośledzenia wschodnich obszarów Rzeszy. W opracowaniu tym podano, że koszt własny 1 tonokm na długich trasach Odry /Kozłe-Szczecin/ jest prawie 2-krotnie wyższy niż na Łabie i blisko 3-krotnie niż na Renie. Wynikało to nie tylko z gorszego stanu drogi wodnej, ale w dużej mierze ze struktury przewozów: ładunki w górę rzeki stanowiły w okresie międzywojennym zaledwie kilkanaście procent ładunków w dół Odry. Poza tym przedwojenna flota Odry stanowiła wprawdzie /r. 1939/ pokaźną ilość 930 tys. ton tonażu, ale przeciętny wiek taboru i stopień jego zużycia były najwyższe spośród pozostałych dróg wodnych Rzeszy. Przedwojenne przewozy na Odrze, jakkolwiek mało ekonomiczne, były ilościowo wysokie i sięgały w r. 1938 łącznie z przewozami o charakterze lokalnym 8,7 mln ton przy 2,5 mld tonokm pracy przewozowej. Natomiast obroty przeładunkowe portu Szczecin były niskie w porównaniu z pozostałymi portami morskimi Rzeszy i wahały się w ostatnich latach przedwojennych w granicach 4 do 5 milionów ton rocznie. W obrotach portu dominowała żegluga śródlądowa i wg danych Mitteilungen der Oderstrombauverwaltung" na okragło 4 mln ton obrotu portu w r. 1936 - 2,7 mln ton stanowił przywóz i wywóz Odrą tj. ok. 68%.

Po zniszczeniach wojennych odbudowywaliśmy zarówno port w Szczecinie jak i żeglugę na Odrze prawie od zera.

Port w Szczecinie był kompletnie zniszczony. Pierwsze przeładunki w 1946 r. uruchomiono wprowadzie z barek odrzańskich, szybka jednak odbudowa żeglugi na Odrze, w stopniu gwarantującym zaspokojenie potrzeb przewozowych na trasie G.Śląsk-Szczecin okazała się niemożliwa.

Przedsiębiorstwo Żegluga na Odrze rozpoczęła działalność kilkudziesięciu barkami o tonażu 13 tys. ton, co stanowiło niespełna 1 1/2% tonażu przedwojennego. Droga wodna była zatarasowana wrakami zatopionych barek i zniszczonych mostów. W poważnym stopniu zniszczono porty odrzańskie, szczególnie w zakresie urządzeń przeładunkowych i magazynów. Stocznie rzeczne uległy bądź całkowitemu zniszczeniu jak np. największa stocznia rzeczna w Głogowie, bądź też pozbawione zostały całkowicie urządzeń, a najważniejsze - personelu. W Polsce przedwojennej nie mieliśmy tradycji żeglugowych, dlatego brak było kadr, szczególnie fachowców w zakresie konstrukcji statków rzecznych i ich eksploatacji.

Jeśli mimo takich zniszczeń - stosunkowo szybko uruchomiono przewozy na Odrze, zawdzięczać to należy w pierwszym rzędzie załogom pływającym i pracownikom stoczni w rejonie Koźła, rekrutującym się z ludności rodzimej, którzy z dziada pradziada trwali w swoim wodniackim zawodzie i zachowywali twardy polski język, świadcząc o odwiecznej polskości ziem nadodrzańskich.

Z uwagi na stan drogi wodnej w r. 1946 uruchomiono jedynie przewozy o charakterze próbnym.

Tabela 2 pokazuje wzrost przewozów n/Odrze w okresie od r. 1947 do 1952

tab. 2

Przewozy na Odrze w okresie
1947-1952

rok	przewozy	
	tys. ton	mln tonokm
1947	97,0	48,7
1949	748,0	303,8
1952	1 584,0	498,5

W ciągu 6 lat odbudowy osiągnięto na Odrze przeszło 10-krotny wzrost pracy przewozowej w porównaniu z 1947 r. Osiągnięto to dzięki intensywnej odbudowie zatopionych barek i holowników, a także importowanym z Holandii w latach 1949/50 nowym holownikom, które wyrównały niedobór siły trakcyjnej. Osiągnięcia te jednak, jak już wspomniano, nie mogły zaspokoić narastających potrzeb przewozowych, głównie węgla eksportowanego przez port w Szczecinie. Intensywna odbudowa przemysłu w całej Europie spowodowała w tym czasie koniunkturę węglową. Polskie kopalnictwo węglowe na Śląsku, które wyszło obronną ręką ze zniszczeń wojennych, szybko rozwijało produkcję. Koniunkturę eksportową trzeba było wykorzystać. Postawiono na szybką odbudowę portów morskich, w tym również portu w Szczecinie. W sytuacji zniszczeń na Odrze i trudności szybkiej odbudowy żeglugi postawiono wówczas i słusznie na dowóz głównej masy węgla eksportowego ze Śląska transportem kolejowym. Przy stosunkowo niewielkich zniszczeniach na kolejowych liniach dowozowych ze Śląska do Szczecina i w taborze kolejowym wystarczyło poważnie zainwestować w tych latach jedynie stacje rozrządowe w porcie i urządzenia przeładunkowe. Zainstalowanie wysokowydajnego, ale nastawionego wyłącznie na wagony kolejowe taśmowca oraz dźwigów produkcji krajowej o stosunkowo krótkim zasięgu spowodowało jednak nastawienie portu na obsługę głównie przez transport kolejowy.

To z kolei przyniosło w następnym okresie zaniechanie inwestycji w zakresie urządzeń umożliwiających przeładunek od strony wody.

Sytuację jednak w zakresie potrzeb przeładunkowych węgla eksportowego, importowanych surowców, a także tranzytu do CSRS opanowano w krótkim czasie. Potencjał portu i przeładunki szybko rosły, co ilustruje tabela 3.

Obroty portu morskiego w Szczecinie
w latach 1946-64

rok	przeładunki w tys. ton	rok	przeładunki w tys. ton
1946	45,-	1956	5 670,-
1947	724,-	1957	4 887,-
1948	3 106,-	1958	6 335,-
1949	4 412,-	1959	6 958,-
1950	5 177,-	1960	8 394,-
1951	5 653,-	1961	8 519,-
1952	5 237,-	1962	9 406,-
1953	5 375,-	1963	8 933,-
1954	5 808,-	1964	9 406,-
1955	6 202,-		

Już w r. 1949 obroty portu w Szczecinie osiągnęły przeciętne wielkości przeładunków z okresu przedwojennego. Było to najlepszym świadectwem prężności polskiej gospodarki na Ziemiach Zachodnich w tak szybkim tempie odbudowanej po zniszczeniach wojennych. W r. 1962 obroty portu morskiego przekroczyły przeszło 2-krotnie średnioroczne obroty przedwojenne.

Zanim przejdziemy do określenia udziału żeglugi odrzańskiej w obsłudze portu należy przedstawić rozwój tej żeglugi po r. 1953. Otóż w tym czasie zapanowała błędna teoria o rzekomej nieopłacalności żeglugi śródlądowej w naszym kraju. Niesłuszna dlatego, że opierała się na aktualnej niekorzystnej sytuacji żeglugi, na skutek stanu naszych dróg wodnych, eksploatacji przestarzałej, a zatem nieekonomicznej floty i nikłych efektów przewozowych, a nie brała zupełnie pod uwagę intensywnego, zwłaszcza w tym

czasie, rozwoju żeglugi śródlądowej w innych krajach, co dla niektórych krajów europejskich ilustruje tab. 4.

tab. 4

Procentowy podział ładunków /w tonach/
pomiędzy kolej i żeglugę śródlądową w
niektórych krajach europejskich.

K r a j e	1 9 4 9		1 9 5 5	
	kolej	żegluga śródl.	kolej	żegluga śródl.
Belgia	68,5	31,5	59,2	40,8
Francja	86,8	13,2	84,0	16,0
Holandia	25,6	74,4	18,4	81,6
NRF	78,8	21,2	66,8	33,2

Również w USA udział żeglugi śródlądowej /bez żeglugi na Wielkich Jeziorach/, który jeszcze w r. 1950 wynosił 5% ogólnokrajowej pracy przewozowej, wzrósł do 9% w r. 1957, a w Związku Radzieckim praca przewozowa żeglugi śródlądowej uległa wzrostowi na przestrzeni lat od r. 1950 do 1960 z 46 do 100 mldów tkm, mimo że okres nawigacyjny trwa tam przeciętnie zaledwie pół roku.

Od r. 1957 opinia publiczna w naszym kraju, a również czynniki rządowe i partyjne zaczęły wykazywać poważne zainteresowanie sprawą rozwoju żeglugi, a szczególnie aktywizacją żeglugi na Odrze. Wyrazem tego były m.in. uchwały Sejmowej Komisji Ziem Zachodnich i Gospodarki Morskiej i Żeglugi, powzięte w latach 1957 i 1958, a także powołanie w 1959 r. zarządzeniem Premiera międzyresortowej Komisji dla opracowania planu aktywizacji żeglugi na Odrze.

W tym samym czasie Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej uruchomiło na stoczniach rzecznych budowę nowoczesnej floty towarowej i pasażerskiej /głównie dla Odry/ wg projektów Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu, oddając do eksploatacji pierwszą serię 14 barek motorowych 500-tonowych dla Żeglugi na Odrze już w roku 1959. Od tego roku rozwój żeglugi na Odrze potoczył się szybkimi krokami.

Po osiągnięciu w r. 1960 pozytywnych wyników eksploatacyjnych zestawów pchanych typu "Żubr" w żegludze wiślanej złożonych z pchacza o mocy 180 KM i 2 barek po 290 ton, oddano do eksploatacji na Odrze w r. 1961 zestaw pchany typu "Tur". Pchacz ten ma moc silników 240 KM i 2 barki o nośności po 370 ton tj. łącznie 740 ton; długość zestawu 91 m. W latach 1962-65 kontynuowano seryjną produkcję zestawu tego typu w stoczniach rzecznych. Jak wynika z poniższego zestawienia ilustrującego przyrost floty odrzańskiej w latach 1959-65 - w r. 1965 tonaż zestawów pchanych zbliża się już do wielkości tonażu barek motorowych, których produkcję w międzyczasie poważnie zaawansowano.

Z końcem 1964 r. oddano do prób nowy optymalny dla warunków odrzańskich prototyp zestawu pchanego typu "Bizon" na nowych silnikach licencji "Sulzer", produkcji H.Cegielski, dostosowanych do warunków pracy w żegludze o mocy $2 \times 160 \text{ KM} = 320 \text{ KM}$. Dwie barki o nośności po 580 ton /razem 1160 ton/. Łączna długość zestawu 118 m wymaga poszerzenia niektórych wąskich zakoli na Odrze uregulowanej i wybudowania prowadnic w kanałach śluzowych na górnej Odrze. Roboty te przewidziane są do wykonania w ciągu 1965 r. i 1966. Zestaw pchany "Bizon" wchodzi do seryjnej produkcji w r. 1966 po zakończeniu pełnego zakresu prób eksploatacyjnych dwóch prototypowych zestawów. Charakteryzuje go znaczny postęp techniczny w porównaniu z zestawami typu "Żubr" i "Tur". W końcowej fazie budowy na stoczni pozostaje proto-

typ nowej barki motorowej BM-600 o tonażu 620 ton przy 1,6 m zanurzenia na 2-ch silnikach Cegielski po 160 KM = 320 KM.

Posiada ona pełną klasę zalewową i małą lodową i przeznaczona będzie do eksploatacji na całej trasie Odry od Gliwic do Świnoujścia, jak również na rzekach środkowo i zachodnio-europejskich.

W roku 1964 przeprowadzono z wynikiem dodatnim próby zestawu pchanego typu "Kombi", w którym rolę pchacza podejmuje produkowana seryjnie barka motorowa BM-500, a barką pchaną jest barka bez napędu /dotychczas holowana/ typu "Wielka Wrocławka". Długość takiego zestawu wynosi 114 m. Ładowność obu jednostek sięga 1 000 ton. Od roku 1965 eksploatacja tych zestawów weszła do planu żeglugi odrzańskiej. Daje ona poważne efekty ekonomiczne głównie dzięki zmniejszeniu pracochłonności i możliwości przyspieszenia likwidacji przestarzałych i nader kosztownych w eksploatacji holowników parowych.

Seryjna budowa nowoczesnego tonażu na stocznich rzecznych była możliwa dzięki poważnemu zainwestowaniu w tym czasie odrzańskich i wiślanych przedsiębiorstw stocznich łącznym nakładem ponad 300 milionów zł. Modernizacja tych stocznich będzie kontynuowana w następnym planie pięcioletnim. Ponadto w roku 1965 rozpoczyna się budowa nowej stoczni remontowej w Koźlu łącznym nakładem 250 milionów zł. Będzie to nowoczesny zakład prowadzący remonty metodą przemysłową na stanowiskach rozrządowych. Pełną dokumentację projektową dla nowo budowanych statków przygotowuje specjalistyczne Biuro Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu, dysponujące młodą, ale wysoko wykwalifikowaną kadrą inżynierską.

Szybki rozwój przemysłu stoczni rzecznych w ostatnich latach i podniesienie poziomu projektowania konstrukcji statków stworzyły solidną bazę rozwoju odrzańskiej floty.

Przyrost tonażu żeglugi na Odrze na przestrzeni lat od 1959 - 1965 przedstawia się następująco:

	Stan w r.1959	Stan w r.1965	Wskaźn.wzrostu 1965 1959
wielkość tonażu w tys. ton	147,-	244,-	166
w tym nowoczesna flota:			
barki motorowe	7,-	68,-	
zestawy pchane	-	56,-	

Przyrost nowej floty wniósł w tym czasie 117 tys.ton. Równocześnie wycofano z eksploatacji 20 tys. ton zużytego tonażu. Dzięki temu nowoczesny tonaż stanowi w r. 1965 już 51% stanu floty odrzańskiej. Łączny nakład na flotę odrzańską towarową i pasażerską w latach 1959-65 przekroczył kwotę 1 miliarda zł.

Efekty przewozowe w tym czasie osiągnięto znacznie większe:

	<u>r.1959</u>	<u>r. 1965</u> plan	Wskaźnik <u>1965</u> 1959
w tys. ton	1 720	3 210	186
w mln tonokm	548	1 292	236

Przy 66% wzroście tonażu przyrost pracy przewozowej w tonokm osiąga 136%, a zatem 2-krotnie więcej, co świadczy pozytywnie o efektach wprowadzenia do eksploatacji nowych barek motorowych i zestawów pchanych, a także poprawie pracy portów odrzańskich.

W r. 1964 zwrócono ponownie uwagę na konieczność szybszego rozwoju przewozów na Odrze, szczególnie przez

pełniejsze wykorzystanie Kanału Gliwickiego i portu w Gliwicach dla odciążenia trudności transportowych na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, a także wzrostu obsługi portu w Szczecinie przez flotę barkową, czego wyrazem była Uchwała Rady Ministrów nr 57 z dnia 5.III. 1964 r. w sprawie rozszerzenia zadań przewozowych żeglugi śródlądowej w latach 1964-1966.

Przedstawiony krótki zarys rozwoju żeglugi na Odrze w ostatnich latach był konieczny, aby zrozumieć sytuację na odcinku przeładunków barkowych w porcie Szczecin w latach 1959 - 1965, którą obrazuje tab. 5.

tab.5

Przeładunki barkowe w porcie Szczecin
w okresie 1959-65

	1959	1961	1963	1964	1965 /plan/
Przeładowano ogółem tys.ton w porcie mors- kim	6 958	8 519	8 933	9 406	9 360
w tym: - - - - -					
a/ z barek i na barki PRL	369	474	802	920	1 214
b/ na barki CSRS i NRD	239	208	120	100	100
Przeładunki barkowe razem	608	682	922	1 020	1 314
% do przeładun- ków portu mors- kiego ogółem	8,7%	7,9%	10,3%	10,8%	14%

	1959	1961	1963	1964	1965 /plan/
Przeładunki z barek na przeładowniach przemysł. w Szczecinie /poza portem morskim/	438	566	830	989	1 100
Ogółem przeładunki w Szczecinie	7 396	9 085	9 763	10 395	10 460
w tym barkowe	1 046	1 248	1 752	2 009	2 414
% ogółem	14%	13,7%	17,9%	19,3%	23%

Z zestawienia widać wyraźnie jak zahamowanie rozwoju żeglugi na Odrze w latach 1953-57 wpłynęło na minimalizację udziału przeładunków barkowych w ogólnych obrotach portu. W r. 1959 wyniosły one w porcie morskim łącznie z barkami CSRS i NRD zaledwie 8,7%, a biorąc całość przeładunków w rej. Szczecina /z nabrzeżami przemysłowymi/ tylko 14% przeładunków ogółem. Dalsze lata przynoszą wzrost udziału przeładunków barkowych odrzańskiej floty i to zarówno w porcie morskim jak i na nabrzeżach przemysłowych. Wzrost ten jest oczywiście wynikiem przyrostu floty i wzrostu przewozów żeglugi na Odrze. Mimo poważnego zmniejszenia przeładunków z barek NRD i CSRS w tym samym czasie, procentowy udział przeładunków barkowych wzrasta i w roku bieżącym /1965/ wyniesie 14% w porcie morskim, a 23% w stosunku do obrotów łącznie z nabrzeżami przemysłowymi w rej. Szczecina. Jak wyniknie z dalszych rozważań rok 1965 należy traktować jako przełomowy. Narastające w dalszych latach potrzeby przewozowe związane szczególnie z rozwojem Świnoujścia, jako portu przeładunków masowych, przyniosą dalszy jeszcze szybszy wzrost udziału odrzańskiej floty w obsłudze zespołu portowego Szczecin-Świnoujście.

3. Perspektywiczny plan rozwoju zespołu portowego Szczecin-Świnoujście /do r. 1980/

W styczniu 1961 Minister Żeglugi powołał Komisję Terenową Planu Przestrzennego Rozwoju Portów Wybrzeża Zachodniego pod przewodnictwem prof. dr Piotra Zaremby. Komisja zakończyła pracę pod koniec 1962 r. Plan opracowany przez Komisję był przedstawiony i przedyskutowany na Kolegium Min. Żeglugi w maju 1963 r., które go przyjęło jako podstawę do projektu Uchwały Rady Ministrów w sprawie zagospodarowania portów morskich.

Trudno oczywiście tutaj nawet streścić obszerny i wszechstronny materiał zawarty w opracowanym planie, trzeba jednak podać przynajmniej wytyczne kierunkowe tego planu, tym bardziej, że po upływie blisko trzech lat od ich sformułowania można już ocenić ich trafność wynikłą z gruntownej znajomości tematu oraz umiejętności spojrzenia na funkcje zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z punktu widzenia głębokiego zaplecza naszych Ziem Zachodnich, światowych tendencji w budowie tonażu morskiego, perspektywy rozwoju podstawowych kierunków naszego handlu zagranicznego i usług tranzytowych dla naszych sąsiadów.

Oto główne tezy planu:

1/ Postulat niepogłębiania toru wodnego Świnoujście-Szczecin

Ustalenie przyszłej roli Świnoujścia zależało głównie od rozstrzygnięcia dylematu, czy tor wodny przez Zalew Szczeciński pogłębiać, czy też pozostawić go przy dotychczasowej głębokości /9,60 - 10 m/. Obecna głębokość pozwala na dojście do Szczecina przy średnio niskim stanie statkom o zanurzeniu 28 stóp, a więc o tonażu ok. 15 tys. DWT. Dla umożliwienia dojścia do Szczecina wszystkim statkom, które wchodzą na Bałtyk, a w szczególności na Zatokę Pomorską należałoby pogłębić tor wodny do 11,80 m. Uznano, że ze względu na:

- wysoki koszt pogłębiania,
- konieczność poszerzenia toru
/dodatkowe mijanki itp./
- konieczność przebudowy niektórych nabrzeży
w Szczecinie

pogłębienie to byłoby niesłuszne i nieopłacalne. Na to, żeby pogłębić tor wodny tylko do 11,12 m, co przy ograniczeniu rezerwy wody pod dnem statku do 60 cm umożliwiłoby dojście do Szczecina statków o tonażu 20-25 tys. DWT, potrzeba by było - wg ówczesnych wyliczeń - 550-600 mln zł nakładu inwestycyjnego na pogłębienie i poszerzenie toru, a wydatek roczny na bieżące utrzymanie tego toru wyniósłby ok. 40 mln zł. Okazało się to ekonomicznie nieuzasadnione: na to, żeby do Świnoujścia zawijały statki o zanurzeniu 10,6 m, a zatem o tonażu do 35 tys. DWT, wystarczy jednorazowo - wg tych samych obliczeń - ok. 100 mln zł na pogłębienie dojść do nabrzeży przeładunkowych w Świnoujściu przy minimalnych nakładach na bieżące utrzymanie.

Dojście do Świnoujścia statków do 35 tys. DWT oznacza, że wszystkie statki przechodzące przez Wielki Bełt /głęb. 12,8 m/ na Bałtyk tj. o zanurzeniu 10,6 m będą mogły być obsługiwane w tym porcie. Przez Kanał Kiloński /głęb. 11 m/ mogą na Bałtyk wchodzić statki o zanurzeniu do 9,46 m i nośności ok. 20 tys. DWT.

2/ Postulat nadania portowi Świnoujście zadania całkowitego rozładunku dużych statków morskich

Z rozważań na temat odlichtunku, czy też całkowitej obsługi statków w Świnoujściu, wybrano drugi z uwagi na to, że:

- całkowita jednorazowa obsługa statku zapewnia najmniejsze straty czasu, a zatem przyspiesza załadunek i rozładunek,

- unika się trudności przy dwukierunkowym ruchu statków na torze oraz związanych z dwukrotnym dobijaniem i odbijaniem do nabrzeży portowych,
- oszczędza się czas na dwukrotne pokonywanie trasy Świnoujście-Szczecin /2 x średnio po 5 godzin/.

W konsekwencji obu postulatów oraz przyjmując, że światowe tendencje w przewozie ładunków masowych idą w kierunku eksploatacji statków o coraz większym tonażu /minimalizacja frachtu/ ustalono, że:

- 3/ port w Szczecinie powinien przedstawiać się w coraz większym zakresie na przeładunek drobnicy i zaniechać zwiększania potencjału w zakresie przeładunku towarów masowych.

Dodatkowym argumentem było, że drobnica musi mieć bardziej skomplikowane zaplecze usługowe i szeroko rozbudowane rozrządowe stacje kolejowe, które łatwiej zagwarantuje Szczecin. W takiej sytuacji

- 4/ Świnoujście powinno zająć miejsce portu przeładunków masowych.

Autorzy planu założyli konsekwentnie, że w r. 1980 udział drobnicy w przeładunkach Świnoujścia będzie minimalny /zaledwie 2%, natomiast zasadnicze przeładunki dotyczyć będą towarów masowych, zwłaszcza importowanych, surowców, które w miarę dalszego rozwoju polskiego przemysłu i wzrostu ich tranzytu do CSRS i Węgier w coraz większym zakresie dowożone będą dużymi statkami morskimi do Świnoujścia.

W dalszym ciągu rozważono możliwości terenowe dla spełnienia zadań przeładunkowych zespołu portowego Szczecin-Świnoujście. Powierzchnia portu handlowego w Szczecinie zajmuje obszar 1 760 ha w tym 545 ha obszaru wodnego. Istnieje na tym obszarze jeszcze ok. 500 ha terenów nie

zabudowanych, stanowiących dostateczną rezerwę na rozbudowę nabrzeży drobnicowych. Również przestrzenne możliwości rozwoju portu handlowego w Świnoujściu są duże. Istnieją tam niewykorzystane dotąd nabrzeża i znaczne możliwości terenowe po prawej stronie rz. Świny, które nie zostaną wyczerpane do r. 1980. Dalsze rozległe tereny stoją do dyspozycji na lewym brzegu Świny. Nadbrzeża i tereny po prawej stronie Świny powiązane są z linią kolejową Świnoujście-Wolin-Dąbie-Szczecin. Jednakże przepustowość linii jest ograniczona. Autorzy planu oceniali, że modernizacja tej linii zaangażuje stosunkowo niewielkie nakłady inwestycyjne. Dziś już wiemy, że są to nakłady duże, gdyż zwiększenie przepustowości linii łączy się z budową stacji rozrządowych w Świnoujściu, a także zwiększeniem przepustowości węzłów w Szczecinie-Dąbiu, Krzyżu i Poznaniu. Komisja rozważyła również wariantowe rozwiązanie inwestycji w zakresie nabrzeży dla przeładunków masowych i drobnicowych w zespole portowym Szczecin-Świnoujście i uzbrojenie wzgl. dozbrojenia w urządzenia dźwigowe nabrzeży istniejących. Określono ponadto konieczność urządzenia w porcie Szczecin miejsc postojowych dla statków, głównie przez pobudowanie dalb. Przewidziano dalby, jako miejsca bezpośredniego przeładunku ze statków morskich na barki przy pomocy własnych urządzeń statkowych wzgl. dźwigów pływających. Zaproponowano wreszcie lokalizację placów składowych dla rudy, węgla i innych towarów masowych.

Osobny rozdział plan poświęca przewozom barkowym na Odrze, określając je na długiej trasie Śląsk - Szczecin i Szczecin - Śląsk na 8 mln ton, w tym 500 tys. wykonanych flotą CSRS i NRD.

Taki sam oczywiście określa się udział przeładunków barkowych w ogólnych przeładunkach zespołu portowego przewidywanych w r. 1980 na 20,2 mln ton, a zatem ok. 40%. Autorzy podają, że ilości przewozów odrzańskich mogą ulec podwyższeniu. Jak wyniknie z dalszych rozważań - chyba słusznie.

Komisja miała wówczas wątpliwości w jakim stopniu flota odrzańska będzie mogła przechodzić przez Zalew Szczeciński i dlatego nie określa ile ładunków barki będą dowozić i zabierać ze Świnoujścia.

Z tego również względu pozostawia prawie cały ładunek węgla eksportowego w Szczecinie. Są to chyba jedyne zastrzeżenia, jakie można, na podstawie dzisiejszego rozważania, wysunąć do ukierunkowania obsługi zespołu portowego Szczecin-Świnoujście przez flotę odrzańską. W dalszym ciągu plan proponuje trasy przewozów barkowych ze Szczecina do Świnoujścia i z powrotem, postuluje zorganizowanie i proponuje lokalizację odpowiedniego zaplecza dla barek odrzańskich, a więc baz dyspozytorskich i postojowych, potencjału remontowego, placów składowych poza portem morskim i zimowiska dla barek.

4. Potrzeby w zakresie przeładunków masowych przyspieszają decyzje o rozwoju portu Świnoujście

Komisja opracowująca plan perspektywiczny zespołu portowego Szczecin-Świnoujście określiła, że poza uzupełnionym do tego czasu potencjałem Szczecina w zakresie przeładunków masowych /głównie węgla/ w r. 1976 zaistnieje konieczność dalszej zdolności przeładunkowej w ilości ok. 2,5 mln ton, którą lokalizowała w Świnoujściu. Życie wyprzedziło w czasie te słuszne kierunkowo postulaty Komisji. Od ubiegłego roku światowe tendencje przejścia w przewozach ładunków masowych na statki o większym tonażu dają się wyraźnie odczuć w polskich portach morskich. Rzutują one również na kontrakty naszego handlu zagranicznego z kierunków morskich, a także na obsługę tranzytu w naszych portach morskich.

Od roku ubiegłego polscy armatorzy rozpoczęli normalną eksploatację statków typu "Kolejarz" o nośności ok. 15 tys. DWT. W marcu br. zakontraktowaliśmy dla PZM we Włoszech 2 motorowce do przewozu ładunków masowych, każdy

o nośności 23,7 tys. DWT z dostawą w pierwszych miesiącach 1966 r.

W drugiej połowie planu 1966-70 przewidziana jest dostawa dla naszych armatorów serii statków o podobnym tonażu, budowanych na polskich stocznjach produkcyjnych.

Tendencje do wprowadzania statków o dużym tonażu wynikają z tańszego kształtowania się frachtów morskich masówki w zależności od wielkości statków.

Zniżka frachtu na większych statkach wynika przede wszystkim ze zmniejszenia pracochłonności. Na polskim dzieścioletym etatowa załoga wynosi 36 osób. Przy podniesieniu tonażu do ok. 20 tys. DWT załoga wzrasta zaledwie o 3 osoby, a więc tylko o kilka procent.

Opłacalność przewozów dużymi statkami uzależniona jest jednak bezpośrednio od szybkości obsługi statku w porcie morskim. Ta szybkość obsługi w naszych portach morskich dla statków o tonażu ponad 10 tys. ton, jakkolwiek w ostatnim czasie się podniosła, jest jeszcze daleka od poziomu dużych portów światowych.

W związku z tym pozostają jako pilne, do niezwłocznego rozwiązania w n/portach morskich dwa zagadnienia:

- budowa głębokich, dostosowanych do obsługi statków o nośności do co najmniej 35 tys. DWT, nabrzeży przeładunkowych,
- zainstalowanie na tych nabrzeżach wysokowydajnych urządzeń przeładunkowych z zapleczem składowym o dużej zdolności składowania.

Na przełomie lat 1964/65 opracowano w tym celu założenia projektowe dla trzech portów morskich: Gdynia, Gdańsk i Szczecin-Świnoujście. - W Gdyni i Gdańsku niezbędne inwestycje kształtowałyby się w granicach 600-700 milionów zł dla każdego portu bez nakładów na zwiększenie przepustowości węzła kolejowego i prawdopodobnie nie dałyby się zakończyć w postulowanym terminie do końca 1966 r.

Najmniejsze i możliwe do wykonania w tym czasie inwestycje okazały się w Świnoujściu. Polegać one będą w I-szym etapie na adaptacji istniejącego nabrzeża po prawej strony Świny, pogłębieniu dojazdu dla dużych statków morskich o tonażu do 35 tys.DWT, zainstalowaniu jednego, względnie dwóch wysokowydajnych stanowisk wyładowczo-załadowczych z zapleczem składowiskowym dla węgla o zdolności ok. 150 tys. ton i dla rudy ok. 100 tys. ton z możliwością ich znacznego powiększenia w przyszłych latach. Całość placów składowych ma być obsługiwana taśmociągami, które pracować będą zarówno w relacjach wyładunkowych ze statków jak i załadunkowych na barki. Od 1969 r. przewidziane jest ponadto składowisko buforowe na surowce fosforowe.

Łączny nakład inwestycyjny w I-szym etapie nie powinien przekroczyć 200 mln zł łącznie z urządzeniami przeładunkowymi, których zakup przewiduje się za granicą z uwagi na brak tego rodzaju wysokowydajnych urządzeń z produkcji krajowej. Najważniejszym jednak argumentem, który ostatecznie przeważał szalę decyzji na rzecz Świnoujścia, to możliwość uniknięcia w I etapie poważniejszych inwestycji na rozbudowę zaplecza kolejowego i obsługi portu przeładunków masowych w około 70% przez żeglugę odrzańską.

Na konieczną przebudowę linii kolejowej Szczecin-Dąbie-Świnoujście celem umożliwienia przepuszczenia po niej 15 par pociągów na dobę z węglem eksportowym należałoby wykonać - wg danych Min.Komunikacji - inwestycje nakładem ok. 1,4 mld zł. W przypadku powiększenia przewozów o dalsze 1,5 mln ton rudy inwestycje kolejowe osiągnęłyby kwotę ok. 3 miliardy zł, nie licząc kosztów rozbudowy węzła poznańskiego i ew. elektryfikacji tej linii. W nakładach tych nie policzono inwestycji na potrzebny do tych przewozów tabor kolejowy, a jak wiadomo z innych opracowań porównawczych nakład ten byłby o 20 - 30% wyższy od nakładów na flotę odrzańską dla warunków nawigacyjnych po oddaniu do eksploatacji zbiornika w Głębinowie.

Podstawową sprawę przerwy nawigacyjnej w żegludze odrzańskiej rozwiązują przewidywane place składowe w Świnoujściu, zapewniające ciągłość obsługi statków morskich w całym roku. Place te umożliwią poza tym osiągnięcie wysokiej rytmiki przeładunków w porcie, ważną dla postulowanego zwiększenia szybkości obsługi dużych statków morskich, jak również dla skrócenia postojów tonażu floty odrzańskiej.

Przejdźmy z kolei do potrzeb przewozowych na Odrze, związanych ze wzrostem przeładunków masowych w Świnoujściu i ich kształtowania się w latach 1967 i 1970.

Opracowana w II-giej połowie 1964 r. wersja 5-letniego planu przewozów na Odrze w latach 1966-70 nie uwzględniała koncepcji zainwestowania i uruchomienia portu przeładunków masowych w Świnoujściu. Przyjęcie i oparcie tej koncepcji na założeniu, że w latach 1967-70 tylko około 30% przeładunków tego portu będzie obsługiwane przez kolej na trasie Świnoujście - Szczecin Dąbie w dotychczasowym jej stanie, a 70% flotą odrzańską, zwiększyło oczywiście zadania przewozowe dla tej ostatniej.

Przyrost zadań na długich trasach przewozowych Gliwice-Koźle-Szczecin-Świnoujście iz powrotem kształtuje się następująco:

tab.6

	rok 1 9 6 7			rok 1 9 7 0		
	w planie dotych- czas.	przy- rost	razem	w planie dotych- czas.	przy- rost	raz.
węgiel ekspor- towy w tys.ton	384	236	620	606	544	1 150
ruda /import i tranzyt/ w tys. ton	393	607	1000	663	852	1 515

1396

Na tym jednak nie wyczerpuje się przyrost zadań przewozowych dla Żeglugi na Odrze. Równolegle wystąpiło zapotrzebowanie na przewozy surowca dla budowanych w latach 1966-70 zakładów przemysłu nawozów kompleksowych w Policach k/Szczecina i wywóz produktów gotowych z tych zakładów. W początkowej fazie założeń dla tych zakładów rozważano budowę portu morskiego w Policach i odpowiednie pogłębienie kanału od głównego toru wodnego Szczecin-Świnoujście. Odrzucono jednak tę koncepcję.

Okazało się, że budowa takiego kanału i głębokich nabrzeży byłaby b. kosztowna. Poza tym nie rozwiązywała sprawy dowozu surowca statkami o tonażu ponad 15 tys.DWT. Wreszcie wstępna kalkulacja dowozu surowca ze Świnoujścia do Polic barkami wykazała, że koszt i tony przewozu przy zastosowaniu zestawów pchanych będzie się kształtował w granicach 4 do 8 zł, w zależności od wielkości zestawu, a więc kilkakrotnie taniej od obecnego kosztu przewozu kolejowego na trasie Świnoujście-Szczecin. W rezultacie przyjęto koncepcję portu barkowego w Policach. W okresie budowy zakładów do r. 1969 barki będą przewozić materiały budowlane, głównie żwir na trasie Bielinek-Police, w ilości 200-300 tys.trocznie. Od r. 1969 przewiduje się w II półroczu dowóz surowca ze Świnoujścia w ilości 200 tys. ton. W latach 1970-1975 obsługa przewozowa Polic barkami żeglugi śródlądowej będzie się kształtować następująco: /ilości w przybliżeniu/

tab.7

	rocznie w okr.1970-72	rocznie w okresie 1973- 75	po r.1975
Surowiec w tys.ton	700	1 400	
Produkty gotowe	420	840	ok.50%
Miał węglowy	300	300	więcej
Razem	1 420	2 540	

Produkty gotowe przewożone będą do okręgów rolniczych w zasięgu drogi wodnej Odry, Warty, Noteci i uregulowanej Wisły, do wojew. warszawskiego włącznie, a także wzdłuż zachodniego wybrzeża przy zaangażowaniu do przewozów nie tylko floty odrzańskiej i przybrzeżnej, ale również żeglugi na Wiśle. Miał węglowy dowozić będą barki odrzańskie z Górnego Śląska.

Łączne potrzeby przewozowe dla zakładów w Policach wyniosą od r. 1970 ok. 1,5 mln ton, od r. 1973 zaś wzrosną do 2,5 mln ton. Dalsza rozbudowa potencjału produkcyjnego ma przynieść wzrost potrzeb przewozowych o dalsze ponad 1 mln do łącznie ponad 3,5 mln ton. Do powyższych ilości dojdzie jeszcze od r. 1970 ok. 300 tys. ton przewozów rocznie surowca ze Świnoujścia na skład w Policach dla zakładów położonych w głębi kraju.

Zarysowany przyrost zadań przewozowych obciąży głównie flotę Odry /Żegluga n/Odrze i Żegluga Szczecińska/ poza kilkuset tysiącami ton nawozów w kierunku na Wartę, Notec i Wisłę, które przejmie do przewozów Żegluga Bydgoska.

W wyniku wzrostu zadań przewozowych będzie musiał ulec podwyższeniu dotychczasowy plan przewozów n/Odrze na lata 1966-70. Wg wersji z kwietnia 1965 r. plan ten dla obu odrzańskich przedsiębiorstw będzie wyglądał następująco:

tab.8

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	Wskaźnik 1970 1965
przewozy ładunków w tys.ton	3 210	3 400	3 900	4 700	6 400	8 200	256
praca prze- wozowa w mln tkm	1 292	1 420	1 680	2 140	2 540	3 050	237

W powyższej wersji plan nie zabezpiecza jeszcze w pełni w r. 1967 zarysowanych potrzeb przewozowych, związanych z uruchomieniem portu przeładunków masowych w Świnoujściu. Dopiero szersze zastosowanie żeglugi całodobowej i oddanie do eksploatacji zbiornika w Głębinowie /1969 r./ wyrównuje stopniowo w latach 1968-70 niedobory potencjału przewozowego floty odrzańskiej w stosunku do potrzeb.

Plan ten jest wyższy dla r. 1970 o ok. 2 mln ton i ok. 700 mln tkm od wersji poprzedniej i przewiduje osiągnięcie blisko 2,5-krotnego powiększenia efektów przewozowych w porównaniu z 1965 r.

Wykonanie zadań w ostatnich latach planu mogłoby się wydawać nierealne, gdyby nie założona poprawa warunków nawigacyjnych na drodze wodnej i powiększenie ilości dni nawigacyjnych po zaplanowanym w r. 1969 oddaniu zbiornika wodnego w Głębinowie do eksploatacji.

Warunki nawigacyjne na poszczególnych odcinkach Odry dla dwóch założonych okresów będą się kształtować następująco:

tab. 9

Odcinek drogi wodnej	dla r. 1 9 6 7			dla r. 1 9 7 0		
	ilość dni w okres. nawigac.	głęb. tran- zyto- wa	głęb. średn. ekspl.	ilość dni w okre- sie nawig.	głęb. tran- zyto- wa	głęb. średn. ekspl.
Kanał Gliwicki	290	180	180	290	180	180
Koźle-Brzeg Dolny	290	180	180	290	180	180
Brzeg Dolny- Kostrzyń	248	135	155	270	135	155
Kostrzyń-Szczecin	270	135	160	270	135	160

W r. 1970 istotną poprawę wykazuje ilość dni nawigacyjnych na limitującym odcinku Odry swobodnie płynącej. Przynosi to z sobą nie tylko zwiększenie potencjału przewozowego od

1969 r., ale również regularność przewozów w okresie nawigacyjnym, na skutek praktycznego wyeliminowania przerw nawigacyjnych w okresie niżówkowych stanów wody na Odrze /za wyjątkiem lat bardzo suchych/. Wyrównanie przepływów na drodze wodnej polepsza ponadto efektywność ekonomiczną przewozów kolejowo-wodnych z G.Śląska przez port w Gliwicach i w Koźlu. Wykonana w r. 1963 jako uzasadnienie do Uchwały Rady Ministrów - analiza ekonomiczna przewozów kolejowo-wodnych na Odrze i Kanale Gliwickim wykazała dla warunków nawigacyjnych r. 1970 /po wybudowaniu zbiornika w Głębinowie/ następującą ich efektywność ekonomiczną w porównaniu z bezpośrednimi przewozami kolejowymi:

tab. 10

Wskaźnik E dla		
relacja przewozowa	bezpośredn. transportu kolejowego	transportu kolejowo- wodnego
1. Śląsk /kop. Niedopczyce/ - Szczecin przez port Koźle	87,60	65,04
2. Śląsk /kop. Zabrze Wschód/- Szczecin przez port Gliwice	84,54	62,15
3. Śląsk /kop. Sośnica/ - Szczecin przez port Gliwice	83,67	60,91

Dodatkowym elementem ekonomicznym, który tutaj trzeba uwzględnić jest możliwość odciążenia transportu kolejowego w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym przez żeglugę śródlądową dzięki wykorzystaniu Kanału Gliwickiego i zorganizowaniu na krótkich odcinkach dowozowych z kopalni wahadło-

wych pociągów z węglem do przeładunku w porcie Gliwickim.

Spójrzmyz kolei na warunki nawigacyjne na Zalewie Szczecińskim i na wymogi stawiane flocie śródlądowej na tym odcinku osłoniętych wód morskich. Istotne znaczenie mają tu warunki pogodowe, gdyż warunki nawigacyjne na Zalewie podobne do śródlądowych występują tylko przy sile wiatru do 3⁰B. Przy sile wiatru ponad 3⁰B statki śródlądowe muszą odpowiadać zaostorzonym warunkom technicznym. Zgodnie z obowiązującymi zarządzeniami Szczecińskiego Urzędu Morskiego praktycznie tylko barki motorowe typu BM-500 /produkowane seryjnie/ i BM-600 /w budowie/ oraz zestawy pchane typu "Bizon" mają szanse być dopuszczone do pływania na Zalewie przy sile wiatru do 5⁰B i stanie Zalewu do 3⁰, o ile będą mieć wyposażenie zgodne z przepisami i załogę do tego uprawnioną.

Odpowiednie próby komisyjne statków tego typu są prowadzone, wyposażenie sukcesywnie uzupełniane. Sprawa dopuszczenia statków do nawigacji na Zalewie ma zasadnicze znaczenie, ponieważ ograniczenia mogą powodować przestoje barek w oczekiwaniu na poprawę warunków atmosferycznych. Poniższa tabela przedstawia dane dotyczące ilości dni przy sile wiatru do 2,9⁰B i 4,9⁰B /przeciętne dane z lat 1951 - 61 na podstawie notowania stacji PIHM w Szczecinie/:

tab.11

Punkt notowania	sila wiatru	ilość dni w roku	w tym dni złodzenia
Szczecin	0-2,9 ⁰ B	248	49
	0-4,9 ⁰ B	360	58
	pow. 4,9 ⁰ B	5	1
Trzebież	0-4,9 ⁰ B	313	47
	pow. 4,9 ⁰ B	52	12
Świnoujście	0-4,9 ⁰ B	302	45
	pow. 4,9 ⁰ B	63	14

Średni okres zlodzenia Zalewu wynosi około 2 miesiące.
Średnia ilość dni ze zjawiskiem mgły wg notowań w Świnoujściu wynosi w poszczególnych miesiącach:

tab. 12

mc.	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Razem
ilość dni	5	4	3	2	1	1	1	1	2	4	5	5	34

Porównując powyższe dane z ilością dni nawigacyjnych na długich trasach Odry można określić, że w latach 1966-70 będzie ona mniejsza niż na wodach Zalewu Szczecińskiego. Sytuacja ulegnie wyrównaniu dopiero po r. 1975, tj. po wybudowaniu na Odrze zbiornika wodnego w Raciborzu, kiedy długość okresu nawigacyjnego na Odrze zwiększy się do 300 dni w roku.

Jaki tonaż powinna mieć flota odrzańska, aby wykonać założone na rok 1970 zadania przewozowe?

Uwzględniając sukcesywne do r. 1970 objęcie żegluga całodobową całej nowoczesnej floty /barki motorowe i zestawy pchane/, a także polepszenie warunków nawigacyjnych na skutek oddania do eksploatacji zbiornika wodnego w Głębinowie na Nysie Kłodzkiej, trzeba będzie wybudować w latach 1966-70 barki motorowe i pchane o łącznym tonażu 201 tys. ton instalując 57 tys. KM mocy silników. Stan floty odrzańskiej będzie się wówczas kształtować następująco:

tab. 13

	tonaż w tys.ton	w tym nowa flota w tys.ton
Stan na koniec 1965 r.	244,-	124,-
Budowa w latach 1966-70	201,-	201,-
Kasacja starego tonażu	40,-	
Stan na koniec 1970r	405,-	325,-

Jak widać z tabeli flota ulegnie w tym okresie dalszemu unowocześnieniu. Stan starej floty się zmniejszy. Tonaż barek motorowych i zestawów pchanych stanowić będzie w r. 1970 - 80% całego tonażu. Jeśli do tego dodać, że większość starych barek bez napędu wejdzie sukcesywnie do r. 1970 w ramy eksploatacji systemem "kombi" /barka motorowa pchająca barkę bez napędu/ można określić, że prawie cała flota odrzańska ulegnie modernizacji.

Warto przy tej okazji porównać efekty przewozowe w r. 1970 wg tabeli z podanymi na początku opracowania przewozami w r. 1938. Praca przewozowa floty wyniesie w 1970 r. ok. 3 miliardy tonokm tj. 20% więcej niż w r. 1938.

Ważniejsze jednak, że ta wyższa praca przewozowa będzie wykonana znacznie mniejszym tonażem. Stan floty wynosił wówczas 930 tys. ton. W r. 1970 wyższe zadania będą wykonane tonażem stanowiącym 43,5% stanu z r. 1938.

W r. 1970 wydajność roczna 1 tony wymierzonej wyniesie 7 400 tonokm, podczas gdy w r. 1938 wynosiła zaledwie 2 690 tkm, wzrośnie zatem 2,8 raza.

Ten wysoki wzrost wydajności floty będzie wynikiem jej modernizacji, poprawy warunków nawigacyjnych na drodze wodnej Odry na skutek budowy nowych zbiorników rotencyjnych i stopnia wodnego w Brzegu Dolnym, a także znacznie lepszej struktury przewozów w dół i w górę Odry w obecnym układzie gospodarczym Ziem Zachodnich i ich powiązania z zespołem portowym Szczecin-Świnoujście.

W konsekwencji pilnych potrzeb i określenia możliwości ich optymalnego zaspokojenia dochodzimy do poważnego wzrostu udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze zespołu portowego Szczecin-Świnoujście już od r. 1967. Ilustruje to tab. 14.

tab.14

Przeładunki barkowe w zespole portowym Szczecin - Świnoujście planowane do roku 1970			
	1965	1967	1970
Przeładunki w porcie morskim /tys.ton/	9 360	12 000	13 200
w tym:			
z barek i na barki PRL	1 214	2 240	3 770
z barek i na barki CSRS i NRD	100 ^{x/}	100 ^{x/}	100 ^{x/}
Przeładunki barkowe razem	1 314	2 340	3 870
% do przeładunków portu morskiego	14%	19,4%	29,3%
Przeładunki z barek na przeładowniach przemysłowych w Szczecinie /poza portem morskim/	1 100	1 300	1 800
Ogółem przeładunków	10 460	13 300	15 000
w tym barkowe	2 414	3 640	5 670
% do ogółem	23%	27,3%	37,7%

Przeładunki barkowe w zespole portowym wzrastają w r.1970 blisko 3-krotnie w stosunku do r. 1965, a udział tych przeładunków w obrotach portu wzrasta 2-krotnie z 14 do 29,3%. Jeśli przyjąć do rachunku przeładunki dokonywane na przeładowniach przemysłowych w rejonie Szczecina, to udział ten wzrasta do 37,7%. Zatem już w r. 1970 powinniśmy osiągnąć

x/ Z braku danych założono jak w roku 1964.

nać procent udziału przeładunków barkowych określonych na r. 1980 przez autorów perspektywicznego planu rozwoju zespołu portowego Szczecin-Swinoujście na ok. 40%. Równocześnie osiągnięcie takiego procentu zbliży zespół portowy ujścia Odry do proporcji udziału żeglugi śródlądowej w portach europejskich o podobnym charakterze.

Odpowiedniego inwestowania będą wymagać również porty śródlądowe Odry, w tym głównie Gliwice i Koźle. W obu portach przy założonym wzroście przewozów na Odrze trzeba będzie przeładować z przewozów wodnych:

w r. 1967 - 3,4 mln ton

w r. 1970 - 6,3 mln ton

Gliwice stają się w tych latach przede wszystkim portem załadunkowym węgla, Koźle zaś portem wyładunkowym dla rudy importowanej i przeładunkowym rudy tranzytowej. Udział Koźla w przeładunkach rudy w r. 1970 wyniesie 76%, załadunku węgla tylko 28%. Odwrotnie port w Gliwicach przeładuje 72% węgla, a tylko 24% rudy. W obu portach inwestycje pójda w kierunku uzupełnienia zdolności przeładunkowej urządzeń dźwigowych i składowania na placach I-szej linii /w zasięgu dźwigów/.

Jednorazowa zdolność składowania na placach I-szej linii umożliwiając przeładunek pośredni przez place co najmniej 30% ogólnych dostaw do portów śląskich, przy założeniu 5-krotnej rotacji w okresie nawigacyjnym, powinna wynieść dla rudy 100 tys. ton, dla surowca fosforowego i innych 50 tys. ton. W obu portach przewiduje się zainstalowanie urządzeń specjalistycznych do załadunku węgla na barki z wagonów kolejowych o wydajności ok. 500 ton/godz. W Gliwicach uzupełni to potencjał istniejący, w Koźlu zastąpi przeładunek wywrotnicami zainstalowanymi jeszcze przed I wojną światową. Łączny nakład inwestycyjny w obu portach wyniesie w latach 1965-70 około 100 milionów złotych.

5. Przewozy pasażerskie o charakterze komunikacyjnym
i turystyczno-wypoczynkowym

Dopełniając obraz potrzeb usługowych zespołu portowego Szczecin - Świnoujście nie można pominąć komunikacyjnej i wypoczynkowej roli "białej floty".

Blisko 2-krotnie krótsza od linii kolejowej i drogowej długość toru wodnego Szczecin-Świnoujście, konieczność połączenia wodnego między mniejszymi miejscowościami w rejonie Zalewu Szczecińskiego, a także potrzeby o charakterze turystyczno-wypoczynkowym postulują dalszy rozwój floty pasażerskiej.

Wprawdzie flota Żeglugi Szczecińskiej uległa w ostatnich latach modernizacji dzięki dopływowi nowych jednostek budowanych w Gdańskiej Stoczni Rzecznej, należy się jednak liczyć z poważnym wzrostem potrzeb przewozowych, związanych z tak szybką rozbudową i specjalizacją portu w Świnoujściu w najbliższych latach, a także po r. 1970.

Dużą rolę mogą tu odegrać wodoloty. W czerwcu br. oddajemy do eksploatacji na trasę Szczecin-Świnoujście eksperymentalny prototyp wodolotu zalewowego polskiej konstrukcji zespołu prof. Kobylińskiego. Jego szybkość do 70 km/godz. skróci przejazd na trasie Szczecin - Świnoujście do 1 godziny w porównaniu z 2 godzinnym przejazdem kolejowym i autobusowym /nie licząc promu/, co może mieć poważne znaczenie dla stałego powiązania obu miast portowych. Świnoujście rośnie równocześnie jako nowoczesny ośrodek wypoczynku. Należy się liczyć z dalszym wzmożeniem ruchu turystycznego do licznych ośrodków wypoczynkowych i sportowych w rejonie Zalewu Szczecińskiego. W zależności od wyników wodolotu eksperymentalnego będzie można ich zbudować całą serię, zabezpieczając w pełni potrzeby przewozowe. Przejazdy statkami "białej floty" na trasie Szczecin-Świnoujście zyskują w miarę wzrostu ruchu obiektów pływających coraz większą atrakcyjność. Pasażerowie obserwują przejeź-

dżające statki morskie różnych typów, a po drodze budowane na stoczni produkcyjnej. Coraz bardziej wzmagający się ruch barek motorowych i zestawów pchanych umożliwia zapoznanie się z obiektami floty odrzańskiej. Przejazdówki po porcie dają okazję do zapoznania się z pracą portu morskiego.

Przy umiejętnym zorganizowaniu przez armatora obsługi informacyjnej może mieć to szczególne znaczenie, jako propedetyka wychowania morskiego, dla wycieczek młodzieżowych.

Dla obsługi tych wszystkich potrzeb przewozowych Żegluga Szczecińska dysponuje w r. 1965 - 16 statkami o łącznej ilości 2 900 miejsc pasażerskich. W planie 1966-70 ma otrzymać dalsze 13 statków z 2 500 miejsc pasażerskich. Wśród nich przewidziany jest statek przybrzeżny o pełnej klasie bałtyckiej na 400 miejsc dziennych.

W przybrzeżnych rejsach krajowych statki tego typu połączą Szczecin i Świnoujście przez małe porty wybrzeża z Gdynią i Gdańskiem. W rejsach zagranicznych będą wozić turystów do portów NRD - Stralsundu i Rostock. Projektanci Biura Projektów i Studiów Taboru Rzecznego we Wrocławiu pracują nad statkiem turystycznym, obsługującym trasę rzeczną Szczecin-Wrocław systemem pchania pływającego hotelu turystycznego na 150 miejsc sypialnych. Pierwsze jednostki tego typu zastąpią stare parowe statki turystyczne na trasie Warszawa - Gdańsk.

6. Zaplecze floty odrzańskiej w rejonie Szczecina

Tak szybko rozbudowująca się flota Odry wymaga równoległego rozwoju zaplecza remontowego, postojowego, zimowisk itp. Główny ciąg barek odrzańskich przechodzi do portu morskiego w Szczecinie, a również do Świnoujścia przez Regalicę. Dlatego przyszła baza postojowa i dyspozycyjna usytuowana będzie w tym rejonie. W ub. roku Żegluga na Odrze przejęła w użytkowanie nabrzeże Regalica powyżej

mostu cłowego. W najbliższych latach przewiduje się tam zorganizowanie i zainwestowanie bazy dyspozytorsko-postojowej z dostatecznym wyposażeniem socjalnym dla załóg przybywających do Szczecina. Nabrzeże Regalica wykorzystane będzie równocześnie do przeładunków towarów masowych składowanych na zapleczu tego nabrzeża. Będzie to jeden z akumulatorów składowych dla barek, wyrównujących okresowe niedobory masy towarowej ze statków morskich, lub umożliwiającą składowanie w braku wolnego tonażu w porcie.

W pobliżu - przy wykorzystaniu odnogi łączącej Regalicę z jez. Dąbskim i na tym jeziorze usytuowane będzie zimowisko dla większej części barek odrzańskich w okresie zimowej przerwy nawigacyjnej.

Główną bazą remontów towarowej i pasażerskiej floty odrzańskiej, a także pływającego taboru technicznego dróg wodnych w rejonie Szczecina jest Szczecińska Stocznia Rzeczna.

Usytuowana w dogodnym miejscu nad Odrą Zachodnią była w ubiegłym okresie inwestycyjnie zaniedbana. Dopiero od trzech lat jest przedmiotem modernizacji i powiększenia potencjału produkcyjnego. II etap inwestycji kontynuowany będzie od r. 1967. Przewiduje on wybudowanie dużej pochylni rozrządowej dla remontu barek i statków. Obecnie pracuje się nad programem rozszerzenia zaplanowanych inwestycji w takim zakresie, aby równolegle z remontami można było na tej pochylni budować statki morskie o tonażu do 1 500 ton dla potrzeb Polskiej Żeglugi Morskiej przy zaangażowaniu około połowy potencjału produkcyjnego. Przeprowadzony przy okazji prac nad rekonstrukcją stoczni rzecznych rachunek ekonomiczny wykazuje, że inwestycja tego rodzaju w Szczecińskiej Stoczni Rzecznej byłaby najbardziej opłacalna. Dodatkowym nakładem rządu kilkudziesięciu milionów złotych można uzyskać potencjał zaspakajający potrzeby małego tonażu dla PŻM. Na wysoką efektywność takiej inwestycji wpływa

fakt posiadania przez Stocznnię odpowiednich akwenów o potrzebnej głębokości i poważnie już zainwestowanych wydziałów wyposażeniowych.

Mierzony w roboczo/godzinach potencjał tej stoczni, bez uwzględnienia programu budowy małego tonażu, ulegnie znacznemu zwiększeniu - z 324 tys.rge w r. 1965 do 600 tys.rge w r. 1970. Zaspokoi on w pełnym zakresie potrzeby remontowe floty w rejonie Szczecina.

Wstępna ocena pracochłonności serii statków dla PŻM wykazuje, że zaplanowany na r. 1970 potencjał stoczni musiałby się sukcesywnie do r. 1973 co najmniej podwoić, aby w tym roku wybudować już 6 statków morskich o tonażu 1 000 DWT przewidzianych w programie. Wahałby się on wówczas w granicach 1,2 - 1,5 mln rge.

Niezależnie od modernizacji Szczecińskiej Stoczni Rzecznej od ub. r. prowadzi się budowę bazy zaopatrzeniowo-remontowej Żeglugi na Odrze przy Odrze Zachodniej, która ułatwi załogom pływającym remonty prowadzone we własnym zakresie. Zakończenie budowy przewidziano w roku bieżącym. W ten sposób Odra Zachodnia staje się rejonem postoju obiektów pływających, wymagających remontu.

7. Wpływ projektowanego zbiornika w Raciborzu na polepszenie obsługi zespołu portowego Szczecin-Świnoujście

Ostatnią swoją plenarną sesję Komisja Zagospodarowania Odry poświęciła sprawie budowy zbiornika wodnego na Odrze k/Raciborza, która ma zakończyć zagospodarowanie Odry w stopniu zapewniającym zaspokojenie kompleksu potrzeb wodnych w dolinie tej rzeki do r. 1980.

Sesja stwierdziła i w pełni uzasadniła konieczność rozpoczęcia budowy zbiornika w Raciborzu w miarę kończenia robót przy zbiorniku wodnym w Głębinowie pod koniec następnej pięciolatki i zwróciła się do Komisji Planowania i Prezesa CUGW o uwzględnienie w planie gospodarki wodnej na

lata 1966-70 odpowiedniego limitu na rozpoczęcie budowy tego zbiornika. Zbiornik w Raciborzu, a konkretnie IV wariant rozwiązania technicznego daje pojemność całkowitą 507 mln m³. Tak duża pojemność zbiornika wymaga oczywiście wysokich nakładów 2,6 mld zł dużej powierzchni zalewu 5,9 tys. ha dobrze zagospodarowanych gruntów. Ponadto uzgodnienia z Czechosłowacją ze względu na skutki piętrzenia, występujące na jej terytorium.

Należy jednak wziąć pod uwagę, że jedyną możliwością lokalizacyjną takiego zbiornika na terytorium Polski jest dolina górnej Odry powyżej miasta Racibórz, a podany wariant rozwiązania sprowadza do minimum ujemne skutki piętrzenia wody na zbiorniku na terytorium CSRS.

Zbiornik w Raciborzu przyniesie następujące korzyści gospodarcze i społeczne w dolinie całej Odry:

- wysoki stopień zabezpieczenia przeciwpowodziowego,
- wyrównanie przepływów szczególnie ważne w okresach niżówkowych dla ujęć wody przemysłowej i pitnej,
- rozcieńczenie zanieczyszczeń w rzece, a zatem poprawę jakości wody,
- podniesienie lustra wody w okresach niżówkowych ważne dla rolnictwa w dolinie Odry,
- podniesienie efektów projektowanej elektrowni cieplnej o mocy 2 do 3 tys. MW w rejonie Raciborza,
- zwiększenie przepustowości Odry oraz efektów ilościowych i ekonomicznych eksploatowanej floty odrzańskiej,
- dogodne warunki dla rozwoju sportów wodnych i urządzeń wypoczynkowych w sąsiedztwie gęsto zaludnionych terenów przemysłowych G.Śląska.

Przeprowadzony rachunek ekonomiczny dla wymiernych efektów zbiornika w r. 1976 wykazał okres zwrotu nakładów inwestycyjnych w granicach 4 lat, co dla tego typu inwestycji wodnej uznać należy za wynik wyraźnie korzystny.

W niniejszym opracowaniu interesują nas efekty żeglugowe zbiornika, gdyż będą one miały bezpośredni wpływ na polepszenie obsługi zespołu portowego Szczecin-Świno-ujście i jego aktywizację. Efekty te obliczono, biorąc za podstawę perspektywiczny plan przewozów żeglugi na Odrze n/r. 1980. Rachunek ekonomiczny efektów żeglugowych na ten rok daje oczywiście jeszcze lepsze wyniki i polepsza efektywność ekonomiczną tej inwestycji obliczoną na rok 1976.

Na podstawie analizy warunków hydrobiologicznych z okresu 1901-1960 wyliczono, że podane w tabeli 9 warunki nawigacyjne tj. długość okresu nawigacyjnego i głębokości ulegną po wybudowaniu zbiornika zasadniczemu polepszeniu: ilość dni nawigacyjnych zrówna się całkowicie z długością okresu nawigacyjnego, tj. okresu z wyłączeniem zjawisk lodowych na rzece i wyniesie na wszystkich odcinkach Odry w przecięciu wieloletnim 300 dni, średnia głębokość nawigacyjna podniesie się do 1,73 m /przy minimalnej głębokości gwarantowanej 1,40 m, co pozwoli na prawie pełne wykorzystanie ładowności typowych barek odrzańskich /w ok. 95%/.

Jeśli przyjąć, że po wybudowaniu zbiornika w Głębinowie w roku 1970 na Odrze swobodnie płynącej /poniżej Brzegu Dolnego/ będzie 270 dni nawigacyjnych, to z tytułu wydłużenia okresu nawigacyjnego efekty przewozowe, a równolegle przepustowość Odry ulegną zwiększeniu o 11%. Wykorzystanie tonażu barek waha się obecnie w granicach 65-70%, w zależności od warunków nawigacyjnych. Można przyjąć, że po wybudowaniu zbiornika w Głębinowie nieco się podniesie i ustabilizuje w granicach 70%. Efekty zatem przewozowe floty po wybudowaniu zbiornika w Raciborzu podniosą się o ok. 35% /95% : 70%/. Łącznie z wydłużeniem okresu zbiornik w Raciborzu przyniesie wzrost efektów przewozowych i przepustowości Odry o około 46%. Oznacza to, że takim samym tonażem floty będzie można wykonać znacznie wyższą pracę przewozową oszczędzając na kosztach budowy floty dla określonych zadań przewozowych. Plan perspektywiczny zakła-

da, że Żegluga na Odrze wykona w r. 1980 ok. 8,2 mld tkm pracy przewozowej. Do rachunku porównawczego zakłada się tylko przewozy na długich trasach, gdyż na Odrze skanalizowanej warunki nawigacyjne będą już wcześniej całkowicie ustabilizowane.

Praca przewozowa na długich trasach ma wynieść w r. 1980 ok. 6,5 mld tkm. Po oddaniu do eksploatacji zbiornika w Raciborzu wykona się tę pracę znacznie mniejszym tonażem. Przeciętna wydajność 1 tony wzrośnie z 7 400 tkm rocznie do 10 800 tkm. Na skutek tego wskaźnik zapotrzebowania na tonaż zmniejszy się do 68,5%. Oznacza to zmniejszenie zapotrzebowania tonażu na długie trasy przewozowe w r. 1980 o 276 tys. ton, wartości 1 072 mln zł.

Znacznemu zmniejszeniu ulegnie ponadto koszt własny przewozu. Wykonane obliczenia szczegółowe wykazują, że w rezultacie działania wyrównawczego zbiornika w Raciborzu - koszt i tkm na długich trasach przewozu zmniejszy się z 12 gr w r. 1970 do 9,1 gr tj. o 24%. Oznacza to obniżenie kosztów rocznych przedsiębiorstwa w r. 1980 o 185 mln zł.

Biorąc za podstawę instrukcję Komisji Planowania przy RM w sprawie badań efektywności ekonomicznej inwestycji, która ustala normatywny okres zwrotu nakładów inwestycyjnych na 6 lat można określić, że obniżenie rocznych kosztów eksploatacyjnych uzasadnia nakład inwestycyjny

$$185 \text{ mln zł} \times 6 = 1\,110 \text{ mln zł.}$$

Uwzględniając oszczędność w nakładach na budowę floty w obliczonej wysokości 1 072 mln zł otrzymujemy nakłady inwestycyjne na budowę zbiornika w Raciborzu uzasadnione efektami żeglugowymi w wysokości 2 182 mln zł.

Efekty żeglugowe zatem wyliczone dla r. 1980 kryją 84% kosztów budowy określonych na 2,6 mld zł. Przy takich wynikach rachunku ekonomicznego warto pomyśleć nad przyspieszeniem budowy zbiornika w Raciborzu tak, aby zgodnie z uchwałą Sesji Plenarnej Komisji Zagospodarowania Odry w

Raciborzu mógł on rzeczywiście być oddany do eksploatacji w r. 1975. Przecież zbiornik ten ma charakter kompleksowy i przyniesie gospodarce Ziemi Zachodnich, a zatem gospodarce narodowej również inne wyliczone korzyści.

Uszeregujemy na koniec interesujące nas efekty budowy zbiornika w Raciborzu mające bezpośredni, lub pośredni wpływ na polepszenie obsługi zespołu portowego Szczecin-Świnoujście i na jego dalszą aktywizację:

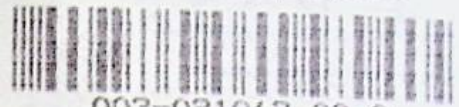
- 1/ Zwiększenie przepustowości Odry i efektów przewozowych floty odrzańskiej przyspiesza i rozszerza możliwości obsługi przewozowej zespołu, w tym szczególnie Świnoujścia jako portu masowych przeładunków.
- 2/ wydłużenie okresu nawigacji na Odrze do przeciętnie 300 dni wyrównuje w zasadzie czasokres nawigacji floty odrzańskiej na Odrze i na Zalewie Szczecińskim /przy sile wiatru do 5⁰B/.
- 3/ Przez wyrównanie głębokości na Odrze w całym okresie nawigacyjnym flota odrzańska uzyskuje tak pożądane dla rytmicznej obsługi portów miesięczne wyrównanie potencjału przewozowego i pełną regularność przewozów.
- 4/ Zbiornik w Raciborzu przyspiesza realizację bezpośredniego doprowadzenia drogi wodnej Odry do Bogumina na terytorium CSRS, co może mieć kapitalne znaczenie dla zwiększenia tranzytu CSRS przez zespół portowy Szczecin-Świnoujście i powiększenie obsługi tego tranzytu przez polską flotę morską.
- 5/ Obniżając w sposób zasadniczy koszty własne przewozu i polepszając w dalszym ciągu efektywność ekonomiczną przewozów wodnych w stosunku do transportu kolejowego usługi floty odrzańskiej stwarzają dodatkowy bodziec ekonomiczny dla zwiększenia masy przeładunkowej w zespole portowym Szczecin-Świnoujście zarówno w relacjach importowo-eksportowych jak również tranzytowych.

Nie można wreszcie pominąć faktu, że wysokiej już klasy, po wybudowaniu zbiornika w Raciborzu, droga wodna Odry z Kanałem Gliwickim odciąży wydatniej kolej na terenie GOP i złagodzi trudności transportowe tego regionu.



Biblioteka Instytutu Śląskiego
w Opolu

III 21062



003-021062-00-0