

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbtor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 83

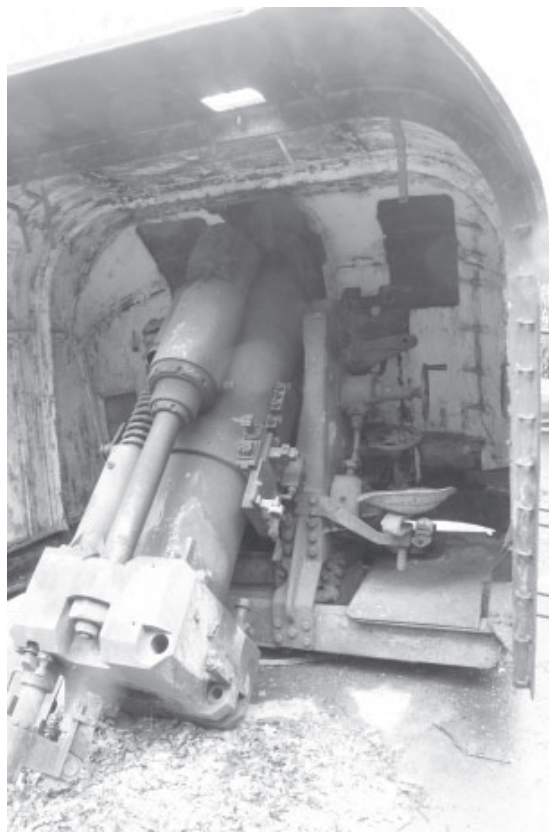
Rok VIII

Lipiec 2010 r.

## X Konferencja Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego

Miała miejsce w Kołobrzegu, w dniach od 12 do 15 maja 2010 r. Zgromadziła, jak zwykle pokaźne grono muzealników żyjących sprawami morza i rzek, i tych znad Wisły, Odry i Pilicy, Regi, Warty. Stała się okazją oceny stanu ochrony dziedzictwa akwaticznego Polski, przeglądu najnowszych inicjatyw, szerokiej wymiany poglądów. Kilkanaście wystąpień i wiele wizyt prowadzących uczestników ku zbiorom kołobrzegskiego Muzeum Miejskie-

go, Muzeum Oręża Polskiego (gospodarza Konferencji), Muzeów Rybołówstwa w Kołobrzegu, Niechorzu i Świnoujściu. Ogromne zainteresowanie budziła problematyka ochrony i ekspozycji materialnych dokumentów dziedzictwa morskiego i rzecznoego Polski, nie tylko okrętów wojennych, kutra raketowego "ORP Władysławowo" czy okrętu-muzeum "Fala", ostatnich nabytków Muzeum Oręża Polskiego. Nie mniejsze emocje budziły spotka-



COMIĘSIĘCZNE SPOTKANIA „BRACCTWA MOKREGO POKŁADU”  
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)



nia z fortyfikacjami Świnoujścia czy Kołobrzegu, zwłaszcza te z fortem Gerharda w Świnoujściu, czy baterią 130 mm fortyfikacji kołobrzesckiej bądź hangarem wodnopłatów stacji

lotnictwa morskiego w Rogach z lat II wojny światowej, na obszarze której zamierza się stworzenie muzeum lotnictwa morskiego. Nie mniejszych wrażeń dostarczył rejs kutrem transportowym marynarki wojennej po porcie Świnoujskim, czy wizyta w latarni morskiej Niechorza. Kilka fotografii przybliży nam klimat Konferencji, która prowadzona pod patronatem Bronisława Komorowskiego, niewątpliwie owocować będzie wieloma wydarzeniami na polu muzealnictwa morskiego i rzeczno-polski i ochrony dziedzictwa kultury technicznej z rzekami i morzem kojarzonego.

*Stanisław Januszewski*

## Dni Odry z Nadborem

W tegorocznej edycji Dni Odry, na zaproszenie ich organizatora Wojciecha Nowaka ze stowarzyszenia "Drzwi do Europy", animatora wielu przedsięwzięć prowadzonych na Odrze Śródmiejskiej w intencji ożywienia rzeki, Holownik Parowy "Nabor" ruszył w krótki rejs, z pomocą pchacza, a jakże. Odcinek od awanportu Szczytniki pod mostami Grunwaldzkim i Pokoju pokonaliśmy w kilkanaście

minut. Oczywiście z opuszczonym kominem i zdemontowaną górną partią sterówki – inaczej żadną miarą pod budowlami mostowymi nie zdołalibyśmy przejść.

Przygotowania do rejsu trwały kilka dni. Pod kierunkiem kapitana Mieczysława Balcerkiewicza trzeba było rozczepić Nadbora, DP Wróblin i barkę, odłączyć przewody energetyczne i telekomunikacyjne, odstawić barkę na



tymczasowe postojowisko przy kierownicach śluzy Szczytniki, Wróblina zacumować na stanowisko Nadbora, urządzić na Nadborze wystawę "Wrocławski Węzeł Wodny", ekspozycję 16 modeli statków odrzańskich, przygotować kajutę rufową do prezentacji multimedialnych.

Zadanie wcale nie należało do łatwych. W jego realizacji nie zabrakło pomocy studentów. Pomagał Marcin Wrzesiński, mało, przez trzy noce pełnił też wachtę na Wróblinie, wiele wysiłku włożył też w ponowne cumowanie Nadbora przy Wybrzeżu Wyspiańskiego, łączenie holownika z dźwigiem pływającym etc.

Przy Bulwarze X. Dunikowskiego stanęliśmy ok. 18 w piątek, 25 czerwca. Inauguracja Dni Odry 2010 miała miejsce w sobotę o 14. Staliśmy w godnym towarzystwie, "Złotej Kaczki" z wystawą odrzańską pod pokładem, holenderskim tjalkiem odbudowanym siłami



Związku Harcerstwa Rzeczypospolitej. Było gwarno i rojno, kilkanaście łodzi motorowych, wszystkie wrocławskie statki spacerowe, na nabrzeżu stoiska wrocławskich związków żeglarskich, a do późnego wieczora przez pokład Nadbora przechodziły dziesiątki i setki Wrocławian. Podobnie było w niedzielę. Widowiskowe regaty wioślarskie, regaty kajakowych VIP-ów, pokazy łodzi motorowych, ratownictwa wodnego, gratisowe przejażdżki turystycznym tramwajem wodnym, statkami pasażerskimi, łodziami motorowymi, koncerty muzyczne zespołów Mizia Band i Z Nie-niacka Projekt, pokazy tańca irlandzkiego i piękna pogoda. Nic dziwnego, że festyn z





okazji Dni Odry przyciągnął uwagę kilku tysięcy mieszkańców miasta.

Na pokładzie Nadbora toczyło się bujne życie. Wystawy, pokazy filmów o zabytkach techniki, liczne spotkania z weteranami żeglugi odrzańskiej. Cały czas towarzyszył nam Arkadiusz Pawełek, który pontonem pokonał najpierw Atlantyk, a następnie przylądek Horn, a teraz wybiera się na regaty wiosłowe przez trzy oceany. Jakaż to znakomita okazja dla promocji Wrocławia w świecie! Odwiedziła nas JM Rektor Elżbieta Marszałek i kpt. Żeglugi Wielkiej Włodzimierz Grycner – komodor Flisu Odrzańskiego. W tym roku, z powodu wezbrania Odry, żeglugę na rzece wstrzymano. Flis przyjął formę symboliczną, prowadzony był lądem. Oby ten przypadek nie posłużył za pretekst do zasypania rzeki, obsiania jej trawą i zaznaczenia co najwyżej nasadzeniami bratków linii brzegowej.

Oj marzyło by się Wam, marzyło! Tym optymistycznym akcentem kończę. Spotkamy się za rok, z okazji kolejnych Dni Odry.

*Stanisław Januszewski*



### Pięć przyczyn uniemożliwiających budowę Kanału Odra-Dunaj<sup>1</sup>

Mijają wieki odkąd powstała koncepcja budowy kanału Odra-Dunaj. Połączenie wodne niestety do dzisiaj nie istnieje. Nieszczęściem dla realizacji tej idei jest jej lokalizacja. Projektowany kanał leży na obszarach bardzo aktywnych politycznie. Dzieje tego obszaru wyznaczają początki i końce wojen oraz zmiany polityczne w tej części Europy. Oto krótka historia przyczyn, które nie doprowadziły do realizacji przedsięwzięcia.

#### Pierwsza przyczyna – technika 1694-1740

Trasa między Dunajem i Bałtyk zawsze była ważna dla europejskiego handlu. „Szlak Bursztynowy” łączył dorzecza między Dunajem, oferując prowadzące Bramą Morawską najkrótsze połączenie między południem i północą kontynentu. Pierwsze wzmianki o konieczności budowy drogi wodnej łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym pojawiły się już za panowania cesarza Karola IV<sup>2</sup> Habsburgowie byli prekursorami zasad nowoczesnej żeglugi. Jako pierwsi podjęli próbę likwidacji barier administracyjnych tj zbyt licznych opłat i przywilejów. Powiększali sieć dróg wodnych regionu, łącząc Odrę z dużymi rzekami oraz użeglowniając jej dopływy. Już w XVI w. pojawiły się pierwsze plany połączenia Dunaju z Odra. Planami połączenia Odry z Dunajem zajmował się także Wielki Elektor brandenburski w XVII w. Jednak przeszkodą w jego realizacji były najazdy tureckie. O budowie akwenu myśleli również Habsburgowie, Maria Teresa i Józef II; ich celem było ściślejsze powiązanie gospodarcze Galicji z cesarstwem. W roku 1700 opublikowany został we Wiedniu traktat Lothariusza Vogemonta, który opisywał ideę połączenia kanałem nawigacyjnym największych rzek Europy środkowej i południowej Dunaju, Odrą, Wisłą i Łaby. Był to projekt kanału żeglownego łączącego Odrę z dopływem Dunaju, Morawą. Pojawiały się nowe okręgi przemysłowe i miejsca przeladunku towarów. Przekładem takiego miejsca były Malczyce jako miasto potrafiące wykorzystać położenie geograficzne; blisko tu mieli kupcy z Wrocławia, Lubiąża oraz z Kar-

konoszy<sup>3</sup>. Sprawami rzeki na Śląsku zajął się zwierzchni urząd (*Oberamt*). Wyrażał on opinie m.in. na temat, zaproponowanej przez Vogemonta, idei połączenia Odry z innymi ważnymi rzekami regionu<sup>4</sup>, użeglownienia górnej Odry – plan został przedstawiony przez Żyda Salomona Beera<sup>5</sup>, użeglownienia niektórych dopływów rzeki<sup>6</sup>, modelu śluzy korzystnej dla odrzańskiej żeglugi<sup>7</sup>, rodzaju barki do przewozu ładunków na Odrze<sup>8</sup>. Rola Odry była na tyle ważna dla Śląska, że cesarz w 1709 r. powołał specjalne gremium, które miało zbadać: *„czy i jaki handel może wpłynąć korzystnie na żeglugę po Odrze i na poprawę stanu dobrobytu w Księstwie Śląskim”*<sup>9</sup>. W roku 1710 generalna komisja dokonała objazdu śląskiej części Odry. W jej efekcie podpisano umowę o wolnej żegludze między Śląskiem i Brandenburgią. Jednym z warunków realizacji umowy była budowa Kanału Odra-Dunaj<sup>10</sup>.

Państwo Habsburgów budowało kanały żeglugowe, poprawiało rzeki, likwidowało bariery administracyjne. Ten okres był jednym z bardziej sprzyjających rozwojowi wodnych szlaków komunikacyjnych. Jednak zabrakło pewnych warunków, które umożliwiły budowę kanału., barierami były to ogrom przedsięwzięcia oraz liczne zawiłości techniczne.

#### Druga przyczyna – polityka Prus 1740–1917

Po zakończeniu wojen śląskich sprawami Górnej Odry oraz jej połączenia z Dunajem zajęły się Prusy. Sejm prowincjonalny na Śląsku bardzo często zajmował się sprawą regulacji górnego odcina Odry oraz połączenia rzeki z Dunajem. Budowę drogi wodnej pozwalającej na wymianę handlową między północą i południem Europy Dla realizacji projektu budowy kanału w roku 1807 powołano w Brnie Towarzystwo dla Podjęcia Żeglugi na Morawie. Wtedy projekt nie doczekać się także realizacji, gdyż pojawił się alternatywny do żeglugi środek transportu – kolej żelazna. Po pierwszych latach zachwyty nowym środkiem komunikacji okazało się, że transport wodny ma również swoje zalety i należy go rozwijać.

Plan budowy kanału znowu odżył. O znaczeniu dla obrotu gospodarczego drogi wodnej łączącej Odrę z Dunajem przekonywały w drugiej połowie XIX w. austro-węgierskie instytucje gospodarcze. W 1872 r. powstało opracowanie dowodzące, że z powodu braku połączenia wodnego między Odrą i Dunajem system transportowy w ramach monarchii jest zbyt słabo rozwinięty, a z tego wynikają liczne trudności handlowe. Do dyskusji na temat budowy kanału włączyły się również pruskie koła gospodarcze, które widziały w nim szansę dla wzrostu wymiany handlowej, w tym eksportu górnośląskiego węgla. Były też głosy sprzeciwiające się budowie drogi wodnej. Obawiano się, że akwenem tym napłynie do Prus tanie zboże z Węgier. Górnośląskie koła gospodarcze wierzyły, że z chwilą rozpoczęcia prac w Austrii, strona niemiecka podejmie kontynuację budowy kanału, tym bardziej, że w okresie tych rozważań ukończony był pierwszy etap kanalizacji górnej Odry.

Gorącym zwolennikiem budowy kanału, upatrującym szansę dla rozwoju regionu, był morawski sejm krajowy. Na jego forum odbywały się dyskusje dotyczące budowy kanału nawet wtedy, gdy stanowisko austriackiego Ministerstwa Handlu było nieprzychylnie tej inwestycji. W latach 90. XIX w. o koncesję na budowę kanału starała się francuska spółka Hallier i Dietz-Monin z Paryża, jednak wniosek o koncesję skierowany do władz austriackich pozostawał przez długie lata bez odpowiedzi. Stanowisko to było dość dziwne, gdyż oficjalnie rząd przyznawał się, że z powodu braku środków nie może przystąpić do realizacji budowy, lecz w innej formie może wspierać budowę kanału.

Sejm prowincjonalny Śląska obradujący we Wrocławiu ba rdzo często zajmował się sprawą regulacji górnego odcina Odry oraz połączenia rzeki z Dunajem. Zanim zdecydowano tutaj, o sposobie regulacji górnej Odry pod uwagę brane były różne warianty poprawy warunków żeglugi na górnej Odrze. Podczas obrad 29 grudnia 1875 r. deputowani debatowali nad środkami finansowymi na opracowanie dotyczące lateralnego do Odry kanału. Przedstawiony do dyskusji materiał zawierał informacje nie tylko na temat odrzańskiego kanału, ale również sieci dróg wodnych usprawniających połączenia wodne łączące

górnos Śląski okręg przemysłowy z innymi okręgami, w tym Wisłą oraz polepszenia warunków żeglugi na Kanale Kłodnickim. Na posiedzenie sejmu przygotowany został przez stronę rządową 22 listopada 1875 referat. Podjęto w nim próbę odpowiedzi na pytanie dotyczące dalszych losów Odrzańskiej Drogi Wodnej. Stwierdzono dalej, że budową sieci dróg wodnych na Śląsku, a szczególnie budową Kanału Odra–Dunaj, powinna być również zainteresowana strona austriacka. Przeprowadzono też symulacje transportowe dotyczące drogi wodnej. Obliczono, że dziennie kanałem w dwóch kierunkach przepłynie 28 statków, co rocznie w ciągu 250 dni umożliwi przewiezienie 35 milionów cetnarów ładunków (1,75 mln. ton). Aby kanał lateralny do Odry spełnił założoną zdolność przewozową, powinien mieć na całej długości od Bogumina do Schwedt 2,5 m. Głębokości. Deputowani wrocławscy podkreślali, że istnieją dwie koncepcje usprawniające żeglugę na Odrze. Jedna polega na regulacji–kanalizacji samej rzeki; druga zakłada wykopanie obok istniejącego koryta rzeki kanału równoległego, po którym bez przeszkód prowadzona mogła być żegluga. Zakładano, że Kanał Odry połączony zostanie w przyszłości kanałem łączącym Bogumin z Wiedniem do Dunaju, łącząc w ten sposób Morze Czarne z Morzem Bałtyckim.

Projektem Kanału interesował się mający siedzibę we Wrocławiu Zarząd Regulacji Rzeki Odry. Swoje działania w tym względzie uzależnił jednak od postępu robót wykonywanych przez stronę austriacką na Morawach. Coraz częściej pojawiały się głosy mówiące o braku należytej inicjatywy władz Austrii w realizacji projektu budowy. W Austrii wokół budowy kanału wytworzyła się przed I wojną światową niekorzystna atmosfera, która doprowadziła do upadku nie tylko projektu budowy Kanału Odra–Dunaj ale i zaniechania realizacji programu rozwoju sieci śródlądowych dróg wodnych. Do początku XX w. powstało wiele wariantów projektu łączącego Odrę z Dunajem. W latach 1879–1880 opublikowano opracowanie dotyczące wytyczenia kanału Odra–Dunaj i Odra–Wisła, w 1901 r. powstała koncepcja łącząca Dunaj–Odrę–Wisłę–Dniestr. Zakłada ona, że droga wodna rozpocznie się w Koźlu, następnie miała przebiegać koło Ostrawy, Bramą Morawską prowa-

dzic do rzeki Morawa i dalej koło Dewina miała łączyć się z Dunajem. Projekt kanału podzielony był na dwa odcinki nawigacyjne: północny od Koźła do Prerowa, który miał posiadać 7 stopni wodnych oraz odcinek południowy od Prerowa do Dewina z 11 stopniami wodnymi. Szacunkowa roczna przepustowość kanału miała wynosić 10 mln t. Zakładano dlań parametry: 3 m głębokości, 30 m szerokości na powierzchni lustra wody i 16 m szerokości na dnie. Gabaryty pojedynczych barek pływających po kanale to 80 m długości 10 m szerokości, 1,70 m zanurzenia oraz 600 t nośności.

Kanałem łączącym Górnośląski Okręg Przemysłowy z Wisłą i Odrę z Wisłą miał być Południowy Kanał Odra–Wisła. Akwen wytyczony był tak, aby częściowo wykorzystać łożysko Kanału Kłodnickiego oraz rzeki Kłodnicy. Projekt kanału przewidywał jego połączenie z Odrą w rejonie Koźła. Zastrzeżenie do proponowanego przebiegu drogi wodnej, która ledwo stykała się od południa z okręgiem przemysłowym, zgłosili w 1880 r. przemysłowcy górnośląscy. Z powodu protestów rząd pruski odstąpił od jego budowy.

Budową kanału zainteresowani byli także Austriacy. 11 czerwca 1901 r., m.in. z inicjatywy Koła Polskiego w parlamencie austriackim uchwalono ustawę dotyczącą dróg wodnych i przeprowadzenia regulacji rzek. Ustawa przewidywała m. in. budowę kanału Dunaj–Odra–Wisła–Dniestr w latach 1904 – 1924. Koszt budowy Kanału Odra–Wisła oszacowano na 100 milionów koron. Inną inwestycją była kanalizacja Wisły pod Krakowem, której koszt oszacowano na 13,7 miliona koron. Prace ziemne rozpoczęte w 1911 r. zostały przerwane z powodu wybuchu wojny<sup>11</sup>.

11 czerwca 1901 r. parlament wiedeński uchwalił wreszcie ustawę dotyczącą dróg wodnych i przeprowadzenia regulacji rzek. Przewidywała ona budowę kanałów Odra–Dunaj, Dunaj–Wełtawa, Dunaj–Odra–Łaba, Dunaj–Odra–Wisła–Dniestr. Wykonanie ustawy powierzono ministrowi handlu, który powołał w tym celu Dyрекcję do Budowy Dróg Wodnych. Rozpoczęcie inwestycji miało nastąpić w 1904 r., a jej realizację w dwóch etapach: pierwszy miał zakończyć się w 1912, a drugi w 1924 r. Koszt budowy kanału Odra–Dunaj miał wynieść 260 milionów koron.

W lutym 1917 r. zawiązało się Towarzystwo o nazwie Łaba–Odra–Dunaj z siedzibą w Dreźnie, które zainteresowane było kompleksową rozbudową sieci dróg wodnych w tej części Europy i propagowało ideę połączenia Łaby, Odry i Wisły z Dunajem. Inicjatywa towarzystwa spotkała się z poparciem kół gospodarczych, a także zyskało przychylność rządu Saksonii. Nadal pojawiały się inicjatywy budowy kanału. 24 marca 1917 r. we Wiedniu powołano do życia Wydział Roboczy dla Budowy Wielkiej Drogi Żeglownej Łaba–Odra–Dunaj. Idea budowy kanału cieszyła się także dużym zainteresowaniem Niemiecko-austriackiego Zjednoczenia Gospodarczego.

Pomimo nie sprzyjających transportowi rzeczemu warunków powstał projekt nowoczesnego połączenia Odry i Łaby z Dunajem było to możliwe dzięki opublikowaniu w roku 1901 w Austrii Prawa Dróg Wodnych. Akt prawny zawierał plan modernizacji akwenów komunikacyjnych w imperium austro-węgierskim według niego kanał Odra–Łaba–Dunaj miał być głównym elementem sieci dróg wodnych. Plan rozbudowy akwenów miał być zrealizowany w okresie 20 lat. Jednak wybuch I wojny światowej oraz upadek imperium zniweczył ambitne plany. Bardzo niekorzystnie na realizacji inwestycji hydrotechnicznych odbił się wybuch I wojny światowej. Nastąpiło zatrzymanie większości budów i zarzucenie wielu ambitnych planów. Projektem budowy zajął się także urząd w Gliwicach, jednak prace projektowe przebiegały bardzo powoli i zostały zarzucone po klęsce I wojny światowej<sup>12</sup>.

Po wojna śląskich Odra niemal w całości była administrowana przez Prusy. Było to państwo potężne gospodarczo i politycznie. Projekt zakładał, że kanał będzie przebiegał przez terytorium kilku państw. Dla jego realizacji niezbędna była współpraca. Niestety Prusy nie były zainteresowane porozumieniem z żadnym z wrogo nastawionych sąsiadów.

### **Trzecia przyczyna – wojny światowe 1917–1945**

Kończący I wojnę światową Traktat Wersalski przewidywał, że strategicznie ważne dla niemieckiego przemysłu rzeki będą kontrolowane przez międzynarodowe zarządy. Rzekami, które rozpoczęły swój byt jako akweny

międzynarodowe były Niemen, Odra od ujścia Opawy<sup>13</sup>, Łaba i Dunaj. Odrzański zarząd komisji międzynarodowej składał się z przedstawicieli Wielkiej Brytanii, Polski, Prus, Czechosłowacji, Francji, Danii, Szwecji<sup>14</sup>. W jej skład weszli trzej reprezentanci Prus i po jednym z Polski, Czechosłowacji, Anglii, Francji, Danii i Szwecji<sup>15</sup>. Komisja działająca na Odrze zobowiązana została do rewizji obowiązujących na rzece przepisów i sporządzenia projektu nowych przepisów szczególnych. Projekt ten powinien wskazać m. in. siedzibę Komisji, określić jej właściwość miejscową, zakres regulacji prawnych oraz charakter władzy komisji<sup>16</sup>. Traktat ustalał, że Niemcy będą wydzierżawiać przez okres 99 lat nabrzeża w porcie Szczecin do bezpośredniego tranzytu towarów czechosłowackich<sup>17</sup>. Armatorzy młodego państwa chętnie korzystali z możliwości transportowych Odry. Portami, które cieszyły się ich największym zainteresowaniem, były porty w Szczecinie i w Koźlu. Załadunek towarów na barki czechosłowackie w Szczecinie w roku 1939 wynosił 251 tys. t, zaś w Koźlu w dół rzeki 263 tys. t<sup>18</sup>.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego projekt kanału łączącego rzeki Europy Środkowej z Dunajem był żywo dyskutowany przez koła gospodarcze młodych państw powstałych w wyniku nowego porządku ustalonego Traktatem Wersalskim. Szczególne zainteresowanie wzbudzał wśród państw, przez które miał przepływać, tj. Niemcy, Austrię, Czechosłowację. Kanał w powojennej Europie miał animować rozwój gospodarczy regionów leżących na przeciwległych krańcach kontynentu. Miał łączyć przemysł górniczo-hutniczy Śląska i Moraw z Bałkanami oraz rynki rolne południowej i środkowej Europy ze Skandynawią.

Po rozpadzie monarchii austro-węgierskiej największym sprzymierzeńcem budowy środkowoeuropejskich dróg wodnych i kanału była Czechosłowacja. W Pradze została powołana Dyrekcja dla Budowy Dróg Wodnych<sup>19</sup>. W latach 20. opracowanych zostało przez A. Smrčka i K. Picka kilka wariantów projektu budowy i przebiegu Kanału Odra-Dunaj po terytorium Czechosłowacji<sup>20</sup>. Nie pokrywał się on ze wcześniejszymi koncepcjami austriackimi. Czechosłowacki projekt zakładał, że kanał rozpocznie swój bieg nie w Wiedniu, jak zakładał projekt austriacki, a 40 km poniżej

Wiednia w miejscowości Teb. Koszt budowy Kanału, według cen z lat 20-tych, miał wynosić 400 mln koron. W celu zabezpieczenia odpowiedniej sumy pieniędzy, czechosłowacki parlament uchwalił 27 marca 1931 r. odpowiednią ustawę. Inwestycja miała być zakończona w ciągu ok. 30 lat. Czechosłowacki projekt zakładał, że w miejscowości Pardubice Łaba połączy się z kanałem Odra-Dunaj.

Niemcy po przegranej wojnie nie należały do entuzjastów budowy kanału. Czynnikiem ostudzającym zapał do tej inwestycji był przegrany plebiscyt na Śląsku, w wyniku którego Polska uzyskała dostęp do 16-kilometrowego odcinka Odry granicznej. Niemcy prowadziły wojnę gospodarczą z Polską, stąd Polska nie mogła być brana pod uwagę jako przyszły udziałowiec w korzyściach płynących z budowy kanału. W Niemczech pojawiła się koncepcja ominięcia terytorium Polski i przeprowadzenia kanału po lewej stronie Odry. Koncepcja ta, ze względu na wysokie koszty budowy, nie uzyskała aprobaty żadnych środowisk. Minister spraw wewnętrznych Rzeszy informował, że w związku z rozbudową Odry poniżej Wrocławia oraz budową zbiornika wodnego w Otmuchowie, nie ma pieniędzy na budowę kanału.

Gdy budowa Kanału Gliwickiego była już mocno zaawansowana, w Niemczech na nowo rozpoczęto dyskusję na temat konieczności rozbudowy dróg wodnych w rejonie wschodnich prowincji Niemiec i budowy Kanału Odra-Dunaj. Według inicjatorów dyskusji rozbudowa dróg wodnych Europy Środkowej miała służyć zespoleniu niemieckich regionów i podnoszeniu standardu życia w tej części Niemiec. Znaczne przyśpieszenie inicjatyw związanych z budową kanału przyniosło zajęcie przez Niemcy Austrii w 1938 i Czechosłowacji w 1939 r. Kanał miał ułatwić ekspansję niemieckiego przemysłu w kierunkach południowym i południowo-wschodnim. W krajach tych zostały powołane specjalne biura do opracowania projektu kanału i tak:

- w Niemczech zajął się tym Zarząd Regulacji Rzeki Odry z siedzibą we Wrocławiu,
- w Czechosłowacji – Ministerstwo Robót Publicznych z Pragi,
- w Austrii – Dyrekcja Budów Wodnych z siedzibą w Wiedniu.



Po uzyskaniu niepodległości przez Czechosłowację stare austriackie plany zostały dostosowane do nowej polityczno-ekonomicznej sytuacji. 19 listopada 1938 pomiędzy rządami Czechosłowacji i Niemiec w Berlinie podpisane zostało porozumienie o budowie Kanału Dunaj – Oder – Łaba. Według porozumienia budowa kanału miała być zakończona w ciągu 6 lat. Realizacja porozumienia zakończyła się realizacją niewielkich prac ziemnych w Okolicach Wiednia i Koźla. Podjęcie wstępnych prac ziemnych przy budowie kanału wiązało się ściśle z zakończeniem budowy Kanału Gliwickiego. Parę godzin po uroczystym oddaniu do użytku tego kanału 8 grudnia 1939 r. niemieckie radio poinformowało o rozpoczęciu budowy Kanału Odra–Dunaj. Już po rozpoczęciu robót ziemnych kilkakrotnie modyfikowano założenia dotyczące jego przebiegu. Zmiany postulowała zarówno strona niemiecka, jak i czechosłowacka<sup>21</sup>. Ogólne warunki budowy zakładały, że Kanał Odra–Dunaj będzie łączył się z Kanałem Gliwickim pod Nową Wsią w okolicy Kędzierzyna. Łączna długość Kanału miała wynosić 322 km, szerokość lustra wody ok. 41 m. Kanał miały piętrzyć 24 stopnie wodne i być przystosowany dla 1000-tonowych jednostek. Ostatecznie potwierdzenie woli budowy kanału i opracowania do tego celu odpowiedniej dokumentacji nastąpiło na podstawie rozporządzenia z 18 kwietnia 1941 r.<sup>22</sup>

Wraz z rozwojem gospodarki Niemiec zwiększyło się zapotrzebowanie na węgiel kamienny. Skutkiem wzmożonego popytu na ten surowiec był program budowy w okolicy Katowic kanału oraz portów węglowych. Miejscem inwestycji miało być przedłużenie na wschód do rzeki Przemszy Kanału Gliwickiego. Prace, których celem była budowa portów oraz połączenie południowym kanałem Odry z Wisłą (*Oder–Krakau-Kanal*), rozpoczęto w 1940 r. Budowę tę kontynuowano w miejscu, gdzie na podstawie austriackiej ustawy kanałowej z 2 kwietnia 1901 w 1911 r. prowadzono prace ziemne. Program rozbudowy Kanału Odra–Wisła zakładał połączenie Odry, Kanału Gliwickiego, Kanału Odra–Wisła, Sanu i Dniepru, co miało zespolicć rynki Europy Zachodniej z Ukrainą. Po opanowaniu przez III Rzeszę Europy Środkowej przystąpiono do opracowania kompleksowego programu roz-

budowy dróg wodnych oraz podniesienia bezpieczeństwa powodziowego rzek tego regionu. Efektem podjętych prac planistycznych było opracowanie dziesięcioletniego planu inwestycyjnego, który zakładał realizację całości kształtu spraw związanych z gospodarką wodną w rejonie Wisły–Odry–Łaby. Plan przewidywał, że koszt inwestycji powinien wynieść 2.5 miliarda marek<sup>23</sup>

Wojny światowe w początkowych okresach wpływały progospodarczo na regiony. Jednak ich nasilenie, zaciekleść i determinacja spowodowały gospodarczy rozkład i w konsekwencji brak możliwości realizacji kanału Odra–Dunaj.

#### **Czwarta przyczyna – polityka wielkich mocarstw 1945–1989**

Po zakończeniu II wojny światowej i podpisaniu uchwały poczdamskiej doszło do ochłodzenia stosunków między Wielką Trójką. Miało to ogromne znaczenie dla realizacji międzynarodowego planu budowy Kanału. Proces normalizacji stosunków w Europie został zahamowany. Niemożliwe stało się urzeczywistnienie idei wolnej żeglugi na Odrze. Polska jako sojusznik ZSRR, mająca kontrolę nad większą częścią Odry oraz nad jej ujściem, ogłosiła doktrynę zamykającą rzekę dla państw obcych.

W kolejnych latach Polska pragnęła ugruntować swoją pozycję i prawo do rzeki. Podjęto nawet próbę podzielenia się możliwością uprawiania żeglugi śródlądowej na równych warunkach z naszym południowym sąsiadem. Jednak za tym uprawnieniem nie wiązało się prawo wpływania strony czechosłowackiej na warunki uprawiania żeglugi po Odrzańskiej Drodze Wodnej. W rezultacie tak skonstruowanej umowy strona czechosłowacka wycofała się z przewozów po Odrze z chwilą, gdy ta przestała być atrakcyjną dla strony czechosłowackiej drogą wodną. Jednak zanim do tego doszło, 4 lipca 1947 r. podpisano w Pradze konwencję między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Czechosłowacką o zapewnieniu współpracy gospodarczej<sup>24</sup>. Konwencja była obszernym aktem prawa międzynarodowego. Obejmowała układy, protokoły, traktat i statut: łącznie piętnaście załączników.

Strony dostrzegały potrzebę budowy Kanału Odra–Dunaj. W tym celu powołany miał

być Polsko-Czechosłowacki Komitet Studiów dla spraw drogi wodnej Odra–Dunaj, będący organem Polsko-Czechosłowackiej Komisji Komunikacyjnej<sup>25</sup>. Szczególnie ważnym dla stron elementem kanału Odra–Dunaj był odcinek od Koźła do Ostrawy, łączący zagłębie śląsko-dąbrowskie z ostrawskim. Połączenie to miało ułatwić ruch czechosłowackich jednostek po Odrze. Nastawienie strony polskiej do budowy tego połączenia było entuzjastyczne. Na Radzie Współpracy Gospodarczej Polsko-Czechosłowackiej w Pradze w 1948 r. minister przemysłu i handlu Hilary Minc mówił: *Odra ma wszelkie dane po temu, aby się stać pierwszym poważnym obiektem, na którym zda twardy, życiowy egzamin sojusz gospodarczy Polski i Czechosłowacji. Polacy traktują polskie morze jako czechosłowackie morze, polskie porty morskie jako czechosłowackie porty*<sup>26</sup>.

Strona czechosłowacka zajmowała się samodzielnie projektem przebiegu kanału na swoim terytorium już w 1945, a następnie w 1951 r.<sup>27</sup> Obecnie postanowiono zająć się problemem wspólnie. Strony zobowiązały się, że podejmą działania zmierzające do wykonania tego odcinka w pierwszym etapie budowy kanału. Strony umówiły się również, że wybudują na własnym terytorium zbiorniki wodne, które służyć będą do polepszenia żeglowności Odry. Program budowy zbiorników miał być przygotowany przez wspólną Komisję Komunikacyjną.

W związku z podpisaniem polsko-czechosłowackiej konwencji o współpracy gospodarczej, a także w związku z korzystaniem z rzeki przez armatora radzieckiego, pojawiły się pewne wątpliwości natury prawnej w kwestii równego traktowania armatorów obcych. Chodziło o stosowanie polskiego prawodawstwa wobec czechosłowackiego armatora. Pytanie brzmiało, czy strona czechosłowacka, na wzór armatorów radzieckich, nie powinna być zwolniona ze wszystkich polskich regulacji administracyjnych obowiązujących na rzece<sup>28</sup>. Pomimo drobnych wątpliwości współpraca między Polsko-Czechosłowacka na Odrze w początkowej jej fazie układała się znakomicie.

Dalszą współpracę na Odrze między armatorami z Polski i Czechosłowacji miał kształtować podpisany 13 stycznia 1956 r. w Pradze Układ Komunikacyjny, który zastąpił kon-

wencję z 4 lipca 1947 r. Umowa wprowadzała wiele ułatwień dla przewoźników. W związku z trudnościami jakie napotykała realizacja wcześniej podpisanej umowy, a w szczególności spraw związanych z budową Kanału Odra–Dunaj, strony odstąpiły od sformalizowanej regulacji tej kwestii. W wyniku rozbudowy dróg wodnych na zachodzie Europy rysowała się pewna perspektywa dla projektu budowy kanału Odra–Dunaj. Pod koniec lat 50. oraz w latach 60-tych i 70-tych powstawały kolejne plany budowy oraz rozwój sieci europejskich dróg śródlądowych, a w tym budowy Kanału Odra–Dunaj. Koncepcje budowy kanału powstawały w latach 1958, 1962, 1968, 1975 i 1977. Projekt ogólny budowy został zaakceptowany przez Sekcję Europejską Komisji Gospodarczej ONZ (EKG-ONZ). Projekt zyskał również uznanie w ramach struktur międzynarodowych Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. W myśl zaleceń Komisji Dunajskiej Rady czechosłowacki Hydroprojekt miał wykonać szczegółowe studium kanału.

W kraju również powstały organizacje, które podjęły temat budowy drogi wodnej łączącej Odrę z Dunajem. Przy Radzie Naczelnej Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich powołano komisję zagospodarowania Odry. Jej celem było opracowanie wspólnej dla Kanału Odra–Dunaj i Odry polityki rozbudowy systemu dróg wodnych, która zakładała przystosowanie akwenów do jednostek o nośności 1000 t i uzyskanie zdolności przewozowej 15 mln t rocznie. W tym celu należało:

1. przebudować niektóre odcinki Odry,
2. wybudować dodatkowe zbiorniki retencyjne,
3. zbudować tabor rzeczny.

Zainteresowanie budową kanału przejawiało wiele organizacji międzynarodowych i państw europejskich. W kręgu gospodarczego zainteresowania projektem budowy, oprócz Polski, znalazły się: Czechosłowacja, Austria, Niemcy, państwa bałkańskie oraz skandynawskie<sup>29</sup>. Realizacja projektu zakończyła się na wybudowaniu i oddaniu do użytku w roku 1970 kilkukilometrowego Kanału Kędzierzyńskiego na trasie przebiegu kanału Odra–Dunaj. Obecnie oprócz problemów natury ekonomicznej i politycznej w realizacji budowy kanału istotnym problemem mogą być kurcząca się możliwości wytyczenia trasy jego prze-

biegu, wynikające z procesu zabudowy tego rejonu Europy<sup>30</sup>. Od 1963 r. rozpoczęto oddawanie do użytku zbiorników retencyjnych służących do celów żeglugowych zaprojektowanych jeszcze przed II wojną światową. Najistotniejszym elementem sieci zbiorników żeglugowych miał być największy zbiornik retencyjny Racibórz. Oprócz zadań związanych z magazynowaniem wody zasilającej Odrę swobodnie płynącą miał on również stanowić fragment Odrzańskiej Drogi Wodnej, umożliwiając żeglugę między Raciborzem i Koźlem<sup>31</sup>, a w przyszłości mógłby tworzyć fragment drogi wodnej łączącej Odrę z Dunajem. Niestety, budowa zbiorników posuwała się bardzo powoli. Pojawiały się także kłopoty z już istniejącymi. Ze względu na ich nieprawidłową eksploatację i brak konserwacji zmulowały się i traciły swoją objętość. W związku ze zmniejszającą się pojemnością zbiorników oraz ze spadkiem znaczenia żeglugi śródlądowej dla systemu transportowego kraju, zbiorniki retencyjne coraz częściej używane były nie do celów żeglugowych, lecz do celów przeciwpowodziowych. Już w 1976 r. głównym zadaniem tych zbiorników była walka z powodzią<sup>32</sup>.

Oprócz zainicjowania budowy zbiorników wodnych Centralny Urząd Gospodarki Wodnej (CUGW) przeprowadził małą modernizację Odry skanalizowanej, dostosowując ją do zestawów 1000 t oraz przeprowadził remont, oddanej do użytku w 1965 r., śluzy Piaskowej we Wrocławiu<sup>33</sup>. Modernizacja objęła poszerzenie najwęższych miejsc, złagodzenie niektórych łuków, pogłębienie szlaku, budowę prowadnic przy śluzach. Rozpoczęto również wymianę starych jazów koźłowo-iglicowych na automatyczne sektorowe. W roku 1970 oddano do użytku 6-kilometrowy Kanał Kędzierzyński na trasie planowanego przebiegu kanału Odra–Dunaj<sup>34</sup>, którego budowę rozpoczęto w roku 1939. W roku 1981 w Genewie w wyniku wcześniej przeprowadzonych ekonomicznych badań opracowane zostało studium rentowności połączenia Odra–Łaba–Dunaj. Wyniki badań wskazywały, że istnieją bardzo korzystne ekonomiczne przesłanki do budowy połączeni. Autorzy wskazywali, że z tego powodu powinno być ogromne międzynarodowe zainteresowanie kanałem.

W wyniku polityki Wielkich Mocarstw w Europie rozgrywała się tzw. zimna wojna. W okresie tym, szczególnie na wschodzie Europy, gospodarka i połączenia komunikacyjne nie miały żadnego znaczenia. Odra była bardziej symbolem politycznym niż gospodarczym. Znana była jako granica dwóch systemów. Projektowany Kanał Odra–Dunaj leżał na obszarach państw, które konkurując ze sobą uczestniczyły w morderczym wyścigu zbrojeń. Wydatki poniesione na ten cel spowodowały rozpad państw, które od nowa budowały zręby gospodarek.

### **Piąta przyczyna – ekonomia 1989–2010**

Zakończenie zimnej wojny i zmiany polityczne w Europie Środkowej obnażyły smutną prawdę. Stan dróg wodnych w tej części Europy był katastrofalny. Na początku lat 90. stało się jasne, że należy opracować projekt kompleksowej modernizacji rzeki Odry oraz jej połączeń z innymi rzekami. Rozpoczęto w tym zakresie prace. Grupą inicjującą byli przedstawiciele dwóch wiodących w dziedzinie żeglugi śródlądowej ministerstw: Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa oraz Transportu i Gospodarki Morskiej, którzy w marcu 1992 r. podjęli decyzję o opracowaniu warunków przystosowujących Odrę do standardów europejskich dróg wodnych. Utworzona została komisja, która miała zająć się ich wypracowaniem. Komisji przewodniczyli reprezentanci Navicentrum; w jej pracach brali udział także przedstawiciele Instytutu Śląskiego z Opola, Instytutu Ochrony Środowiska z Wrocławia, Uniwersytetu Gdańskiego, Ośrodka Badawczego Ekonomii Transportu ze Szczecina oraz Hydroprojektu. W komisji opracowano zapotrzebowanie na usługi transportowe na Odrze w dwóch horyzontach czasowych, które oprócz potrzeb krajowych uwzględniały przewozy międzynarodowe. Zakładano, że:

- do roku 2015 zapotrzebowanie na przewozy Odrzańską Drogą Wodną będzie wynosiło ok. 27,75 mln ton;
- do roku 2025, po wybudowaniu Kanału Odra–Dunaj oraz połączenia wschód–zachód (Warta–Noteć–Wisła–Bug) zapotrzebowanie na usługi przewozowe Odry wzrośnie do poziomu 39,95–52,1 mln ton<sup>35</sup>.

Większość zamierzeń jednak nie była realizowana. Do końca XX w. brak było ze strony polskiej jakichkolwiek działań zmierzających do budowy Kanału Odra–Dunaj. Według ustawodawcy prognozy przewozowe dla kraju były optymistyczne. Przewidywały wzrost ładunków przewożonych żeglugą śródlądową o 60–100 %. Perspektywa wzrostu miała wiązać się z modernizacją urządzeń drogi wodnej Odry, jej powiązaniem z siecią wodną Niemiec oraz budową połączenia Odry i Łaby z Dunajem<sup>36</sup>.

Tymczasem gdy u nas w kolejnych latach powstawały nowe projekty modernizacji dróg wodnych, Niemcy w 20 miesięcy po zjednoczeniu rozpoczęli realizację Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r. Celem Planu było m.in. dostosowanie parametrów dróg wodnych leżących na obszarze byłej NRD do standardów dróg leżących w landach zachodnich. Projekt szczegółowy tego planu zakładał, że morskim portem Berlina będzie jednak nie Szczecin, a Schwedt. Po modernizacji drogi wodnej do Berlina będą mogły pływać statki o nośności do 3500 t. i długości 185 m<sup>37</sup>.

Inną istotnym wydarzeniem była podpisana 19 stycznia 1996 r. porozumienie sporządzone przez Europejską Komisję Gospodarczą przy Organizacji Narodów Zjednoczonych o Europejskich Drogach Wodnych Międzynarodowego Znaczenia (AGN). Porozumienie weszło w życie 23 czerwca 1997 r. i przedstawia połączenie Odra–Łaba–Dunaj jako jeden z ważniejszych węzłów wodnych w międzynarodowej sieci europejskich dróg wodnych. Dla budowy połączenia zawiązało się międzynarodowe stowarzyszenie pod nazwą Dunaj–Odra–Łaba z siedzibą w Pradze<sup>38</sup>.

W roku 2004 Polska wstąpiła do Unii Europejskiej. Jednym z wymogów przystąpienia była implementacja dorobku prawnego Unii do naszego prawodawstwa. W dniu przystąpienia Polski do UE uchwalone były dwie istotne decyzje, których realizacja wiąże się z kanałem. Decyzja 884/2004/WE zmieniająca decyzję nr 1692/96 w sprawie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej nazywaną TEN-T, w której to wskazuje się, że Graniczna jest elementem tej sieci oraz że planowana jest budowa kanału Odra–Łaba–Dunaj. Z kolei dnr 1692/96 w sprawie wspólnotowych wytycz-

nych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej określiła minimalne parametry dróg wodnych należących do sieci TEN-T. W techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie statku lub barki o długości 80–85 metrów i szerokości 9,5 m.

Realizując zamierzenia Unii Europejskiej rząd czeski uchwalił dekret nr 635/1996 w którym upoważniał Ministra Transportu do podjęcia działań regionalnych i kontaktów z Polską, Niemcami i Austrią w celu ustalenia możliwości zawarcia porozumienia i sporządzenia wstępnych scenariuszy działania przy budowie kanału łączącego Dunaj, Odrę i Łabę. Pod koniec września 2009 r. z inicjatywy rządu Czech w Ostrawie odbyło się Czesko-Polskie spotkanie poświęcone projektowi połączenia wodnego Dunaj–Odra–Łaba. Delegacja czeska przedstawiła wstępny projekt uruchomienia połączenia wodnego. Projekt przewiduje połączenie z trzema morzami: Bałtykiem przez Odrę, Morzem Czarnym przez Dunaj i Morzem Północnym przez Łabę. Do końca roku Czesi zamierzają wyznaczyć tereny pod jego budowę. Kanał ma łączyć się z Odrą w rejonie Kędzierzyna-Koźla a z Dunajem w okolicach Wiednia lub Bratysławy. W Czechach, w okolicach Ołomuńca, druga nitka kanału ma prowadzić do Łaby. W sumie droga wodna Dunaj – Odra – Łaba liczyłaby ok. 550 km długości. Z czego 370 km ma biec przez terytorium Czech, a ok. 80 km w Polsce i ok. 100 km przez Austrię lub Słowację. Strona czeska planuje przeprowadzenie konsultacji z władzami Słowacji, Polski, Austrii i Niemiec. Projekt ma mieć rangę projektu europejskiego. Czesi negocjują już z Komisją Europejską inwestycję wartą ok. 8 mld euro<sup>39</sup>. W efekcie tych rozmów ponownie Polska zaproponowała reaktywację grupy roboczej OKO, przygotowującej projekt drogi wodnej Ostrawa-Koźle-Odra (OKO). Reprezentantem Polski w grupie ma być przedstawiciel KZGW<sup>40</sup>.

Podnoszenie się z zapaści gospodarczej po zakończeniu zimnej wojny odbywa się w państwach Europy Środkowej w różnym tempie. Nowe warunki i możliwości pojawiły się po przyłączeniu do Unii Europejskiej państw nad którymi planowany jest przebieg kanału. Ten jednolity gospodarczo i stabilny politycznie

obszar może wpłynąć pozytywnie na budowę połączenia. Jednak obecnie ogromne znaczenie odgrywa gospodarcza determinacja oraz możliwości finansowe państw zainteresowanych.

Dr Jan Pyś

- <sup>1</sup> Napisane na podstawie nie publikowanej pracy J. Pyś, Ustrojowoprawne uwarunkowania żeglugi na Odrze od XVIII do XXI w s.165
- <sup>2</sup> K. Jonca, Problemy budowy kanału Odra-Dunaj w latach 1870-1914, *Studia Śląskie*, Katowice 1960, t. 3, s. 14.
- <sup>3</sup> K. Wutke, Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, *Codex Diplomaticus Silesiae*, Breslau 1896, t. 17, s. 231.
- <sup>4</sup> Ibidem, s. 247.
- <sup>5</sup> Ibidem, s. 281.
- <sup>6</sup> Ibidem, s. 237.
- <sup>7</sup> Ibidem, s. 269.
- <sup>8</sup> Ibidem, s. 275.
- <sup>9</sup> Ibidem, s. 246.
- <sup>10</sup> Ibidem, s. 248.
- <sup>11</sup> M. Wojtkiewicz, Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu, Warszawa 1933, s. 436 i n oraz Jonca, op. cit. s. 22 .
- <sup>12</sup> K. Jonca, Projekt budowy dróg wodnych Odra-Dunaj i Odra-Wisła w latach 1914-1945, *Studia Śląskie*, Opole 1963, t. 6, s.183-187.
- <sup>13</sup> Art. 331. traktatu pokojowego.
- <sup>14</sup> Ibidem, art. 341.
- <sup>15</sup> K. Jonca, Projekt budowy dróg wodnych Odra-Dunaj i Odra-Wisła w latach 1914-1945, *Studia Śląskie*, Opole 1963, t.6, s.188.
- <sup>16</sup> Art. 343 traktatu pokojowego.
- <sup>17</sup> Ibidem, art. 363.
- <sup>18</sup> W. Magiera, Ekonomia transportu wodnego śródlądowego, Wrocław 1951, s.22.
- <sup>19</sup> Jonca, Projekt budowy dróg wodnych Odra-Dunaj..., s.187.
- <sup>20</sup> K. Heffner, Koncepcje Kanału Odra-Dunaj na polsko-czeskim odcinku granicznym (1900-1980), *Studia Śląskie*, Opole 1984, s. 110 i n.

- <sup>21</sup> Ibidem, s.115—117 .
- <sup>22</sup> Verordnung über den Oder-Donau-Kanal vom 18. April 1941, RGBl., t. II, s.95.
- <sup>23</sup> Magiera, op. cit., s.7.
- <sup>24</sup> DzU z 1950, nr 8, poz. 85.
- <sup>25</sup> Ibidem, rozdział F art. I.
- <sup>26</sup> W. Magiera, Opłacalność inwestycji na Odrze na tle nowego układu gospodarczego Polski, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1948, s.118.
- <sup>27</sup> Heffner, Koncepcje Kanału Odra-Dunaj ... s. 117.
- <sup>28</sup> R. Techma, M. Zawadka, Armia Radziecka na Odrze po II wojnie światowej, *Studia Śląskie*, Opole 2001, t. LX, s. 300.
- <sup>29</sup> K. Jonca, Problemy budowy kanału Odra-Dunaj w latach 1870-1914, *Studia Śląskie*, Katowice 1960, t. III, s. 7 i n.
- <sup>30</sup> K. Heffner, Koncepcje Kanału Odra-Dunaj na polsko-czeskim odcinku granicznym (1900-1980), *Studia Śląskie*, Opole 1984, t. XLIII, s. 124.
- <sup>31</sup> A. Arkuszewski, Zbiornik w Raciborzu na Odrze, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1977, s.5.
- <sup>32</sup> J. Piasecki, Możliwości poprawy warunków żeglugowych na Odrze poniżej Nowej Soli, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1976, s.286.
- <sup>33</sup> J. Bogucki, Nowa trasa żeglugowa na Odrze we Wrocławiu, *Prosto z pokładu*, Wrocław 2004, nr 11, s. 6.
- <sup>34</sup> A. Arkuszewski, Drogi wodne w Polsce, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1984, s.215.
- <sup>35</sup> L. Bagiński, Problemy związane z programem rozwoju drogi wodnej Odry, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1998, s. 50.
- <sup>36</sup> Załącznik do obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z 26 lipca 2001 o ogłoszeniu Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, MP nr 26, poz. 432
- <sup>37</sup> M. Welyczko, Żegluga – Czy przepadną pieniądze z UE - Odrzańska Polka, *Trybuna* z 30 stycznia 2003.
- <sup>38</sup> J. Waszkiewicz, M. Miłkowski , Potrzeby integracji śródlądowych dróg wodnych Polski z Europą, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 2001, s.48.
- <sup>39</sup> [http://wyborcza.pl/1,76842,7252991,Czeski\\_kanal\\_Odra\\_\\_Dunaj\\_\\_Laba.html](http://wyborcza.pl/1,76842,7252991,Czeski_kanal_Odra__Dunaj__Laba.html)
- <sup>40</sup> <http://transinfo.pl/text.php?id=28227>

## Rozwój turystyki wodnej na Odrze – nowe obszary działalności gospodarczej

Odra, druga co wielkości rzeka Polski, posiada ogromny potencjał turystyczny, który stanowią walory przyrodnicze, krajobrazowe, turystyczne i gospodarcze. Atrakcyjność Odry polega na dużym zróżnicowaniu jej przebiegu i jej przyrodniczego otoczenia – od trudnych, niemal górskich odcinków, do zupełnie łatwych nizinnych – i czym innym przyciąga ona w poszczególnych odcinkach jej biegu. Połączenie z systemem wodnym Europy przez kanały Odra-Havela i Odra-Szprewa to dodatkowy atut Odry. Mimo swojego uroku, wielu

atrakcji i międzynarodowego charakteru Odra nie jest w pełni wykorzystana, gdyż istniejąca infrastruktura turystyczna jest niewystarczająca. Odra, choć zaniedbana, jest jednak w dużym stopniu przystosowana do aktywizacji turystycznej.

Odra łączy 6 aglomeracji miejskich: katowicką, opolską, wrocławską, legnicko-głogowską, zielonogórską oraz szczecińską. Miasta skupiają ludzi i kapitał, co tworzy nowe potrzeby rozwojowe i jednocześnie daje możliwości ich realizacji. Jednym z istotnych aspek-

tów funkcjonowania miast jest wzrastające zapotrzebowanie na atrakcyjną ofertę turystyczną w ich otoczeniu. Należy do niej niewątpliwie turystyka wodna i rekreacja na wodzie, które stały się jedną z ulubionych form spędzania czasu wolnego. Zapotrzebowanie na turystykę wodną stale rośnie, a jej rozwój uważany jest za istotny czynnik wzrostu gospodarczego i społecznego.

Turystyka wodna posiada szereg korzystnych cech gospodarczych zachęcających do inwestowania i prowadzenia działalności w tej dziedzinie, a mianowicie:

- zapewnia szeroki wybór form turystyki aktywnej, poczynając od form nie wymagających żadnego przygotowania po sporty ekstremalne. Dostępna jest dla wszystkich grup wiekowych oraz dla osób niepełnosprawnych;
- wpływa na rozwój wielu dziedzin związanych bezpośrednio lub pośrednio z obsługą ruchu turystycznego i rekreacyjnego, jak noclegi, gastronomia, handel, naprawa sprzętu wodnego i sportowego itp.;
- tworzy popyt na szereg związanych z nią towarów i usług, w związku z czym zwiększa się zatrudnienie i przychody ludności, wzrasta atrakcyjność miejsc zamieszkania i następuje ogólny rozwój miejscowości;
- stymuluje rozwój polskiego przemysłu jachtowego i produkcję innego sprzętu pływającego oraz związanych z pływaniem akcesoriów i wyposażenia, co już dziś daje zatrudnienie wielu tysiącom osób;
- przy odpowiedniej infrastrukturze przynosi korzyści promocyjne i finansowe gminom oraz daje duże zadowolenie jej uczestnikom.

Struktura własnościowa działalności związanej z turystyką wodną jest bardzo różnorodna. Prowadzą ją duże i małe firmy, różnego rodzaju spółki, organizacje pozarządowe i osoby prywatne. Najprężniej rozwijają się przystanie i mariny prywatne, a wokół nich infrastruktura turystyczna z przedsiębiorstwami rodzinnymi, czego przykładem jest marina LASOKI w Kędzierzynie-Koźlu, uhonorowana przez PTTK Nagrodą Przyjaznego Brzegu za rok 2009. Jest to też dobra lokata kapitału. Coraz częściej zdarza się, że różne firmy i osoby prywatne lokują kapitał w tabor pływa-

jący o wysokim standardzie, w przystanie i czartery.

Tak więc turystyka wodna w Polsce powoli staje się gałęzią gospodarki wodnej i gospodarki narodowej.

Ważną rolę w prawidłowym rozwoju turystyki wodnej odgrywają zarządcy dróg wodnych oraz właściciele terenów wokół rzek, czyli w większości przypadków gminy, które powinny umożliwić budowę przystani, pomostów i miejsc biwakowych, wyposażonych w wodę i energię elektryczną oraz sanitariaty i pojemniki na śmieci, a także drogi dojazdowe. Powinny także zadbać o dobre oznakowanie szlaków i odpowiednią promocję. Współpraca pomiędzy tymi podmiotami skutkuje przełamywaniem barier formalnych i powstawaniem nowych inwestycji.

Problemy rozwoju turystyki na Odrze muszą być rozwiązywane kompleksowo na różnych poziomach i przez różne urzędy i instytucje, poczynając od gmin, a na rządzie kończąc. Również przez przedsiębiorców, organizacje pozarządowe oraz środowiska wodniackie i turystyczne. Ważne jest też tworzenie i integrowanie różnych form lobbingu turystyki wodnej. Istotnym czynnikiem powodzenia są uwarunkowania finansowe, wymuszające efektywność działań i ich koordynację z rozwojem gospodarczym i społecznym miejscowości i regionów. Podejmowane działania, określone dostępnością środków na inwestycje, muszą korelować z możliwościami i oczekiwaniami społeczności lokalnych, bez których udziału nie jest możliwe budowanie turystyki na Odrze.

Z inicjatywy Stowarzyszenia na Rzecz Miast i Gmin Nadodrzańskich powstała "Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry", w której założono potrzebę budowy całego łańcucha przystani turystycznych na Odrze. Walory turystyczne rzeki i wypływające z nich korzyści dostrzegło wiele nadodrzańskich gmin. Kosztem wielu milionów złotych zbudowano nowoczesne i przyjazne dla turystów przystanie na Odrze: w Nowej Soli, Bytomiu Odrzańskim, Cigacicach, Krośnie Odrzańskim, Kostrzynie, Urazie i Wrocławiu. Wszystkie zostały laureatami konkursu PTTK "Nagroda Przyjaznego Brzegu". Inne nadodrzańskie miejscowości są

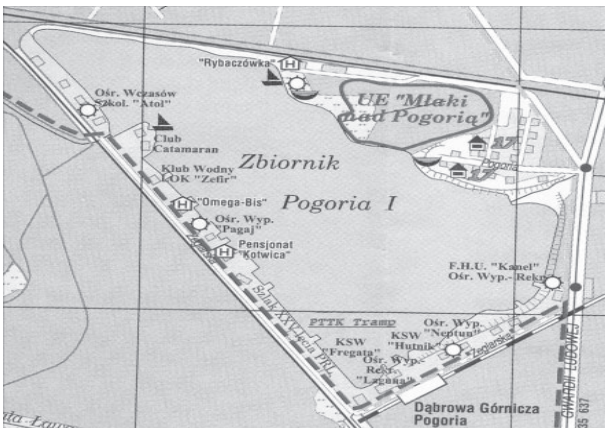


na etapie projektów, uzgodnień i gromadzenia środków finansowych.

Swoją pomoc w uzyskanie środków na zagospodarowanie Odry, w tym także unijnych, zadeklarowali marszałkowie województw nadodrzańskich (opolski, dolnośląski, lubuski i zachodniopomorski), podpisując w 2004 r. list intencyjny do władz miast nadodrzańskich promujący "Koncepcję Turystycznego i Rekreacyjnego Zagospodarowania Odry". List ten został uroczystie odnowiony w lipcu 2009 r. w Dniach Odry w Szczecinie.

W 2008 r. Stowarzyszenie "Pomost" ze Szczecina przeprowadziło na zlecenie Biura Programu dla Odry 2006 inwentaryzację stanu turystycznego wykorzystania Odry i jej turystycznego zagospodarowania oraz związanych z tym potrzeb. Za ważne na górnej Odrze uznano:

- zagospodarowanie terenu przeprawy promowej przez Odrę ze Zdzieszowic do Mechnic,
- budowę przystani kajakowych na Małej Panwi i Odrze w Dobrzenu Wielkim,
- budowę przystani turystycznej i pasażerskiej w Brzegu.



Konieczne są także inwestycje w górnym odcinku Odry i jej dopływach, służących wprowadzić tylko kajakarstwu, ale za to bogatych w różne atrakcje turystyczne na wodzie i na lądzie. Imprez kajakowych od czeskich źródeł Odry po Kędzierzyn-Koźle jest coraz więcej i uczestniczą w nich już tysiące osób. Przykładowe rodzaje przedsięwzięć do realizacji to:

- budowa przystani i stanic kajakowych
- projekty hydrotechniczne,
- projekty turystyczno-środowiskowe,
- projekty promocyjne.

Ich realizacja wpłynie na ożywienie działalności w zakresie turystycznego zagospodarowania brzegów Odry, na aktywizację gospodarczą i społeczną miejscowości nadodrzańskich, a także zwiększy ich atrakcyjność turystyczną.

Korzystne dla środowiska i lokalnej społeczności jest wykorzystywanie dawnych terenów przemysłowych do celów turystyki wodnej. Dobrym tego przykładem jest Dąbrowa Górnicza, gdzie powstało "pojezierze Pogoria" składające się z czterech zalanych wyrobisk po piasku. Jezioro Pogoria IV, o powierzchni





ponad 550 hektarów i długości około 8 km, nie jest jeszcze turystycznie zagospodarowane, ale jezioro Pogoria I posiada już rozwiniętą infrastrukturę turystyczną.

Mimo wielu pozytywnych przykładów można zetknąć się z opiniami, że nie opłaca się inwestować w szlaki wodne i infrastrukturę nad nimi, bo za mało jest turystów. Nie warto płynąć, bo nie ma infrastruktury. Nie warto inwestować w infrastrukturę, bo nie ma gości, więc nie ma czego i dla kogo promować. Nic bardziej błędnego.

Inwestować należy w infrastrukturę materialną: porty, mariny, przystanie, bazę noclegową i gastronomiczną, drogi dojazdowe i parkingi oraz równoległe w informację turystyczną i promocję: mapy, przewodniki, foldery, tablice i punkty informacyjne oraz serwisy internetowe.

Należy także łączyć turystykę wodną z innymi formami turystyki:

- przyrodniczą, łączoną ze zwiedzaniem obszarów chronionych;
- miejską, umożliwiającą poznawanie miast od strony wody;
- historyczną, związaną z poznawaniem zabytków historii oraz zabytkowych urządzeń hydrotechnicznych;
- kulturową, połączoną z festynami i folklorem.

W sąsiedztwie szlaków wodnych jest idealne miejsce na wytyczanie innych szlaków – pieszych, rowerowych i konnych – z możliwością organizowania kombinowanych imprez turystycznych, łączących turystykę pieszą i rowerową z odcinkami spływów kajakowych i rejsów pasażerskich.

Wszystkie te formy turystyki, powiązane z promocją atrakcji znajdujących się na brze-

gach i w ich sąsiedztwie, można z powodzeniem realizować wzdłuż górnej Odry i Kanału Gliwickiego.

Atrakcją turystyczną górnej Odry jest niewątpliwie Kanał Gliwicki oraz relikty nieistniejącego już Kanału Kłodnickiego znajdujące się w Gliwicach i Kędzierzynie-Koźlu. Niezwykle ciekawe jest "bezkolizyjne skrzyżowanie" Kanału Gliwickiego i rzeki Kłodnicy, która przepływa pod kanałem, zwane "syfonem Kłodnicy", znajdujące się kilka kilometrów od centrum Kędzierzyna. Jest to jedno z dwóch takich "skrzyżowań" cieków wodnych w Polsce.

Inną atrakcją jest Skansen Górniczy "Królowa Luiza" w Zabrze, gdzie zachował się czytelny układ przestrzenny kopalni z drugiej połowy XIX wieku wraz z częścią zabudowy i wyposażenia. Jest to zabytek przemysłu i techniki o wartości historycznej w skali kraju. Niebawem, dzięki unijnym funduszom, będzie dostępna dla turystów Główna Kluczowa Sztolnia Dziedziczna – podziemny kanał wybudowany w latach 1799 - 1863, służący m.in. do transportu urobku łodziami do Kanału Kłodnickiego. Będzie to prawdziwa turystyczna rewelacja.

Korzyści wynikające z rozwoju turystyki wodnej są niezaprzeczalne, turystyka wodna tworzy bowiem nowe obszary dla działalności gospodarczej i stwarza warunki dla inwestycji krajowych i zagranicznych. Powoduje to wzrost znaczenia gospodarczego i turystycznego akwenów oraz regionów do nich przyległych. W działaniach podejmowanych na rzecz turystycznego rozwoju Odry niezwykle ważną staje się współpraca, gdyż tylko wspólne działania umożliwiają realizację naj-



lepszych nawet projektów, zapewniają im właściwą efektywność oraz możliwość pozyskiwania niezbędnych funduszy. Obecnie znajduje to wyraz w takich strukturach jak kla-

stry czy układy transgraniczne. Wydaje się, że dla Odry i turystyki na Odrze nie ma innej alternatywy.

*Leszek Mulka  
Centrum Turystyki Wodnej PTTK*

## Bractwo Mokrego Pokładu - spotkanie czerwcowe

Czerwcowe spotkanie Bractwa poświęcone było komandorowi Mieczysławowi Wróblewskiemu naszemu komodorowi i guru.

Moderator spotkania, Władek Chaszczowski, który wiele lat był najbliższym współpracownikiem Komandora, a po Nim kontynuatorem pracy w administracji państwowej żeglugi śródlądowej bardzo ciekawie przybliżył zebranym sylwetkę Komandora i całą Jego drogę życiową, w tym jako szefa i kolegę po fachu.

Poproszę Władka, aby to co nam opowiedział, przekazał jako wspomnienie do naszego biuletynu Prosto z Pokładu. Będzie to zapewne interesujący materiał o minionym czasie, spotkanych osobach, anegdotach itp.

Nasz brat Rysiu Majewicz mówił o roli E-70, połączenia wodnego Wschód - Zachód i o przygotowaniach niektórych państw do prac nad projektem kanału ODRA- DUNAJ. Brak zainteresowania Polski tym tematem. Można powiedzieć, że drogami wodnymi i żeglugą śródlądową w ogóle nikt nie zawiaduje, czego doświadczamy na własnej skórze.

Odwiedził nas Zygmunt Szewczyk, absolwent TŻŚ z lat 60. przekazując Bractwu dwa albumy; jeden pt. ODRA ze zdjęciami Jana Pe-

łńskiego i tekstem Ignacego Rutkiewicza, wydany w 1977 roku przez Interpress, oraz drugi ODRA - PRZYSZŁOŚĆ REGIONÓW pod redakcją Joanny Przybyszewskiej, Ryszarda Karpińskiego oraz Marka Sznajdra, wydany bardzo starannie przez Unitex w Bydgoszczy w 2001 roku.

Nasza siostra Urszula Kosicka przekazała Bractwu pamiątki po zmarłym mężu Marianie, redaktorze Prosto z Pokładu. Za patent kapitana żeglugi śródlądowej pierwszej klasy wydany w 1964 roku oraz dystynkcje i pamiątki z Marwoja, w tym taśmę wiązaną Kriegsmarine, prawdopodobnie z początku lat 50. ubiegłego wieku, bardzo dziękuję. Ulka zawsze o nas pamięta.

Władkowi dziękuję za wystąpienie o Komandorze w pierwszą rocznicę Jego śmierci.

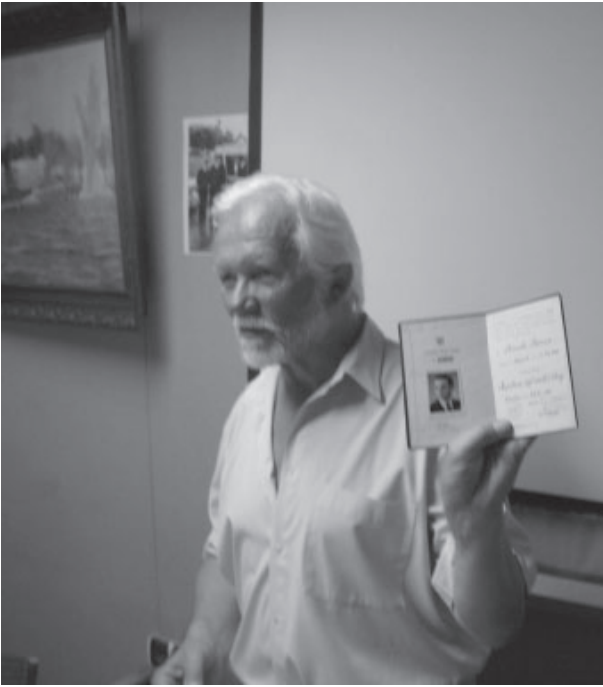
Ofiarodawcom, naszym mecenasom dzięki za dary, które we właściwym czasie znajdą swoje miejsce w muzeum żeglugi śródlądowej FOMT, aktualnie w organizacji. Odwiedził nas także były stoczniowiec z wrocławskiej remontrówki, nasz kolega Adam Bartold. Po pracy w stoczni zajmował się handlem hurtowym, a kiedy hurtownia, którą prowadził wraz z żoną na terenie stoczni Zacisze uległa zniszczeniu



Adam Bartold, Władek Chaszczowski i Julek Chwalana



Dwaj dyrektorzy – Komandor M. Wróblewski i dr. Janek Pyś (archiwum)



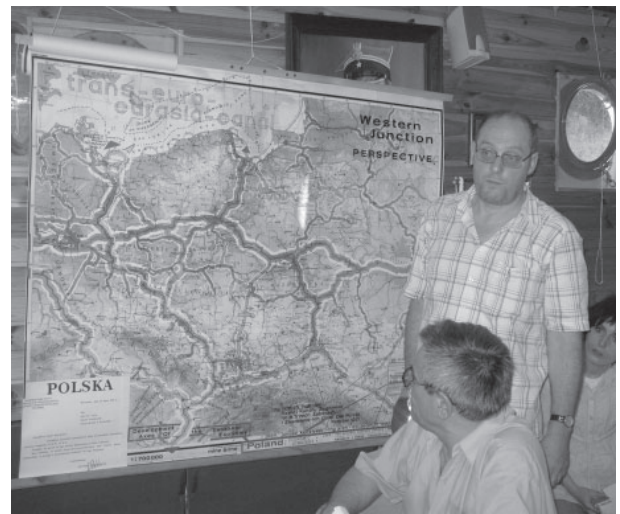
Patent Mariana Kosickiego



Albumy od Zygi Szewczyka



Władek Chaszczowski- moderator spotkania



Rysiu Majewicz mówi o E-70

w 1977 roku, przypomniał sobie o uprawnieniach przewodnika turystycznego i pilota wycieczek, powołał do życia klub OLWIZ i zaprasza do współpracy w zakresie uprawiania turystyki, do atrakcyjnych wyjazdów po całym świecie oraz na spotkania tej organizacji w znakomitej restauracji DWORU POLSKIEGO przy wrocławskim Rynku. Drogą mejlową będziemy informować członków i sympatyków bractwa o interesujących ofertach pana Adama. Z dniem 10 lipca Bractwo przyjęło w swoje szeregi Adama. Witamy na pokładzie i liczymy na współpracę w zakresie rewitalizacji statków.

Na tymże spotkaniu nasz brat Mirek Golik przypomniał, że jego firma zajmuje się m.in. czarterem jachtów, także szkoleniem motorowodnym i zaprasza do siebie - jakość usług wysoka, ceny preferencyjne. Mirek, we wła-

ściwym momencie przyjmie zlecenie na wykonanie robót stolarskich na naszych statkach, a póki co, zaprasza na swoje motorówki – na przejażdżki w czasie trwania DNI ODRY w dniach 26 i 27 czerwca z Bulwaru X. Dunińskiego.

Dziękuję Jadzi Barglik-Kosowskiej, która zasponsorowała zakup trzech flakonów na kwiaty oraz powitała i pożegnała zebranych szantami płynącymi z odtwarzacza, było bardzo miło. Kolejne spotkanie Bractwa 8 lipca o 17.00 na pokładzie DP WRÓBLIN.

*Bractwo Mokrego Pokładu  
Zbyszek Priebe*

## Twierdza Wrocław pod Iglicą

W niedzielę, 20 czerwca 2010 r. środowisko kolekcjonerów militariów Wrocławia i Dolnego Śląska, pod egidą Stowarzyszenia Miłośników Pojazdów Militarnych i Historii "Twierdza Wrocław" zaprezentowało szerokiej publiczności swoje eksponaty. Przed południem z tymczasowej bazy wojskowej na Biskupinie, przez plac Grunwaldzki przejecha-

ła kolumna złożona z ponad 40 różnych zabytkowych pojazdów wojskowych wraz z kompletnym umundurowaniem, wyposażeniem oraz załogami złożonymi z samych miłośników takich akcji. Miejscem docelowym był plac pod Iglicą, przed wejściem głównym do Hali Stulecia.



Motocykle, samochody osobowe i ciężarowe, gaziki oraz pojazdy opancerzone od lat 30. XX w. do współczesności XXI wieku, którą reprezentował najnowszy "Hummer", zwracały uwagę wzdłuż trasy przejazdu przechodniów, a pod Iglicą zwiedzających. Także kompletne umundurowania uczestników, dopasowane do sprzętu: polskiego, brytyjskiego, rosyjskiego, niemieckiego, amerykańskiego.

Pomysłodawcą i głównym organizatorem imprezy pt "Gaziki pod Iglicą" był Cezary Szarugiewicz, od lat 90. XX wieku stały współpracownik Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, autor dwóch filmów wykonanych przez FOMT w technice video: o odbudowie zabytków techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego oraz o zabytkach techniki



Nowej Soli. Organizatorom życzymy więcej takich imprez!

*Ryszard Majewicz*

## Kaczor

W przerwie IX Krajowej Konferencji Muzealnictwa Morskiego i Rzecznego, która odbywała się na Wybrzeżu Gdańskim we wrześniu 2008 r. – przewidziano obiad w kasyńce oficerskiej Marynarki Wojennej w Gdyni. Uczestnicy zasiedli przy wielkich, okrągłych stołach. Przy jednym z nich rozwinęła się swobodna rozmowa na "luźne" tematy, zakończona dowcipem politycznym jednego z wice Prezesów FOMT (z Katowic). Punktem kulminacyjnym dowcipu było słowo "KACZOR". Spodziewanej reakcji na to słowo "klucz" jednak nie było. Zamiast oczekiwanej salwy śmiechu, nastąpiła konsternacja u wszystkich - bez wyjątku - słuchaczy. Wszyscy też, jak na komendę skupili się na swoich łyżkach i talerzach. Przy stole zapadła cisza. Zaczęła też niepokojąco się przedłużać.

Przerwał ją drugi z wiceprezesów (z Wrocławia):

– Czy wie pan, dlaczego zapadła taka cisza po pańskim dowcipie?

– ?

- Bo zdezorientował Pan słuchaczy! Nikt nie wie czy podmiotem dowcipu jest "kaczor" jako jeden z dwu braci Kaczyńskich czy może "kaczor" Donald – Tusk?!

– A jest jeszcze przecież do wyboru Prezydent Kaczorowski. I znany aktor o nazwisku Kaczor... Dodał już tylko do siebie wiceprezes z Wrocławia.

Zdarzenie odnotował uważając na słowa "klucze", które mogą być "wytrychami"

*Kapitan "Nemo"*

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl> „Bractwo Mokrego Pokładu”

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Odratrans Stocznia SA, Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,  
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.