

ZBIGNIEW DZIEWONSKI

ODRA, JEJ PROBLEMY I PERSPEKTYWY

SYSTEM ODRZANSKI

Rzeka wraz z dopływami i całym swym dorzeczem stanowi z reguły pewien zwarty system geograficzny, którego przyrodzone właściwości decydują o formach i zakresie gospodarczego wyzyskania go przez człowieka. W przypadku systemu Odry łatwo wykazać te jego zasadnicze cechy, które z góry określają rolę Odry w gospodarce zarówno ziem nadodrzańskich, w szczególności Śląska, jak również całego Państwa, a wreszcie obszarów międzymorza bałtycko-czarnomorskiego.

Wychodząc z najogólniejszych związków, wskazać trzeba przede wszystkim na charakterystyczny układ dorzecza Odry, które na wschód od rzeki rozciąga się daleko w głąb krain polskich, wiążąc się bez wyraźnych przejść z dorzeczem Wisły, na zachód zaś, poniżej ujścia Nisy Łużyckiej, redukuje się do wąskiego pasa terenu, wyraźnie odgraniczzonego od niemieckich obszarów dorzecza Łaby i pozbawionego naturalnych z nim połączeń. Zależności te oraz inne czynniki natury geograficznej, hydrograficznej a nawet klimatycznej powodują, że z punktu widzenia planistycznego dorzecze Odry musi być rozważane jako integralna część polskiego regionu. Fakt, że wbrew tym naturalnym założeniom dorzecze przecięte było granicą polsko-niemiecką, poważnie zaważył na rozwoju gospodarki wodnej w całym systemie odrzańskim. Dopiero niepodzielne włączenie tych obszarów w obręb organizmu gospodarczego Polski pozwala na traktowanie ich jako funkcjonalnej jedności i umożliwia racjonalną rozbudowę i eksploatację całego systemu.

W szczególności, jeśli chodzi o rolę Odry jako drogi wodnej, trzy zasadnicze momenty decydują o sposobie jej eksploatacji, w następstwie zaś o metodzie i poszczególnych fazach jej rozbudowy.

Przed wszystkim jej osiowy przebieg w stosunku do ziem śląskich ustala jej pozycję pionu orientacyjnego w systemie komunikacyjnym i w gospodarce tych dzielnic. Dla pełnego wykorzy-

stania rzeki jako takiej śląskiej arterii wystarczy — w obecnym stanie jej rozbudowy — odremontowanie jej urządzeń uszkodzonych i odbudowa obiektów zniszczonych.

Okoliczność, iż droga wodna Odry łączy z morzem górniczo-przemysłowe Zagłębie Górno-Śląskie, okręg o największym nasi-



leniu procesów gospodarczych w państwie, podnosi ją już do rangi magistrali o znaczeniu państwowym. Zadania te będzie mogła Odra pokonać po usprawnieniu jej dla ruchu statków o ładowności 650 t.

Trzecia wreszcie cecha systemu Odry, niskie położenie działu wodnego w Bramie Morawskiej a stąd dogodne warunki połączenia wodnego z Dunajem, typują tę rzekę na kontynentalną arterię wodną. Istotnie przekroczenie europejskiego działu wodnego w jego środkowej części, w którymkolwiek innym punkcie, czy to na linii Ren-Dunaj, czy też Łaba-Dunaj, nastęczałoby znacznie poważniejsze trudności techniczne, byłoby droższe w wykonaniu i mniej ekonomiczne w eksploatacji. Przystosowanie Odry do przejścia pełnych, zwiększonych przewozów, jakie można przewidywać po otwarciu połączenia z środkową Europą i z Bałkanami, musiałoby objąć jej rozbudowę na 1000 ton, o ile w ramach ogólnego planu sieci dróg wodnych w Polsce nie zostałyby zrealizowane inne połączenia wodne, mogące przejąć część tych obrotów (np. Zagłębie — Gdynia/Gdańsk i Odra-Wisła).

Te trzy grupy zagadnień wyczerpują zasadniczo ogólną problematykę Odry jako drogi wodnej. Gospodarczo pomyślne ich rozwiązanie zawisło przede wszystkim od tego, czy będzie mógł być w pełni zrealizowany postulat integralnej gospodarki wodnej w całym dorzeczu i jednolitej administracji całego biegu żeglownego rzeki.

DROGA WODNA ODRY

Teoretycznie uchodzi Odra na przestrzeni od ujścia Opawy do Raciborza za rzekę splawną, od tego zaś punktu w dół — za żeglowną. Faktycznie jednak na odcinku od Raciborza do Koźła rzeka dostępna jest tylko dla małych statków o nieopłacalnym załadowaniu do 150 t, i to w stosunkowo krótkich okresach wysokich stanów. W praktyce zatem o rentownej i regularnej żegludze może być mowa dopiero od Koźła w dół.

I na tej partii jednak rzeka nie była żeglowna z natury i przysposobienie jej do ruchu większych statków osiągnięte zostało dopiero przez skanalizowanie jej na przestrzeni ok. 170 km, aż do Rędzina (ok. 10 km poniżej Wrocławia). Kanalizacja ta polega na spiętrzeniu rzeki w 22 punktach jazami, dzięki czemu uzyskana została dostateczna stała głębokość tranzytowa dla jednostek o ładowności 650 t; przechodzenie statków z jednego poziomu na drugi odbywa się przy pomocy śluz komorowych, zbudowanych w pobliżu jazów, z którymi łącznie stanowią one tzw. stopnie kanalizacyjne.

Poniżej Rędzina starano się uzyskać odpowiednie warunki żeglowności przy pomocy regulacji rzeki, która zresztą nie została dotąd całkowicie ukończona, praktyka jednak wykazała, że środek ten nie prowadzi do celu. Doświadczenia szeregu lat dowodzą, że przy pomocy regulacji nie da się uzyskać dostatecznych głębokości i statki 650 t mogą kursować poniżej Rędzina przez dłuższe okresy w ciągu roku tylko z ładunkiem zredukowanym do $\frac{2}{3}$ a nawet do połowy pełnej ładowności.

Celem zatem dalszej poprawy stosunków na tym odcinku, który stanowi prawdziwe „wąskie gardło” żeglugi na Odrze, przedsięwzięta została budowa zbiorników zasilających w dorzeczu. Zbiorników tych jest obecnie trzy: w Dzierżnie na rzece Kłodnicy, w Otmuchowie na rzece Nisie Kłodzkiej oraz w Turawie na rzece Małej Panwi. Ich łączna pojemność użytkowa, wynosząca 172 miliony m³ wody, nie wystarcza jednak dla pełnego zasilenia rzeki w okresach suchych.

Poniżej ujścia Warty pod Kostrzynem rzeka jest już dostępna dla statków 650 t bez specjalnych technicznych adaptacji, od miejscowości Odmęt zaś, poniżej Zatoni Górnej, gdzie rzeka dzieli się na dwa koryta, Odrę Wschodnią i Zachodnią, kursować mogą nawet statki o ładowności 1000 t.

Naturalnym przedłużeniem żeglownego szlaku Odry w głąb górniczo-przemysłowego okręgu górno-śląskiego jest Kanał Gliwicki, uchodzący do Odry pod Koźlem. Kanał ten, pokonujący spadek między rzeką a portem w Gliwicach przy pomocy 6 nowoczesnych śluz, stanowi integralną część śródlądowej magistrali wodnej Zagłębie — Szczecin. Całkowita długość kanału wynosi 40 km, długość drogi wodnej od Koźła do Szczecina sięga 700 km, trasa Gliwice — Szczecin mierzy zatem bez mała 740 km.

Arteria ta obsługiwana była przez duży tabor pływający, który w r. 1943 wynosił 677 statków o własnym napędzie o łącznej mocy 97,300 KM i 2000 barek o łącznym tonażu 956,000 ton.

System odrzański posiada 3 połączenia sztuczne z sąsiednimi systemami Łaby i Wisły. Dwa z nich, skierowane na zachód, to kanał Odra-Sprewa, odgałęziający się pod Przybrzegiem, i kanał Odra-Hawela, uchodzący do Odry Zachodniej pod Zatonią Górną. Połączenia te umożliwiają komunikację wodną z Odrą na całą sieć dróg wodnych zachodnio-europejskich aż do światowych portów Morza Północnego. Trzecie połączenie, skierowane na wschód, biegnie Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim do Wisły pod Fordonem. Wiąże ono Odrę przez Wisłę, Bug, Muchawiec i Prypeć z Dnieprem i siecią dróg wodnych w Z. S. R. R.

ODBUDOWA I ROZBUDOWA

Skomplikowany aparat techniczny odrzańskiej drogi wodnej przejęty został przez administrację polską w sierpniu r. 1946 w stanie bardzo poważnego zniszczenia, którego przyczyny leżały nie tylko w działaniach wojennych, lecz również w pewnej mierze w wadliwościach budowy i braku konserwacji obiektów podczas wojny.

Komunikacja na całych odcinkach szlaku uniemożliwiona była przez leżące w nurcie rzeki w portach i zimowiskach przeszkody, na które składało się ponad 1000 zatopionych statków, konstrukcje zburzonych mostów i szczątki budowli nadbrzeżnych. Około 10 śluz wymagało pilnego remontu, 2 jazy były uszkodzone, jeden całkowicie zniszczony. Szkody w urządzeniach maszynowych zakładów wodno-elektrycznych na zbiornikach i stopniach kanalizacyjnych spowodowały redukcję mocy zakładów do 50% mocy pierwotnie zainstalowanej. Same zbiorniki mniej ucierpiały oprócz zapory w Otmuchowie, w której stwierdzono dość niebezpieczną wyrwę. Znacznych uszkodzeń doznały budowle regulacyjne i wały przeciwpowodziowe. Bardzo poważne zniszczenia dotknęły budynki, urządzenia przeładunkowe i maszynowe wyposażenie portów i stoczni; w niektórych wypadkach (Głogów, Krosno) sięgały one 90%. Najbardziej jednak ucierpiał tabor: administracja polska przejęła zaledwie 26 statków o własnym napędzie i ok. 80 barek, a więc około 3% przedwojennej kwoty, i to w stanie po większej części uszkodzonym.

Po przejściu administracji na rzece władze polskie przeprowadziły przede wszystkim roboty w punktach najbardziej zagrożonych, jak zabudowa wyrwy w wale zaporowym w Otmuchowie i naprawa wyłomów w wałach przeciwpowodziowych oraz równoległe prace nad oczyszczaniem nurtu z przeszkód. W sezonie 1946 r. żegluga na rzece i Kanale Gliwickim mogła się już odbywać bez większych trudności.

Odbudowa portów posunęła się od chwili ich przejęcia o tyle, że już obecnie ich zdolność przeładowcza dochodzi do 5 milionów ton w stosunku rocznym. Cyfra ta w r. 1948 zostanie przekoczona i osiągnięta 100% zdolności przeładowczej z r. 1938 głównych portów odrzańskich w Koźlu, Wrocławiu i Małoszynie.

Stocznie, które najpóźniej zostały przekazane władzom polskim, są już znacznie zaawansowane w odbudowie. Największa z nich, Państwowa Stocznia Nr 1 we Wrocławiu, jest prawie

w pełnym ruchu, podobnie jak i stocznia w Opolu. Oba te zakłady przeprowadzają większe remonty, pozostałe zaś stocznie przystosowane zostały na razie do wykonywania mniejszych napraw.

Ogółem stocznie odrzańskie wyremontowały do końca października 1947 r. a więc w ciągu 1 roku swej działalności około 90 statków o własnym napędzie i około 180 barek.

Obiektów do remontu dostarcza sama rzeka, z której wydobyto dotąd 80 statków o własnym napędzie, łącznej mocy 14.875 KM, 509 barek o łącznej ładowności 180.386 ton i 142 inne jednostki. Pozostałe 19 holowników łącznej mocy 3595 KM, 282 barki o łącznej ładowności 124.957 ton i 31 innych obiektów wydobyte zostaną do końca r. 1948.

W toku wreszcie jest odbudowa regulacji środkowej Odry, gdzie najpilniejsze roboty są już na ukończeniu. Równocześnie zainicjowano studia nad doprowadzeniem do końca rozpoczętej przez Niemców regulacji, przedsięwzięcia, które z uwagi na swe rozmiary i techniczne założenia wiąże się już ściśle z planowaniem przyszłej rozbudowy rzeki.

W ramach bowiem trzyletniego planu przewidziana jest nie tylko odbudowa zniszczeń wojennych, lecz i wykonanie prac, które są niezbędne dla usprawnienia drogi wodnej Odry dla ruchu statków 650 ton. Zagadnienie to, od którego rozwiązania zawisła możliwość racjonalnej eksploatacji trasy Zagłębie—Szczecin, skupia uwagę specjalistów na Odrze środkowej, na wspomnianym już odcinku poniżej Rędzina. Niemcy próbowali, zresztą bez większego powodzenia, załatwić się z tym problemem drogą zasilania rzeki ze zbiorników. Władze techniczne polskie, nie zaniedbując tego kierunku, szukają również innych rozwiązań.

W szczególności prowadzone są studia oparte na projekcie przedłużenia kanalizacji Odry w dół od Rędzina przez budowę stopnia kanalizacyjnego w rejonie Dolnego Brzegu. Projekt ten rozważany jest na tle szerszej koncepcji skanalizowania Odry na takiej przestrzeni, by wszelkie trudności żeglugi na środkowym odcinku rzeki zostały ostatecznie uchylone. Uboczną korzyścią byłoby tu uzyskanie pokaźnych ilości energii z zakładów wodno-elektrycznych na stopniach. Tak np. na stopniu w Dolnym Brzegu moc zainstalowana wyniosłaby ok. 7000 KM, w razie zaś gdyby się okazało, że możliwe jest doprowadzenie kanalizacji do ujścia Nisy Łużyckiej, otrzymanoby ogółem 12—14 takich stopni.

Niezależnie od tych projektów prowadzone są prace mające na celu zwiększenie pojemności systemu zbiorników w dorzeczu. W tym celu wykonano budowę zbiornika wstępnego w Turawie, po której ukończeniu pojemność całego zbiornika wzrosła o 62 miliony m³, oraz przedsięwzięto uruchomienie basenu III zbiornika w Dzierżnie, co da dalsze 34 miliony m³; rozpoczęto wreszcie budowę zbiornika w Mianowie na rzece Bystrzycy, którego pojemność wyniesie ok. 70 milionów m³.

Plan trzyletni przewiduje dalej podniesienie zdolności przeładunkowej portów w przybliżeniu do normy przedwojennej, tj. do 4,5—5 milionów ton w sezonie, oraz usprawnienie produkcji stoczni tak, by mogły sprostać projektowanej rozbudowie taboru.

Tabor ten uzupełniany ma być przez remont wydobytych z rzeki obiektów, przez budowę nowych jednostek oraz przez zakup za granicą do normy 700 barek i 212 holowników. Ilość ta, jakkolwiek mniejsza niż przed wojną, powinna podolać przewidywanemu ruchowi, obecna bowiem centralnie kierowana administracja taboru pozwala na lepszą jego eksploatację, niż to było przed wojną (w Niemczech obiekty pływające należały do licznych drobnych armatorów, skutkiem czego tabor nie był nigdy racjonalnie wykorzystany).

Po ukończeniu tych wszystkich prac obrotu na Odrze będą mogły osiągnąć przedwojenną normę ok. 5 milionów ton w jedną stronę, tj. graniczną wartość wyznaczoną przez zdolność przepustową śluz na odcinku skanalizowanym.

Zarysowująca się możliwość realizacji połączenia Odra—Dunaj, którego uruchomienie wpłynęłoby na wydatne zwiększenie się przewozów na Odrze, zmusza jednak już dziś do opracowania planu rozbudowy rzeki na wielką arterię wodną, zdolną do pokonania obrotów przekraczających znacznie normę preliminowaną w planie trzyletnim. Zagadnienie to jest obecnie przedmiotem długofalowych studiów i rozwiązane może być tylko przez udostępnienie rzeki dla ruchu statków 1000 ton. Wymóg ten pociąga za sobą konieczność nie tylko rozbudowy środkowej Odry poniżej Rędzina, lecz również przebudowy skanalizowanego odcinka rzeki między Koźlem a Rędzinem. Na szlaku skanalizowanym mianowicie uległoby skasowaniu 6 stopni, na pozostałych zaś zbudowane dodatkowe śluzy, tak, by wszystkie stopnie posiadały po 2 śluzy dla pociągów statków.

Na środkowej Odrze zamierza się osiągnąć analogiczne warunki żeglowności przez ukończenie jej regulacji i rozbudowę

systemu zbiorników do łącznej pojemności ponad 1.200 milionów m³ lub też przez kanalizację rzeki; ostateczne rozwiązanie leży, być może, w odpowiednim połączeniu obu tych alternatyw. Szacuje się, że po rozbudowie Odry na 1000 ton będzie ona mogła przenieść obroty do 10 milionów ton rocznie w jedną stronę.

ZNACZENIE GOSPODARCZE I OGÓLNE PROBLEMY ODRY

Wszystkie te prace projekcyjne i wykonawcze prowadzone są pod kątem widzenia nowych warunków politycznych i gospodarczych, w jakich eksploatowana będzie obecnie arteria odrzańska. Już w planie trzyletnim motyw ten przebija w projektowaniu odbudowy nie w sensie *restitutio ad integrum* stanu pierwotnego, lecz po linii nowych potrzeb i nowych zastosowań tej drogi wodnej.

Obecna bowiem sytuacja Odry różni się bardzo znacznie od tej, w jakiej znajdowała się ona w ramach gospodarczego organizmu Rzeszy. Różnice te można scharakteryzować — bez pretensji do objęcia całości zagadnienia — w kilku zasadniczych rysach.

Po traktacie wersalskim Śląsk znalazł się w położeniu „półwyspu niemieckiego na słowiańskim morzu“. Przemysł węglowy niemieckiej części Zagłębia Górno-Śląskiego, eksponowany na najdalszym cyplu tego półwyspu, stracił tak bezpośrednie zaplecze jak i pobliskie rynki zagraniczne (Polska, Węgry, Austria) i skazany był na lokowanie swej produkcji na odległym o 300 km rynku berlińskim. Tu wkrótce natknął się na konkurencję węgla z Zagłębia Ruhry, przewożonego drogą wodną, i w latach 1930/35 uległ w nierównej walce. Groziło ograniczenie produkcji, a w konsekwencji bezrobocie i ruchy socjalne, szczególnie dla Niemiec niebezpieczne w tej podmytej polskim żywiołem dzielnicy. Wyjście z impasu polegało tu na obniżeniu kosztów transportu węgla przez przerzucenie przewozów z kolei na drogę wodną o tanich frachtach, jednakowoż rządy republiki wejmarskiej, kierujące się motywami gospodarczymi, nie śpieszyły się z inwestowaniem w wegetującą w nienaturalnych warunkach na odległej krawędzi państwa arterię śląską. Dopiero rząd narodowo-socjalistyczny, w imię czysto politycznych interesów, postanowił budowę Kanału Gliwickiego (Adolf-Hitler-Kanal), łączącego Zagłębie z Odrą. Jak dalece w decyzji tej grał rolę wzgląd nie tylko na ratowanie niemieckości Śląska, lecz niewątpliwie również na plany przyszłej ekspansji na wschód, świadczy olbrzymie nasilenie ruchu (dniem

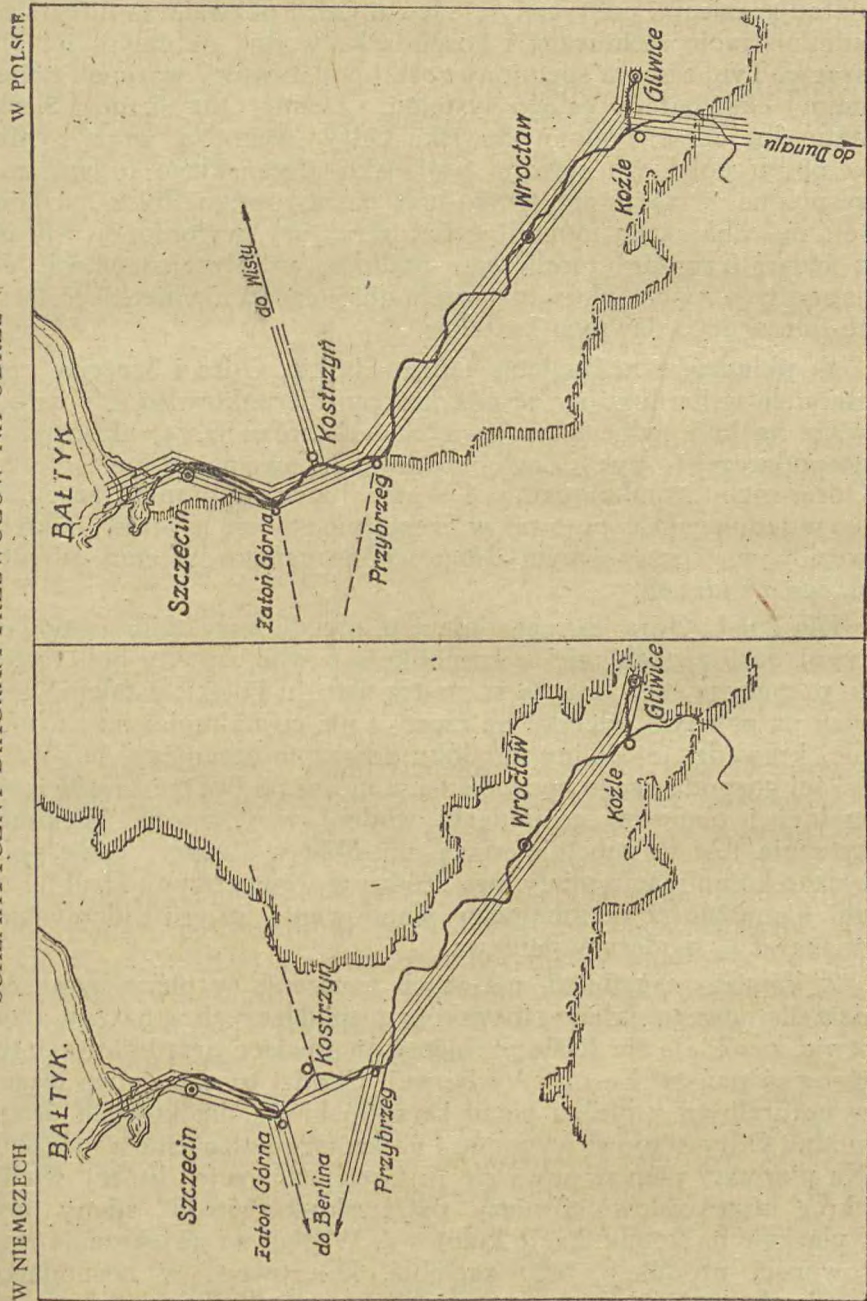
i nocą) na Odrze i kanale w okresie niemieckiej inwazji na Z. S. R. R. w latach 1941/42.

Odra więc była dla Niemiec problemem przede wszystkim politycznym w sensie zarówno defensywnym jak ofensywnym, podczas gdy gospodarze jej wykorzystanie natrafiało zawsze na przeszkody mające swe źródło w braku organicznej więzi między Rzeszą a całym systemem odrzańskim. W fakcie tej izolacji i geograficznego niepowiązania z zapleczem niemieckim leżała główna przyczyna upośledzenia Odry w obrębie gospodarczej organizacji Rzeszy. Ona to powodowała, że naturalna południkowa kierunkowość tej drogi wodnej musiała być sztucznie nagińska do kierunku ruchu ze wschodu na zachód; istotnie gros przewozów na Odrze szło z Zagłębia przez Przybrzeg i kanałem Odra—Sprewa do Berlina, mniejsze już obroty notowane były na linii Szczecin—Zatoń Górna—Kanał Odra-Hawela do Berlina, zaś na odcinku między Przybrzegiem a Zatonią Górną ruch był minimalny. Na tej partii rzeka, predestynowana na magistralę komunikacyjną w wielkim stylu, schodziła do poziomu drogi wodnej o lokalnym znaczeniu, w ogólności zaś rola jej ograniczała się do zaopatrywania ośrodka berlińskiego.

To niewykorzystanie możliwości rozwojowych Odry pociągało za sobą konsekwentnie niedorozwój sprzężonego z nią portu szczecińskiego. Przez ten port przechodziło zaledwie około 20% ogółu przewozów na Odrze. Rzeka, która funkcjonalnie rozpadła się na trzy części, tylko jedną z nich, swym dolnym biegiem, związana była z tym portem, którego przeznaczeniem było stać się bramą wylotową dla dużych obszarów jej dorzecza i dalszego zaplecza, obejmującego Czechy, Węgry oraz znaczne połacie Austrii, Jugosławii i Rumunii. Prostym następstwem podstawowej niemożności wykorzystania portu szczecińskiego było kierowanie — przy zastosowaniu odpowiedniej polityki taryfowej — przewozów z jego naturalnego zaplecza do Hamburga, forytowanego jako światowa baza niemieckiej marynarki handlowej. Na tym tle zrozumiałym się staje zaniedbanie tego kluczowego odrzańskiego portu, który, jakkolwiek założony stosunkowo niedawno, rozbudowany był tak chaotycznie i z punktu widzenia eksploatacji nieekonomicznie, że obecnie musi być odbudowany według zupełnie nowego planu.

Sytuacja ta uległa w obecnych warunkach całkowitej zmianie. Złączenie w obrębie jednego organizmu gospodarczego przeciętej

SCHEMATYCZNY DIAGRAM PRZEWOZÓW NA ODRZE:



dotąd granicami politycznymi zlewni Odry pozwala na integralną administrację techniczną i gospodarke wodną na całym jej obszarze. Tym samym spełniony został podstawowy warunek racjonalnej eksploatacji całego systemu. Ziemie Odzyskane i Śląsk, naturalne części regionu zlewiska Odry, wchodzą wraz z nim w obręb polskiego regionu wiślańsko-odrzańskiego organicznie zespolone z masywem terytorium państwowego Polski. Układ ten ma charakter monolitycznej struktury wylonionej wprost z geograficzno-przyrodniczego podłoża, w przeciwieństwie do sztucznego różczlonkowania wschodniej części niemieckiego terytorium w jego dawnym kształcie.

W układzie tym Zagłębie Górnio-Śląskie, Odra i Szczecin zra-
stają się w harmonijny zespół, którego kierunkowość leży całkowicie na linii jednego z głównych wektorów naszej aktywności gospodarczej (p. rys.). Zagłębie odzyskało swe naturalne zaplecze. Odra, rozbita funkcjonalnie, i Warta, przecięta granicą, zespoliły się w jedną całość, port zaś w Szczecinie stał się istotnie punktem węzłowym, sprzęgającym drogi wodne całego systemu odrzańskiego z morzem.

Dla Polski Odra jest zagadnieniem przede wszystkim gospodarczym. Jeśli zagadnienie to komplikują pewne aspekty polityczne, to przyczyny tego leżą na zewnątrz ustroju Polski; ustalenie granicy na pewnym odcinku na rzece, a nie co najmniej na zachodniej krawędzi jej doliny mogłoby poważnie ograniczyć możliwości jej gospodarczego wyzyskania, a nawet podważyć zasadę integralnej i planowej gospodarki wodnej w dorzeczu. Niemniej sytuacja jest tu zupełnie różna, niż była w Rzeszy, gdzie polityczne komplikacje miały swe źródło w wewnętrznej, strukturalnej niemożności racjonalnego wbudowania arterii odrzańskiej w aparat gospodarczy państwa.

Z kręgiem zagadnień, mających znaczenie w pierwszym rzędzie dla nowego układu stosunków gospodarczych w naszym państwie, zająbiają się ściśle problemy stanowiące przedmiot zainteresowań państw Europy środkowej. Chodzi tu o państwa leżące w naturalnym zapleczu portu szczecińskiego, dla których droga wodna Odry stanowi wygodne i najkrótsze połączenie z morzem. Na pierwszy plan wysuwa się tu Czechosłowacja, której wielki okręg przemysłowo-górnicy ostrawsko-karwiński zdany jest wyłącznie na komunikację kolejową. Względ na zwiększenie rentowności produkcji tego zagłębia, kluczowego w gospodarce czechosłowackiej, przez potaniecie transportu towarów maso-

wych skłania to państwo do otwarcia sobie połączenia wodnego z morzem. W rachubę wchodzi droga wodna Odry, o ile możliwości przedłużona do zagłębia.

Z drugiej strony Polska w ramach długofalowego planowania gospodarczego nie może lekceważyć okoliczności, które ją mogą zmusić do penetracji gospodarczej na Europę środkową i Balkany. Żeby się ograniczyć do jednej tylko, ale bodaj najżywotniejszej sprawy, wymienić trzeba nasz eksport węgla. Zdaniem ekspertów obecna koniunktura węglowa nie potrwa dłużej jak kilka lat, po których uplywie węgiel przestanie być „rozchwytywany” za wszelką cenę i trzeba go będzie lokować z pewnym wysiłkiem. Wobec takiej perspektywy zapewnienie sobie z góry konkurencyjności przez otwarcie niskofrachtowej drogi wodnej, na pojemnym rynku środkowo-europejskim i na nie rozbudzonym wprawdzie, ale rokującym dobre nadzieje rynku bałkańskim może w niedalekiej przyszłości stanowić wprost o pomyślności gospodarczej Polski.

Pozytywne rozwiązanie całego splotu podobnych zależności przynosi koncepcja kanału Odra—Dunaj. Koncepcja ta, której urzeczywistnienie oznaczałoby otwarcie połączenia wodnego między Bałtykiem a Morzem Czarnym, stanowi osobny, obszerny temat i w szczególności wychodzi poza ramy niniejszych uwag. Ogólnie tylko wypada zaznaczyć, że główne znaczenie tej kontynentalnej arterii zasadza się na jej idealnym wprost przebiegu po linii największego spadku między dwoma różnoimiennymi potencjałami gospodarczymi — rolniczego południa i przemysłowej północy Europy. Jeśli się doda, że według szczegółowych studiów (z roku 1921 i 1936) opłaty przewozowe dla towarów masowych (głównie produkty rolnicze, węgiel, ropa, żelazo itd.) przy transporcie wodnym na tej drodze kształtowałyby się o ok. 50—75% niżej niż odpowiednie frachty kolejowe, to nie można lekceważyć prognoz, że wielka ta magistrala stanie się osią kryształizacji nowego układu stosunków gospodarczych w środkowej i południowo-wschodniej Europie.

Budowa kanału Odra-Dunaj została postanowiona w umowie polsko-czechosłowackiej z czerwca 1947 r. Po uzgodnieniu szczegółów natury technicznej przez powołany w tym celu Komitet Studiów, budowa pierwszego odcinka, od Koźła do Morawskiej Ostrawy, będzie się mogła natychmiast rozpocząć. Koszt budowy odcinka polskiego, między Koźłem a granicą państwa, długości ok. 50 km, wyniesie ok. 6 miliardów złotych. Roczny nakład

w ciągu 6-letniego okresu budowy wahać się będzie zatem ok. sumy 1 miliarda złotych, co stanowi stosunkowo mały odsetek rocznych kredytów inwestycyjnych w państwie.

Budowa kanału Odra-Dunaj otworzy nowy rozdział w rozwoju drogi wodnej Odry na przestrzeni od berlińskiej drogi do-wozowej do kontynentalnej arterii międzymorskiej. Wszystkie korzyści płynące z realizacji tego wielkiego zamierzenia dla krajów międzymorza bałtycko-czarnomorskiego staną się w znacznej mierze udziałem Polski, zwłaszcza jej dzielnic leżących w bezpośrednim zapleczu zespołu Zagłębie-Odra-Szczecin. W obecnych, nowych warunkach polityczno-gospodarczych zespół ten nie tylko staje się prawdziwym filarem naszego ustroju gospodarczego, lecz po raz pierwszy w historii uzyskuje należne mu miejsce potężnego aktywu gospodarczego w skali europejskiej.