

DUNAJ—ODRA—ŁABA

SPOJRZENIE W PRZESZŁOŚĆ

Opracowanie redakcyjne

Justyna Relisko-Rybak

Redakcja językowa, korekta

Izabela Krupa

Opracowanie graficzne i skład

Agata Kosmacz

Pochodzenie map, ilustracji, dokumentów, planów, przekrojów

Archiwum Państwowe w Katowicach

Archiwum Państwowe we Wrocławiu

Archiwum Państwowe w Opolu

Archiwum Uniwersytetu Wrocławskiego

Muzeum Śląska Opolskiego

Okładka

Mapa Polski, Arkusz Katowice, skala oryginału 1:500 000, 1947

Archiwum Map Wojskowego Instytutu Geograficznego

ISBN 978-83-953039-1-3

© Copyright by Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
Szczecin 2019

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA
Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej



PORT SZCZECIN-ŚWINOUJŚCIE



ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin
www.port.szczecin.pl
odw@port.szczecin.pl

Wydanie pierwsze. Nakład 1000 egz.
Druk: Zapol Sobczyk Sp. J.
al. Piastów 42, 71-062 Szczecin

Stanisław Czaja

DUNAJ—ODRA—ŁABA

SPOJRZENIE W PRZESZŁOŚĆ

SPIS TREŚCI

Wstęp 7

Historia żeglugi na Odrze 11

Plany budowy kanału do 1918 roku 45

Prace projektowe w latach 1918–1945 67

Studium tras dróg wodnych na granicznym odcinku czesko-polskim
Ostrawa–Racibórz–Koźle 83

Literatura 99

WSTĘP

WSTĘP

Odrzańska Droga Wodna spełniająca – na całej długości – wymagania szlaku żeglownego o znaczeniu międzynarodowym stanie się jednym z najważniejszych czynników decydujących o konkurencyjności portów w Szczecinie i Świnoujściu. Wraz z przyszłym połączeniem Koźle–Ostrawa w planowanym kanale Dunaj–Odra–Łaba sprawi, że korytarz transportowy Bałtyk–Adriatyk, zgodnie z założeniami Unii Europejskiej, stanie się prawdziwie multimodalny. Śródlądowy transport wodny będzie w nim funkcjonować na równi z transportem kolejowym i drogowym.

Tak funkcjonujący korytarz transportowy z jednej strony może pomóc w realizacji europejskich celów, takich jak przeniesienie tranzytu z dróg na szlaki wodne, z drugiej natomiast przynieść ogromne korzyści – zarówno portom morskim, jak i całemu ich zapleczu gospodarczemu.

W przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 14 czerwca 2016 roku Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 za priorytetowe w odniesieniu do Odrzańskiej Drogi Wodnej uznano przystosowanie jej parametrów do klasy żeglowności Va, jak również budowę polskiego odcinka kanału Dunaj–Odra–Łaba. Prace koncepcyjne w tym zakresie prowadzone są w utworzonym w strukturach Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Biurze ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Mamy nadzieję, że niniejsza publikacja, będąca spojrzeniem w przeszłość, okaże się pomocna przy formułowaniu działań na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej w korytarzu transportowym Bałtyk–Adriatyk i ich realizacji w przyszłości.

dr inż. Jacek Cichocki
Wiceprezes ds. rozwoju
Zarząd Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście SA



HISTORIA ŻEGLUGI NA ODRZE

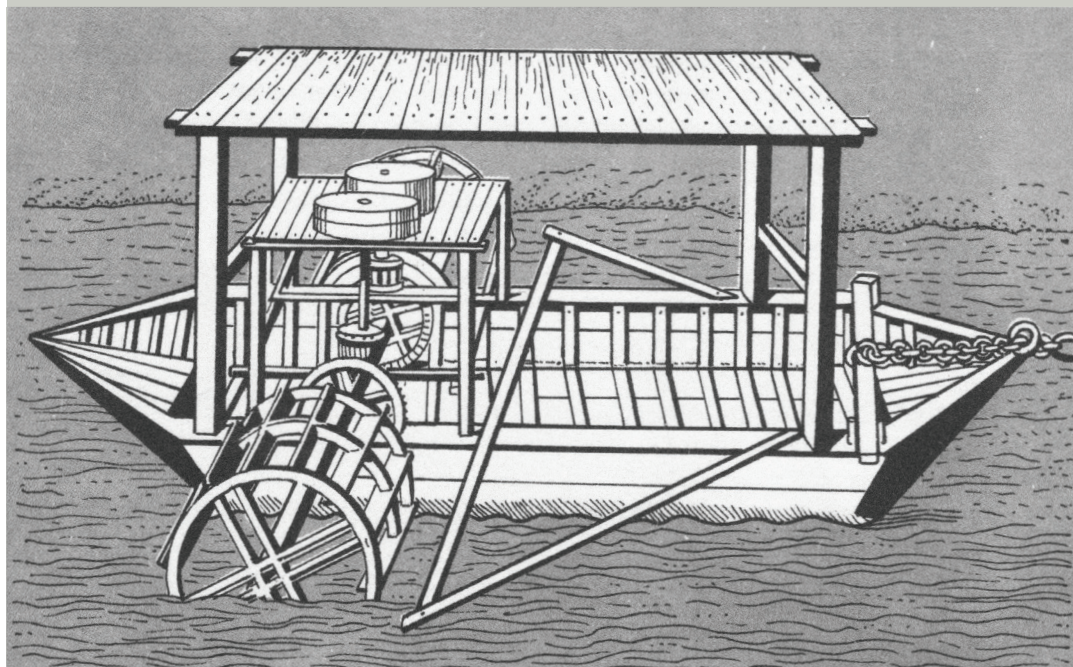
HISTORIA ŻEGLUGI NA ODRZE

Odra, podobnie jak wiele dużych rzek Europy, była wykorzystywana jako droga wodna już w czasach prehistorycznych. Z badań archeologicznych wynika, że do osad położonych w rejonie ujścia Odry do Bałtyku przewożono towary w epoce kamienia łupanego z dzisiejszej Wielkopolski, a w epoce brązu ozdoby kultury łużyckiej z rejonu środkowego biegu Odry. W X i XI wieku ponownie uaktywnił się transport towarowy, w górę Odry płynęły bowiem wyroby Wikingów, w dół rzeki zaś produkty rolne do portów w Szczecinie, Wolinie i Kamieniu. Z zapisów historycznych wynika, że szczególne znaczenie miało miasto Wolin, o którym Ibrahīm ibn Jakub, znany podróżnik arabski z X wieku, pisał, że jest to „[...] potężne miasto nad oceanem, mające 12 bram [...]”. Sto lat później, w XI wieku, kanonik bremeński Adam pisał, że Wolin to miasto „[...] o którym chodzą wielkie, wprost nie do uwierzenia wieści jako o jednym z największych miast ówczesnej Europy, bogatym w towary wszystkich narodów północy oraz że nie ma żadnych osobliwości lub rozkoszy, których by tam nie było [...]” (Dopierała 1976).

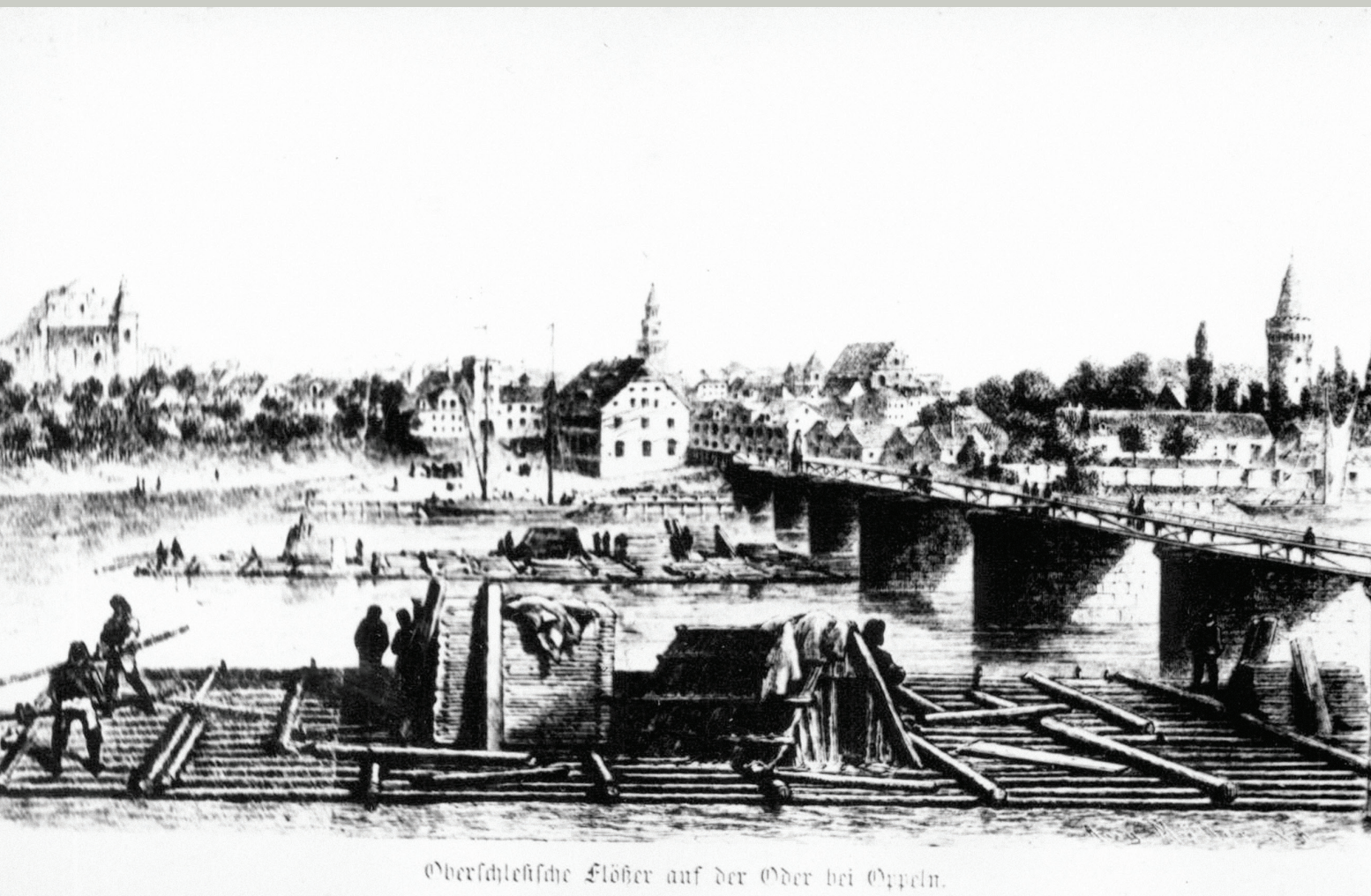
Udokumentowany początek żeglugi na Odrze przypada na drugą dekadę XIII wieku, kiedy książę śląski Henryk Brodaty nadał w 1211 roku klasztorowi w Lubiążu prawo bezcłowego sprowadzania co roku z Pomorza dwóch statków ze śledziami oraz dwóch statków z ładunkiem soli z Gubina lub Lubsza. Kilka lat później książęta pomorscy Bogusław i Kazimierz nadali

przywilej klasztorowi w Trzebnicy na wolny przejazd statków. Dokumenty te stanowią dowód, że już od początku XIII wieku Odra była rzeką żeglowną od Wrocławia do Szczecina. Niewątpliwie w tym okresie splawiano tratwy drewno w dół rzeki aż z rejonu Ostrawy (Grodek, Kielczewska-Zaleska, Zirhoffer 1948). W tamtych czasach Odra jako droga wodna dla transportu towarów na duże odległości była wykorzystywana sporadycznie. Dominował transport lokalny, a wody rzeki służyły głównie do poruszania kół młynów i foluszy. Już w XIII wieku funkcjonowało na Odrze około dwudziestu jazów piętrzących wodę dla pędzenia kół podsiębiernych. Jeszcze w XVIII wieku wszystkie urządzenia były użytkowane, a w połowie XX wieku pracowały trzy z nich: w Brzegu, Oławie i Wrocławiu (Born 1948). Również pływające młyny stanowiły dużą przeszkodę dla żeglugi, ponieważ aż do lat 30. XVIII wieku pracowały w rejonie Uraza i Kostrzyna dwa takie urządzenia (rys. 1). Ponadto między Koźlem a Boguminem funkcjonowały aż do 1783 roku trzy jazy zamykające koryto Odry na całej szerokości (Herrmann 1930). Istotną przeszkodą dla rozwoju żeglugi na Odrze były także posterunki celne, w których pobierano opłaty zarówno na rzecz panujących książąt, jak i obdarowanych tym przywilejem miast, klasztorów i rycerzy.

Jednak decydującymi czynnikami hamującymi swobodną żeglugę na Odrze były warunki przyrodnicze. Wprawdzie niewielki spadek rzeki wynoszący na odcinku Bogumin–Wrocław od 0,33 do 0,28‰ był dla żeglugi korzystny, ale rytm odpływu Odry (jej reżim) był i jest dla żeglugi niekorzystny. Po każdym większym wezbraniu zachodziło zjawisko anastomozy, czyli rozgałęziania się głównego koryta na wiele ramion. Powodowało to konieczność wytyczania nowej trasy dla spływu tratw, barek i statków. Dużym utrudnieniem były odsłanianie po wezbraniach pnie drzew (głównie



1. Młyn pływający na Odrze
(Czaya 1981)



3. Tratwy na Odrze w Opolu – szkic z końca XVIII wieku
(Muzeum Śląska Opolskiego)

dębów i sosen pogrzebanych w dolinie Odrzy w dawnych okresach geologicznych), a także stare budowle – mosty, brody i przeprawy drogowe (rys. 2). Cechą reżimu rzecznej Odrzy są również długotrwałe niżówki utrzymujące się nawet kilka–kilkanaście tygodni (Czaja 2011). Niskie stany wody uniemożliwiały poruszanie się większych jednostek pływających. Istotny wpływ na funkcjonowanie żeglugi na Odrze miały czynniki antropogeniczne: zagospodarowanie doliny i użytkowanie ziemi w zlewni. Czynniki te mogą sprzyjać transportowi rzeczniemu lub utrudniać jego rozwój (rys. 3).

Gospodarcze wykorzystanie doliny Odrzy sięga czasów wkroczenia człowieka na jej tereny. Jednak intensywne rolnictwo rozwinęło się dopiero w późnym średniowieczu, kiedy ówczesny rolnik poznał techniki uprawy bardzo żyznych, ale ciężkich i wilgotnych gleb. Aż do połowy XVIII wieku dolinę porastały pierwotne lasy łęgowe stanowiące niemal 30% jej powierzchni. Wilgotne łąki zajmowały 35%, a grunty orne około 25%. Istotnym elementem krajobrazu doliny były wielkie kompleksy stawów hodowlanych zajmujące ponad 8% jej powierzchni, tereny zabudowane stanowiły z kolei zaledwie 1–2% (rys. 4). Zagospodarowanie doliny górnej Odrzy spowodowało wprowadzenie nowego kierunku działalności gospodarczej, a mianowicie ochronę terenów zabudowanych i obiektów infrastruktury technicznej przed niszczącymi skutkami wezbrań. Były to budowle hydrotechniczne związane z przystosowaniem i utrzymaniem koryta Odrzy dla komunikacji i transportu towarowego. Wykonywane wówczas prace regulacyjne miały na celu zabezpieczenie koryta Odrzy dla utrzymania, a także poprawę warunków żeglugi oraz ochronę coraz liczniejszych osiedli i zagospodarowanych terenów rolniczych. Były to najczęściej wały ziemne zabezpieczone przed rozmyciem pierwszymi na górnej Odrze

4. Dolina Odrzy na mapie Wielanda, 1736
(Archiwum Państwowe w Katowicach)



Po zakończeniu II wojny światowej prowadzono głównie odbudowę śluz, jazów i stopni niekonserwowanych w czasie działań wojennych. Do lat 60. prowadzono jedynie prace remontowe i konserwacyjne budowli hydro-technicznych. Od lat 70. wybudowano kilka nowych jazów i stopni oraz całkowicie zmodernizowano inne. Niektóre jazy pamiętające początek XX wieku zlikwidowano. Współczesna arteria komunikacyjna Odry to nie tylko jej odcinek żeglowny od Koźła przez Wrocław do Szczecina, lecz także Kanał Gliwicki łączący drogę wodną Odry z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym. Jeszcze w latach 20. postanowienia Konwencji Barcelońskiej określały ujście Opawy jako początek żeglownej Odry, lecz były to raczej założenia teoretyczne i ówczesne oczekiwania polityczne, a nie realne możliwości adaptacji tego odcinka Odry dla celów żeglugi. Określenie rzeki jako żeglownej jest zasadne w sytuacji, kiedy są możliwości opłacalnego transportu towarów, więc współcześnie jest to odcinek od Koźła w dół rzeki Odry (Dziewoński 1947). Wprawdzie odcinek Odry od Opawy do Raciborza był jeszcze w połowie XX wieku wykorzystywany do transportu towarów barkami o wyporności 50 ton, a odcinek Racibórz–Koźle galarami 150-tonowymi, ale transport funkcjonował okresowo i nie spełniał warunków opłacalności.

PLANY BUDOWY KANAŁU DO 1918 ROKU

PLANY BUDOWY KANAŁU DO 1918 ROKU

Większość badaczy zajmujących się analizą koncepcji budowy kanału Dunaj–Odra–Łaba jest zgodna, że literatura dotycząca tego zagadnienia liczy kilkaset, a prawdopodobnie nawet powyżej tysiąca pozycji. Projekty budowy tego kanału były przedmiotem dyskusji rządów, kół gospodarczych oraz organizacji społecznych byłej monarchii austro-węgierskiej, Prus, Niemiec i Czech, a po I wojnie światowej rządów Polski, Czechosłowacji i Węgier.

Pierwsze koncepcje budowy kanału Odra–Dunaj sformułowano już w XIV wieku, w latach panowania Karola IV (1336–1378). W tamtych czasach skonstruowano bowiem śluzę komorową, która dawała podstawy budowy kanału w terenach o zróżnicowanej rzeźbie, jak również przeprowadzenia drogi wodnej przez strefy działów wodnych. Niewątpliwie była to jedna z pierwszych koncepcji budowy wielkiej drogi wodnej w Europie, co wyraźnie świadczy o trafnej ocenie korzyści gospodarczych, jakie przyniosłaby taka droga wodna. Od tamtych czasów zamiysł ten pojawiał się w kolejnych stuleciach (Dziwoński 1947). W XVII wieku Wielki Elektor Brandenburski w trosce o zaktywizowanie handlu środkowoeuropejskiego podjął próby reaktywowania zamierzeń Karola IV. Jednak częste przegrane wojny z osmańską Turcją i zmiany granic cesarstwa udaremniły te projekty (Grochulski 1985).



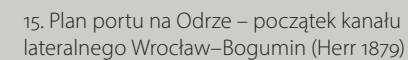
12. Plan trasy kanału Dunaj–Odra–Beczwa z końca XVIII wieku
(zbiory kartograficzne Uniwersytetu Wrocławskiego)

skalę prac projektowych regulacji Odry oraz budowy sieci kanałów na Górnym Śląsku.

W 1876 roku na wniosek tzw. Deputacji Krajowej Prowincji Śląskiej krajowy sejm pruski podjął uchwałę o konieczności budowy kanału lateralnego biegnącego równolegle do Odry od Wrocławia do Bogumina. Radca budowlany K. Herr (1879, 1880) opracował szczegółowy projekt trasy kanału lateralnego na odcinku Wrocław–Bogumin (rys. 14). Zaproponował i wykonał projekt budowy portu rzecznego we Wrocławiu oraz parametry tej drogi wodnej (rys. 15, 16). W Boguminie kanał zamierzono połączyć z kanałem Odra–Dunaj, projektowanym przez władze Austro-Węgier. Pomimo że prace projektowe przeprowadzono bardzo rzetelnie, a także z silnym poparciem przemysłowców Górnego Śląska, rząd pruski nie przystąpił do realizacji planów. Opracowane projekty budowy kanału Odra–Dunaj zostały zarzucone, a władze pruskie przeprowadziły jedynie regulację Odry zakończoną w latach 90. XIX wieku. Jednak nadzieje przemysłowców Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i Zagłębia Karwińsko-Ostrawskiego na wykonanie połączenia Dunaju z Morawą i Odrą były podtrzymywane przez zdawałoby się bliskie realizacji projekty austriackie (Zeitschrift 1884).

Podstawowym argumentem przemawiającym za koniecznością budowy kanału łączącego Odrę przez Morawę z Dunajem były przesłanki ekonomiczne i polityczne. Główny powód to wysokie koszty transportu towarowego koleją. W Wiedniu konsumpcja węgla była o połowę niższa niż w Berlinie, mimo że odległość tych miast od zagłębi węglowych jest prawie taka sama. Jednak do Berlina transportowano węgiel drogą wodną, a do Wiednia dowożono koleją. Dowodzono, że wybudowanie drogi wodnej Odra–Dunaj spowoduje spadek cen węgla aż do 40%, a niższe

Die Oder



ceny paliwa zmniejszą koszty produkcji towarów w rejonie Wiednia. Ponadto agrariusze Austro-Węgier liczyli na zdobycie rynków niemieckich dla zbytu własnych produktów rolnych i leśnych. Argumenty ekonomiczne i polityczne były podnoszone przez zwolenników budowy kanału aż do wybuchu I wojny światowej. Jednak przeciwnicy budowy lansowali tezę, że powstanie kanału Odra–Dunaj wzmocni narodowe dążenia Czechów i Polaków. Mimo prowadzonych sporów opracowano w 1870 roku wstępny projekt kanału. Zasadniczym problemem podnoszonym przez inżynierów i hydrologów pracujących przy projektowaniu budowli i jej lokalizacji w terenie było zasilanie kanału w wodę. Warunki fizjograficzne na terenie Moraw sprawiły, że droga wodna musiałaby pokonać znaczne wzniesienia oraz dział wodny Odra–Dunaj. Różnica poziomów między lustrem wody w Odrze w Boguminie, położonym na wysokości 204 m n.p.m., a miejscem przeprowadzenia kanału przez dział wodny Odra–Dunaj zlokalizowanym w rejonie osady Hranice na wysokości 270 m n.p.m. wynosi 66 m. Natomiast różnica wysokości między przejściem kanału przez dział wodny Odra–Dunaj a jego ujściem w rejonie Bratysławy wynosiłaby 142 m. Wstępne założenia projektów z lat 70. XIX wieku przewidywały przygotowanie kanału do przewozu około 31 mln cetnarów towarów (1,6 mln t) rocznie. Taką zdolność przewozową można było osiągnąć, stosując barki o nośności 500 ton. Zaproponowano więc budowę barek o długości 57 m, szerokości 6 m i zanurzeniu 2 m. Projektowany kanał miał następujące parametry: głębokość 2,5 m, szerokość na dnie 12 m, szerokość na powierzchni lustra wody 19,5 m. Prace projektowe obejmowały również wybór trasy kanału, systemu budowy, ruchu barek oraz zapewnienia dopływu dostatecznej ilości wody do uzupełnienia strat w czasie służowania. Ponadto w trakcie prac projektowych ustalono, że taryfy transportu wodnego będą wynosiły 26–32% wysokości taryf pobieranych przez transport kolejowy. W trakcie

prac projektowych ustalono przypuszczalną trasę drogi wodnej. Na odcinku Chałupki–Wiedeń miała ona długość 273 km. Oszacowano również czas potrzebny dla pokonania trasy Chałupki–Wiedeń–Chałupki przez barki o nośności 300, 400 i 500 ton. Wynosił on 22 dni.

Niemal w tym samym czasie (1872 rok) sprawa budowy kanału Odra–Dunaj stała na forum Morawskiego Sejmu Krajowego w związku z zamiarem regulacji rzeki Morawy. Według planów wykonanych przez A. Oelweina (1898) miał to być kanał biegnący równolegle do Morawy i Odry. Jednak przedstawiony projekt nie zyskał uznania właścicieli ziemskich oraz władz miast i osiedli położonych wzdłuż biegu kanału. Projekt odrzucono i podjęto starania o uzyskanie środków na regulację Morawy. W latach 1875–1877 opracowano zmodyfikowany plan budowy kanału Odra–Dunaj, jednak on również nie zyskał aprobaty władz, podobnie jak propozycje tzw. Podkomitetu dla Kanału Odra–Dunaj, opracowane w 1879 roku (Jonca 1960). W prowadzonych dyskusjach w latach 70. XIX wieku rozpatrywano projekty budowy kanału Dunaj–Odra oraz Dunaj–Wisła w powiązaniu z planowaną rozbudową sieci dróg wodnych w cesarstwie austro-węgierskim. Pojawiły się także projekty połączenia Dunaju z Menem, Wełtawą i Łabą, a więc z siecią dróg wodnych Prus. Aż do końca XIX wieku Austriackie Ministerstwo Handlu nie wyrażało zgody na podjęcie prac przy budowie kanału. Mimo negatywnego stanowiska władz centralnych projekt budowy kanału Odra–Dunaj był przedmiotem obrad i dyskusji w Morawskim Sejmie Krajowym. W końcu lat 90. wydawało się, że projekty budowy drogi wodnej Odra–Dunaj zostaną wreszcie zrealizowane, wysunięto więc ponownie koncepcję połączenia Dunaju przez Morawę z Łabą. Koła gospodarcze Okręgu Ostrawsko-Karwińskiego oraz Górnego Śląska były przekonane, że po rozpoczęciu prac przy budowie kanału w Austrii lub na Morawach

władze pruskie będą kontynuowały budowę na odcinku Bogumin–Kozłże, a więc w pruskiej części Śląska. Plany niemieckie opracowane w końcu XIX wieku przewidywały alternatywę – kanalizację Odry na odcinku Kozłże–Bogumin (około 75 km) lub budowę kanału lateralnego usytuowanego równolegle do Odry, w prawej części doliny. Jednak kanalizacja wąskiej i silnie meandrującej rzeki nie była łatwym i tanim projektem, ponieważ w korycie Odry należałoby wybudować 10–12 jazów piętrzących wodę, a koszt tego przedsięwzięcia byłby dwukrotnie większy niż budowa kanału. Kanał miałby długość około 60 km i znajdowałoby się na nim osiem śluz. Bariera dla realizacji dla obu projektów były niewystarczające zasoby wodne Odry. Obliczono, że z wielkim trudem można by w kanale utrzymać głębokość 130 cm, toteż barki pływające do Kozła o nośności 450 ton i zanurzeniu 150 cm nie mogłyby pływać do Bogumina. Opłacalność tej kosztownej inwestycji była zatem problematyczna.

Przełomem w planowaniu i podejmowaniu budowy sieci dróg wodnych na terenach Austro-Węgier był rok 1901, kiedy 11 czerwca uchwalono ustawę dotyczącą budowy dróg wodnych i prowadzenia regulacji rzek. Ustawa ta przewidywała budowę kanałów łączących: Dunaj z Odrą, Dunaj z Wełtawą, Dunaj z Odrą i środkową Łabą oraz kanał Dunaj–Odra–Wisła–Dniestr. Wykonanie ustawy powierzono Ministerstwu Handlu, które 11 października 1901 roku powołało Dyрекcję dla Budowy Dróg Wodnych. Program prac przewidywał wykonanie do 1912 roku szczegółowych studiów kanału Dunaj–Odra–Wisła–Dniestr na trasie Wiedeń–Morawska Ostrawa–Kraków–Zalesie, ponadto skanalizowanie Wełtawy w rejonie Pragi oraz Łaby na odcinku Melnik–Jaromer (Dziewoński 1947). Powołana Podkomisja Techniczna prowadziła badania nad projektami kanałów, regulacją rzek, a nawet typów statków i barek. Po ukończeniu badań

terenowych przystąpiono do sporządzania planów poszczególnych odcinków kanałów. Wykonano między innymi szczegółowy projekt kanału Dunaj–Dniestr z rozmieszczeniem śluz oraz ich rozmiarem i liczbą (rys. 17). Zaprojektowano również parametry tej drogi wodnej: szerokość i głębokość kanału, nachylenie skarp i sposób uszczelnienia koryta (rys. 18). Podjęta w czerwcu 1901 roku austriacka ustawa przewidywała rozpoczęcie budowy wymienionych dróg wodnych w 1904 roku, a ich zakończenie w 1924 roku. Priorytetowym zadaniem była budowa kanału żeglownego Odra–Dunaj i jego przedłużenia w kierunku Krakowa (rys. 19).

Opracowane po 1901 roku projekty trasy kanału Odra–Dunaj wywołały liczne protesty i sprzeciwy władz miejskich oraz organizacji przemysłowców Ostrawsko-Karwińskiego Zagłębia Węglowego. Duże zastrzeżenia budziło projektowane odgańczenie kanału w kierunku Wisły. W burzliwych dyskusjach prowadzonych w Morawskiej Ostrawie w 1906 roku wzięli udział przemysłowcy, handlowcy, przedstawiciele lokalnych władz i instytucji oraz delegaci z ministerstw Austro-Węgier. Sformułowano wiele poprawek do projektu, a wniosek o jego zmianę przedstawiło Starostwo Górnicze z Wiednia. Skrytykowano proponowany przebieg trasy kanału, który omijał centrum Okręgu Ostrawsko-Karwińskiego, więc droga wodna nie przyniosłaby korzyści kopalniom węgla kamiennego. Z analizy nanoszonych na przedstawione projekty poprawek wynika, że interesy przemysłowców i handlowców okręgu przemysłowego zostały przez projektodawców uwzględnione. W sprawozdaniu Austriackiego Ministerstwa Handlu z 1910 roku czytamy, że postulaty i nierozwiązane problemy natury technicznej zostały już rozwiązane. Ogłoszono międzynarodowy konkurs na opracowanie projektu i trasy biegu kanału. Zdecydowano, że na kanale Odra–Dunaj należy budować śluzy komorowe. Jedynie w strefie przekraczania

PRACE PROJEKTOWE W LATACH 1918–1945

PRACE PROJEKTOWE W LATACH 1918–1945

Klęska państw centralnych w I wojnie światowej spowodowała rozpad wielonarodowościowej monarchii austro-węgierskiej i powstanie nowych niepodległościowych państw. Miały one różne struktury polityczne i gospodarcze, co nie sprzyjało kontynuacji dawnych projektów budowy szlaków wodnych. Projekty budowy kanału Dunaj–Odra–Łaba opracowane przed I wojną światową stały się ponownie aktualne w miarę umacniania się politycznego i gospodarczego nowo powstałych państw i stabilizacji rynków europejskich. Nowe koncepcje budowy kanału opracowane w latach międzywojennych i w czasie II wojny światowej można podzielić na dwa okresy. Pierwszy obejmuje lata 1919–1932, a więc do wielkiego kryzysu gospodarczego, drugi to lata 1933–1945, czyli do końca II wojny światowej. W pierwszym z wymienionych okresów istotne znaczenie dla projektów budowy kanału miały stanowiska Czechosłowacji, Niemiec i Polski (rys. 20).

Nowo powstała Republika Czechosłowacka, z uwagi na niekorzystne położenie geograficzne w odniesieniu do rynków zbytu i baz surowcowych najwcześniej domagała się kontynuowania prac na projektem utworzenia sieci dróg wodnych, które ułatwiałyby handel z państwami nadmorskimi. Koncepcja budowy kanałów Dunaj–Odra oraz Dunaj–Łaba była często dyskutowana na forach gospodarczych i państwowych mimo trudności związanych ze skutkami I wojny światowej oraz kryzysem gospodarczym w latach 1929–1932.

Zasadniczy program czechosłowackiej polityki rozbudowy dróg wodnych przewidywał połączenie trzech umiędzynarodowionych dróg wodnych: Łaby, Odry i Dunaju. Realizację programu powierzano Dyrekcji dla Budowy Dróg Wodnych z siedzibą w Pradze.

W pierwszym etapie przystąpiono do regulacji środkowej Łaby na odcinku Jaromer–Pardubice i skanalizowania Wełtawy między Pragą a Melnikiem. W Pradze i w Melniku założono nowoczesne porty, a w 1923 wybudowano służę Masaryka (Jonca 1963).

Duże znaczenie w przyspieszeniu prac projektowych miała ustawa o gospodarce wodnej z 1931 roku opracowana na podstawie austriackiej ustawy z 1901 roku, której przepisy uzupełniono i rozszerzono. Na tej podstawie prawnej rozpoczęto opracowanie drugiego projektu obejmującego trasę od Bogumina do Dunaju, a więc w całości na terytorium czechosłowackim. W Przerowie miał się odgałęziać kanał do Pardubic na Łabie. Sprawa nie była jednak traktowana jako pilna, ponieważ ustawa z 1931 roku przewidywała opracowanie odrębnych przepisów dotyczących kanału Odra–Dunaj dopiero po 1942 roku (Heffner 1984).

Duże nadzieje związane z wykorzystaniem Odry do celów żeglugowych wiązali przemysłowcy z Okręgu Ostrawsko-Karwińskiego, ponieważ przez budowę kanału Odra–Dunaj byłaby możliwość połączenia tego okręgu przemysłowego z żeglowną Odrą i dalej z Bałtykiem.

Celem przyspieszenia prac nad projektami połączenia żeglownej Odry pod Koźlem z okręgiem przemysłowym Morawskiej Ostrawy i Karwiny, a dalej na południu z Dunajem do Morawskiej Ostrawy został przeniesiony

20. Szkic trasy kanału Odra–Dunaj na odcinku Wrocław–Wiedeń–Bratysława wykonany przez Dziewońskiego (1947) na podstawie materiałów niemieckich z lat 1942–1943



specjalny zespół inżynierów projektantów. Według zapewnień praskiego radcy ministerialnego J. Meierlego pod koniec lat 20. projekty opracowane przez zespół z Morawskiej Ostrawy były już gotowe (Jonca 1963). Autor miał prawdopodobnie na myśli projekty kanału na odcinku morawskim do granicy niemieckiej. Projekty czeskosłowackie nie pokrywały się zupełnie ze starymi austriackimi planami budowy kanału Odra–Dunaj. Na południu punktem wyjściowym kanału nie miał być Wiedeń, lecz wykorzystując bieg Morawy, kanał zamierzano poprowadzić w kierunku Teb – miejscowości położonej około 40 km poniżej Wiednia. Realizacja ogromnego przedsięwzięcia była oczywiście uzależniona od dotacji finansowych państwa, a rząd czeskosłowacki nie mógł z własnych rezerw sfinansować całej inwestycji obliczonej w latach 20. na 400 mln koron. Konieczna była zatem współpraca kilku zainteresowanych państw, które mogłyby uczestniczyć we współfinansowaniu tej inwestycji. Rząd czeskosłowacki, nie mając środków na sfinansowanie projektów, zagwarantował w 1931 roku opracowanie wstępnych planów, asygnując na ten cel pewne kwoty z państwowego funduszu uregulowania rzek. Wykonanie całego programu budowy kanału Odra–Dunaj miało według przewidywań praskiego ministerstwa pracy potrwać co najmniej 25–30 lat, tj. do około 1960 roku. W pierwszym etapie robót zamierzano skanalizować odcinek Łaby pod Pardubicami, stamtąd miał bowiem prowadzić kanał łączący Łabę z Odrą i Dunajem.

Niemcy, jeden z najbogatszych zwolenników budowy kanału Odra–Dunaj, nie wystąpiły po klęsce 1918 roku z nowymi projektami. Konsekwencje wojny odsunęły na dalszy plan realizację projektu rozbudowy sieci dróg wodnych postulowanego przez koła gospodarcze środkowych Niemiec i Śląska. Po podziale Górnego Śląska w 1922 roku ewentualne wykonanie planu przekopania kanału Odra–Dunaj skomplikował fakt, że na południu

STUDIUM TRAS DRÓG WODNYCH NA GRANICZNYM ODCINKU
CZESKO-POLSKIM OSTRAWA—RACIBÓRZ—KOŻŁE

STUDIUM TRAS DRÓG WODNYCH NA GRANICZNYM ODCINKU

CZESKO-POLSKIM OSTRAWA–RACIBÓRZ–KOŻŁE

Niezwykle ważną rolę w prowadzonych od połowy XIX wieku dyskusjach o potrzebie budowy kanałów Dunaj–Odra, Dunaj–Odra–Łąba czy Dunaj–Odra–Wisła w rejonie dzisiejszej strefy pogranicza Czech i Polski odegrał rozwój gospodarczy tego regionu. Ten fragment projektowanych tras kanału nazywamy granicznym, ponieważ przebiegała tędy granica austriacko-pruska, później niemiecko-polska i obecnie polsko-czeska. Na tym odcinku trasy kanału ulegały częstym zmianom, a ich przyczyną były uwarunkowania fizjograficzne oraz przesłanki techniczno-gospodarcze i polityczne. W regionie już od początku XIX wieku rozwijały się intensywnie dwa wielkie okręgi górniczo-przemysłowe. W północnej części Moraw należących aż do końca I wojny światowej do cesarstwa austro-węgierskiego był to Ostrawsko-Karwiński Okręg Węglowy. W regionie Górnego Śląska należącego do Austrii i Prus, potem Niemiec i Polski, a obecnie do Polski – Górnośląski Okręg Przemysłowy. Przeprowadzenie kanału Odra–Dunaj od strefy działu wodnego tych rzek w rejonie Jesenika i Hranic przez okręg ostrawski, a na terenach Polski od Chałupek do Raciborza stanowiło przez dziesięciolecia główny problem koncepcji połączeń żeglugowych. Na przebieg trasy kanału duży wpływ ma ukształtowanie terenu i stosunki wodne (małe zasoby wody) w regionie. Dużym utrudnieniem jest także szybko rozwijająca się współcześnie zabudowa terenu, sieć dróg, linii kolejowych i infrastruktury technicznej oraz funkcjonujące po obu stronach granicy kopalnie węgla kamiennego. Eksploatacja górnicza powoduje

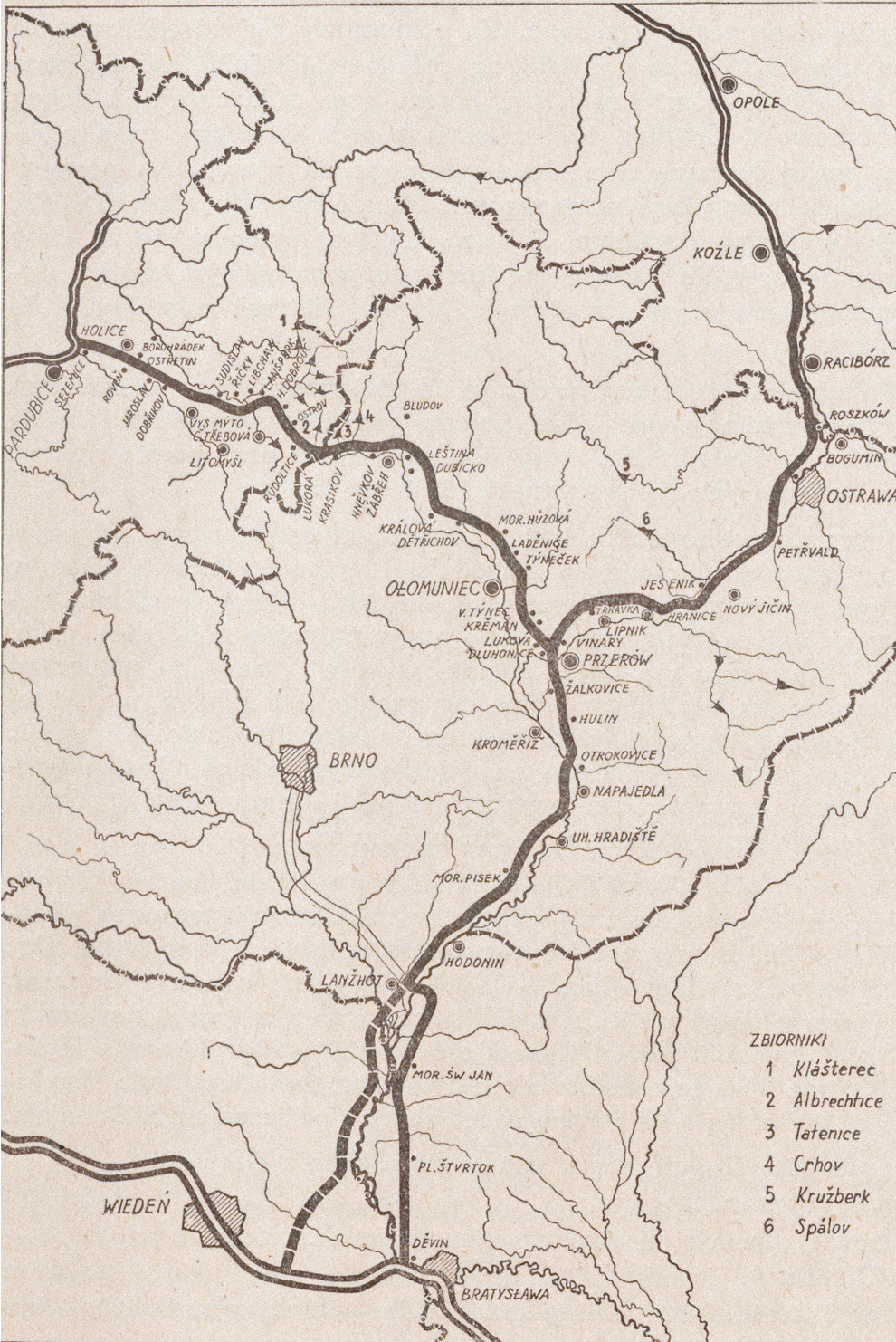
między innymi osiadanie i zapadanie terenu oraz osuszanie górotworu. Wymienione skutki eksploatacji górniczej są dużym zagrożeniem dla funkcjonowania kanału. Wszystkie te czynniki sprawiły, że na żadnym innym odcinku projektowanej drogi wodnej Odra–Dunaj jej trasa nie była tak często zmieniana.

Omówione uprzednio liczne projekty budowy dróg wodnych na terenach cesarstwa austro-węgierskiego miały rozwiązać problemy gospodarcze oraz prowadzić do integracji tego wielonarodowościowego państwa, dlatego władze Austro-Węgier najsilniej optowały za budową kanału łączącego Dunaj z Łabą i Wisłą. Natomiast dla regionu Moraw i Górnego Śląska zasadnicze znaczenie miało połączenie Odry z Dunajem. Szczegółową analizę zmian tras kanału Odra–Dunaj od Ostrawy po Racibórz opracował K. Heffner (1984), a przedstawione w niniejszym rozdziale zagadnienia są streszczeniem rozważań tego autora. Ponadto wykorzystano ekspertyzy z lat 1962–1977 prezentujące różne koncepcje budowy tej drogi wodnej w wariantach kanałowym i rzeczonym (CBSiPBW 1968; CBPŻŚ 1975, 1976; Hydroprojekt 1976; Instytut Śląski 1976; Drobek, Heffner 1982).

Analizując projekty tras kanału w rejonie Ostrawsko-Karwińskiego Zagłębia Węglowego i zachodnich obrzeży Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego, należy stwierdzić, że pierwsze z nich były kontynuacją koncepcji A. Oelweina (1897). Na tej podstawie A. Smrček w projekcie kanału z 1902 roku oraz propozycjach wariantowych kanału Odra–Dunaj z 1923 roku (za: Heffner 1984) opracował projekt połączenia Łaby z Odrą kanałem biorącym początek pod Pardubicami. Trasa kanału prowadziła przez czeską i morawską Třebową, Olomuniec i Lipnik aż do działu wodnego Morawa–Odra w rejonie osad Hranice i Hustopečí, skąd tunelem docierał do Odry. Dalej

25. Warianty tras kanału Odra–Dunaj w rejonie granicy polsko-czeskiej według Heffnera (1984)





trasa kanału biegła doliną Odry, a w rejonie Petřvaldu kanał kierowano na wschód do Ostrawicy, omijając Ostrawsko-Karwińskie Zagłębie Węglowe. Dalsza trasa biegła przez Datynię, Suchą i Karwinę do Krakowa, Tarnowa i Rzeszowa, kończąc się w Rozwadowie nad Dniestrem.

Rządowy projekt austriacki z 1906 roku natomiast przewidywał początek kanału w rejonie Wiednia, skąd jego trasa biegła doliną Morawy do Angern i Přerowa, a dalej doliną Beczwy aż do Hustopeči, gdzie miała przekraczać dział wodny Dunaju i Odry na wysokości 275 m n.p.m. W dolinie Odry do granic okręgu ostrawskiego zaplanowano budowę pięciu śluz. Od Petřvaldu trasa kanału miała prowadzić prawą częścią doliny Odry, pokonując odcinek Vitkovice–Svinov na wysokości 212,0 m n.p.m. Dalszy odcinek trasy kanału miał prowadzić przez Přivoz i dolinę Ostrawicy w kierunku Hrušova. W rejonie Lutyni zaplanowano kolejną śluzę, a na odcinku trasy do działu wodnego Odra–Wiśła znajdującego się na rzędnej 267,7 m n.p.m. kolejnych osiem. Dalsza trasa kanału prowadziła do doliny Wisły w rejonie Krakowa (199,4 m n.p.m.) i była pokonywana za pomocą dziesięciu śluz.

W projekcie przewidziano budowę dwóch portów: ostrawsko-vitkovickiego i bogumińskiego. Parametry kanału: szerokość 29,4 m, głębokość 3 m, pozwalały na transport barek i statków o wyporności do 600 ton. Wadą projektu było zaplanowanie śluz o wysokości piętrzenia od 2,0 do 8,5 m, dlatego na kanale o długości 266 km należało wybudować aż 29 stopni wodnych. Niskie stopnie ograniczały wprowadzenie prac ziemnych, lecz zwiększały koszty budowy z uwagi na ich liczbę. Największą przeszkodą było jednak skrzyżowanie kanału z Ostrawicą, prowadzącą znaczne ilości rumowiska. Z tych powodów projekt nie zyskał poparcia.

26. Trasa kanału Dunaj–Odra–Łaba
(Smetana 1948)