

KANAL ŚLĄSKI

SPOJRZENIE W PRZESZŁOŚĆ

ZBIORNIK "PRZEMISZA" PROJEKTOWANY POW. V-15MLN M³

ZBIORNIK "PRZEMISZA" PROJEKTOWANY POW. V-15MLN M³

KOPALNIA CZĘCZOTT W BUDOWIE

ZBIORNIK BRZESZCZE W BUDOWIE F-26HA V-094MLN M³

KOPALNIA BRZESZCZE

KANAŁ ŚLĄSKI

SPOJRZENIE W PRZESZŁOŚĆ

Tekst:

Stanisław Czaja (Uniwersytet Śląski)

Justyna Relisko-Rybak, Dorota Dybkowska-Stefek (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.)

Pochodzenie map, ilustracji, dokumentów, planów, przekrojów:

Archiwum Państwowe Katowice

Archiwum Państwowe w Opolu

Pałac Schoena Muzeum w Sosnowcu

Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa

Uniwersytet Śląski

Archiwum Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu

MAPSTER Mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej (<http://igrek.amzp.pl>)

Okładka:

Kanał Śląski Odra-Wisła (zespół archiwalny 12/539/3434)

Archiwum Państwowe Katowice

©Copyright by Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Szczecin 2018



Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej

ul. Bytomska 7, 70-603 Szczecin

www.port.szczecin.pl

odw@port.szczecin.pl

ISBN 978-83-953039-0-6

Wydanie pierwsze. Nakład: 1000 egz.

Druk: ZAPOL Sobczyk Sp. J.

al. Piastów 42, 71-062 Szczecin

SPIS TREŚCI

Wstęp 10

Koncepcje budowy kanału do roku 1945 14

Proponowane trasy kanału po roku 1945 34

Studium Kanału Śląskiego Odra – Wisła (1954 r.) 38

Droga wodna Wisła – Odra przez Śląsk (1963 r.) 47

Kompleksowe studium przedprojektowe Kanału Śląskiego (1979 r.) 56

Techniczne aspekty budowy kanału 60

Materiały źródłowe 68

PRZEDMOWA

Rozwój portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu uzależniony jest w dużej mierze od poprawy ich dostępności od strony morza i lądu. Odrzańska Droga Wodna, spełniająca na całej swej długości wymagania szlaku żeglugowego o znaczeniu międzynarodowym, jest ważnym czynnikiem decydującym o ich konkurencyjności. Wraz z Kanałem Śląskim, stanowić będzie wysokiej jakości infrastrukturę transportu wodnego śródlądowego łączącą te porty z zapleczem gospodarczym znajdującym się na południu kraju.

W przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 14 czerwca 2016 r. *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 oraz zbudowanie Kanału Śląskiego. Zamierzenia te znakomicie sprzyjają realizacji celów określonych w *Strategii rozwoju portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu do 2027 roku*.

Obecnie trwają intensywne prace nad stworzeniem *Programu Rozwoju Odrzańskiej Drogi Wodnej*, którego realizacja pozwoli te cele osiągnąć. W działanie to zaangażował się Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A. W strukturach Spółki utworzono Biuro ds. Odrzańskiej Drogi Wodnej, które wykonuje część zadań związanych z opracowaniem projektu *Programu*, powierzonych przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jednym z nich jest opracowanie wstępnej koncepcji

technicznej budowy Kanału Śląskiego. Realizacja tego zadania wymaga również analizy o charakterze historycznym.

Mamy nadzieję, że niniejsza publikacja będąca *spojrzeniem w przeszłość*, okaże się pomocna przy formułowaniu wniosków i realizacji działań w przyszłości.

dr inż. Jacek Cichocki

*Wiceprezes ds. Rozwoju
Zarząd Morskich Portów
Szczecin i Świnoujście S.A.*

Prace regulacyjne w latach 1937 – 1939 na Brynicy
i Przemszy w rejonie planowanego portu
rzecznego Mysłowice/Modrzejów
ze zbiorów Pałacu Schoena Muzeum w Sosnowcu



WSTĘP

WSTĘP

Koncepcje budowy sieci kanałów łączących rozwinięty gospodarczo region Górnego Śląska z systemami wodnymi Odry i Wisły, były przedmiotem rozważań i szczegółowych badań hydrotechników, transportowców, ekonomistów i przemysłowców od ponad dwustu lat. Nasilenie tych działań było różne, a miarodajne dla realizacji tego projektu przesłanki, zależały od aktualnej w danych latach koniunktury gospodarczej, wielkości i kierunków ówczesnego inwestowania, a także układów politycznych i ekonomicznych.

Realizacja, opracowywanych od XVIII wieku, projektów budowy drogi wodnej przez Górnośląski Okręg Przemysłowy (GOP) była niezwykle trudnym zadaniem. Istotną barierą były uwarunkowania polityczne, bowiem aż do końca I wojny światowej, tereny okręgu należały do trzech państw (Rosji, Austrii i Niemiec) o różnym stopniu rozwoju i kierunkach polityki gospodarczej. Ponadto, obszary przez które miała prowadzić trasa kanału, były silnie zainwestowane obiektami przemysłu wydobywczego (kopalnie rud cynku i ołowiu i węgla kamiennego) oraz przetwórczego. Produkcja towarowa tego regionu była mocnym argumentem dla podjęcia budowy drogi wodnej, lecz techniczne warunki jej realizacji były bardzo kosztowne. Przez dziesięciolecia, zasadniczym argumentem przemawiającym za budową kanału łączącego Górnośląski Okręg Przemysłowy z systemami wodnymi Odry i Wisły, były wysokie koszty przewozu towarów koleją. Transport kolejowy stwarzał również na terenach GOP duże trudności operacyjne.

Były one spowodowane ogromną koncentracją taboru, kierowanego po odbiór towarów (głównie węgla) z różnych stron kraju, a wagony blokowały przepustowość stacji przeładunkowych i linii kolejowych. Tego typu analizy kosztów sprzed kilkudziesięciu lat nie mogą być miarodajne dla współczesnych ocen.

Zasadniczymi argumentami przemawiającymi za budową Kanału Śląskiego formułowanymi współcześnie (lata 2010 – 2018) są potencjalna możliwość ożywienia gospodarki w Małopolsce i na Śląsku oraz skomunikowanie tych regionów z portami morskimi Szczecin – Świnoujście. Według J. Stonawskiego (2016) wybudowanie Kanału Śląskiego pozwoli, poprzez Odrzańską Drogę Wodną, na masowy transport towarów z Polski południowej do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu, a po wybudowaniu projektowanego kanału Dunaj – Odra – Łaba, również do Europy zachodniej.

Budową kanału zainteresowane są również władze regionalne Małopolski i Śląska, które nawiązały współpracę na rzecz włączenia do europejskiego systemu dróg wodnych Kanału Śląskiego. Zasady współpracy zostały określone przez deklaracje Sejmików tych województw w styczniu 2010 roku. Również w *Planie inwestycyjnym Europy* (tzw. Planie Junkera), Kanał Śląski jest wskazywany jako jedna z inwestycji. Jednocześnie w maju 2015 roku, Rada Miasta Krakowa przyjęła rezolucję skierowaną do posłów i senatorów RP oraz Ministerstwa Środowiska, w sprawie przekazania unijnych funduszy na *ratowanie transportu ładunkowego na rzece Wiśle*. W przesłanej rezolucji czytamy, że: *Radni Miasta Krakowa wnoszą o budowę tzw. Kanału Śląskiego – trasy wodnej biegnącej od Koźła przez Rybnik i Żory do Oświęcimia, która miałaby ożywić górną Wisłę w rejonie Krakowa. Radni wskazali również, że na rozkwit mogłyby liczyć branże: stoczniowa i logistyczna oraz turystyczna. Jednocześnie regulacja drogi wodnej górnej Wisły zmniejszyłaby zagrożenia powodziowe w dolinie tej rzeki* (Stonawski, 2016).



Prace regulacyjne w latach 1937 – 1939 na Brynicy i Przemszy w rejonie planowanego portu rzeczno Mysłowice/Modrzejów ze zbiorów Pałacu Schoena Muzeum w Sosnowcu

KONCEPCJE BUDOWY KANAŁU DO ROKU 1945



Rejon połączenia Czarnej i Białej Pruzny, tzw. Trójkąt Trzech Cesarzy (Reymann D.G., fragment Karte eines ..., 1797, skala oryginału ca. 1:180 000) źródło: Biblioteka Jagiellońska (Jagiellońska Biblioteka Cyfrowa)

KONCEPCJE BUDOWY KANAŁU DO ROKU 1945

Koncepcje budowy drogi wodnej, łączącej górną Odrę z górną Wisłą oraz przystosowania tych rzek do celów żeglugowych, sięgają XVIII wieku. W tamtych czasach, rozpoczęto bowiem na szeroką skalę eksploatację węgla kamiennego, który był *motorem* rozwoju gałęzi przemysłu na terenach Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Już wtedy, ówczesne sfery gospodarcze, jak i rządy byłej monarchii austro-węgierskiej, Prus a potem Niemiec, były zainteresowane budową kanału żeglownego, pozwalającego na eksport drogą wodną węgla kamiennego i innych produktów przemysłu tego regionu. Należy również zaznaczyć, że projekty połączenia drogą wodną górnej Odry i górnej Wisły stanowiły integralną część wielkiego projektu budowy arterii wodnej Odra – Dunaj i połączenia Odry z Menem, Wełtawą, Łabą oraz Dniestrem (Herr, 1879, 1880; Proskowetz, 1896; Gothein, 1897; Oelwein, 1898). Prezentacja tych koncepcji, z uwagi na liczącą setki pozycji literaturę, petycje organizacji społecznych, przemysłowych i handlowych, a także ekspertyzy i projekty hydrotechniczne, wykracza poza zakres prezentowanego opracowania i wymaga oddzielnej, obszernej publikacji.

Istotnym ograniczeniem dla budowy drogi wodnej przez GOP była sytuacja polityczna. Region ten był bowiem od końca XVIII wieku podzielony między trzech zaborców: Prusy, Austrię i Rosję, zatem tego typu inwestycja musiałaby uwzględniać polityczne i gospodarcze interesy tych państw.

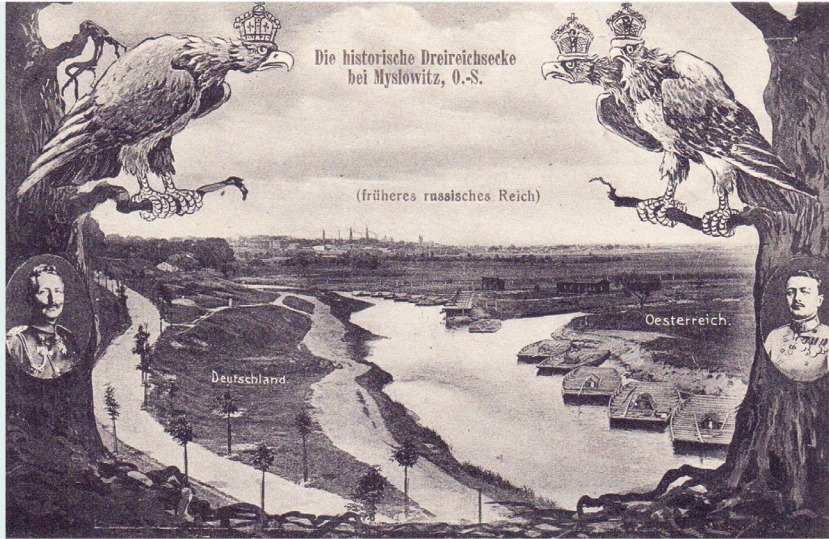
Wprawdzie przepływające przez GOP rzeki były wykorzystywane jako

drogi wodne już wcześniej, to tonaż barek był niewielki, a transport towarów był możliwy od połączenia Czarnej i Białej Przemszy w tzw. Trójkacie Trzech Cesarzy. Dalej droga wodna prowadziła Przemszą oraz Wisłą w kierunku Krakowa.

Pierwsze projekty budowy kanału łączącego Odrę z Dunajem pojawiły się już w XVIII wieku, o czym świadczy, sporządzony w 1719 roku, plan jego przebiegu (Monographie... , 1901). Jednak niski stan ówczesnej techniki nie pozwolił na realizację tego ogromnego i kosztownego przedsięwzięcia. Nie zostały również zrealizowane plany Marii Teresy i Józefa II, przewidujące powiązanie drogami wodnymi Galicji z cesarstwem austriackim po rozbiorach Polski (Jońca, 1960). Nieco bardziej realne zdawały się być, założonego w 1807 roku Brneńskiego Towarzystwa Podjęcia Żeglugi na Morawie, projekty połączenia Odry i Wisły z Morawą. Jednak rozwój kolei żelaznej przeszkodził w realizacji tej inicjatywy (Začek, 1942).

W państwie pruskim, zajmującym tereny zachodniej i centralnej części GOP, skomunikowanie tego okręgu drogą wodną z Odrą i dalej z portem morskim w Szczecinie oraz przez Kanał Winawski z Berlinem, miało dla kół gospodarczych Prus ogromne znaczenie. Nie dziwi zatem, planowana już w 1788 roku budowa Kanału Kłodnickiego. Rozpoczęcie prac ziemnych nastąpiło w 1792 roku, a budowlę oddano do wstępnego użytkowania w roku 1812. Po kilku latach wymieniono komory śluzowe na większe, a kanał poddano modernizacji dostosowując go do większych barek. Za ostateczną datę oddania kanału do eksploatacji przyjmuje się rok 1882 (Gruszecki, 1979).

Kanał Kłodnicki miał 45,2 km długości i łączył Hutę Królewską w Gliwicach z Odrą w odległości około 2 km (w górę biegu rzeki) od Koźła. Spadek kanału wynosił ok. 49,2 m i był *pokonywany* przez barki za pomocą 18 śluz o długości 36,6–38,2 m, szerokości 4,00–4,78 m i głębokości na progu





Trójkąt Trzech Cesarzy – miejsce styku granic trzech państw zaborczych ze zbiorów Pałacu Schoena Muzeum w Sosnowcu

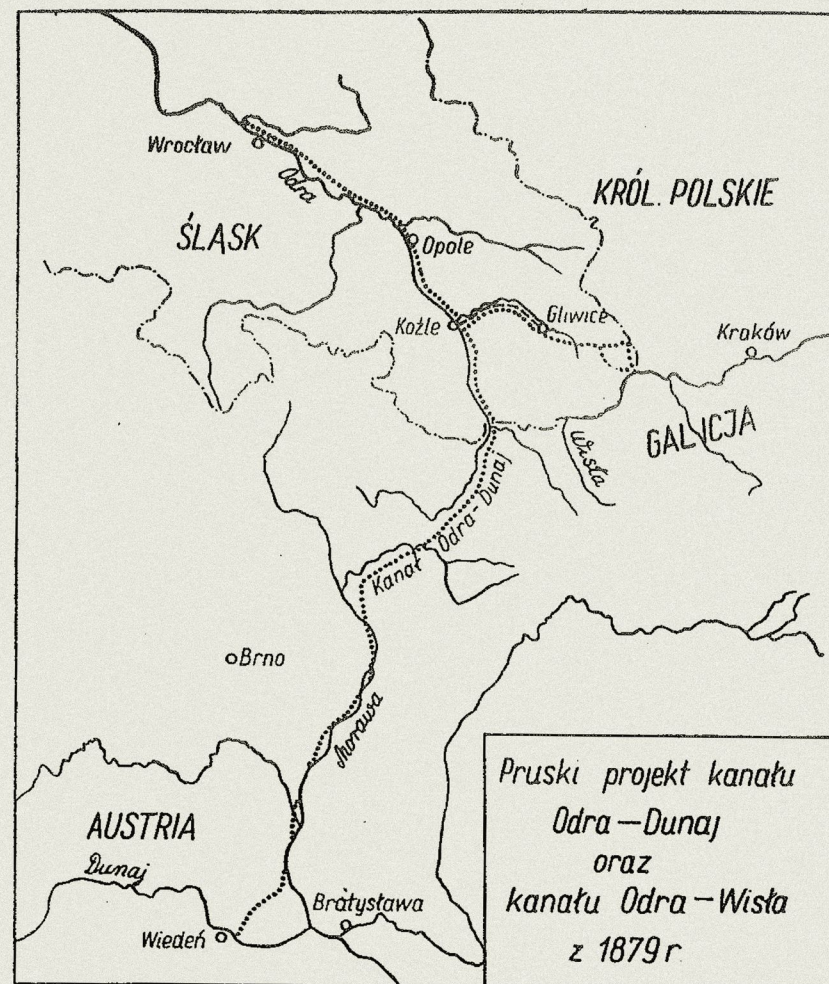


Trasa przebiegu Kanału Kłodnickiego (Urmesstischblatt, 1925, skala oryginału 1:25 000) ze zbiorów Katedry Geografii Fizycznej, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Śląski

od 1,23 do 2,03 m. Szerokość kanału była zmienna – od 9,4 do 19,0 m, lecz najczęściej wynosiła 11,0 m. Na kanale usytuowano 11 mijanek i 13 obrotnic. Przy średnich stanach wody głębokość kanału wynosiła 1,6 m, a droga wodna była dostępna dla jednostek o wymiarach 34,5 x 3,95 m i nośności 135 ton. Dolny odcinek tej drogi wodnej był dostępny dla większych jednostek, o nośności dochodzącej do 180 ton. Przy transporcie barek jako napędu używano siły pociągowej koni lub ludzi, ponieważ stosowanie żagli nie było dozwolone (Orlewicz, 1977).

Zainteresowanie kół przemysłowo-handlowych oraz władz pruskich budową sieci kanałów wzrosło w latach 60. XIX wieku, kiedy to po oddaniu do eksploatacji pierwszych linii kolejowych stwierdzono, że transport wodny towarów masowych jest znacznie tańszy od transportu kolejją. Przystosowanie rzek do celów żeglugi i budowę kanałów rozpoczęto w Okręgu Reńsko-Westfalskim, gdzie rozwój przemysłu i produkcji towarowej był na najwyższym poziomie. Budowa dróg w zachodnich Niemczech, zmniejszyła wielkość zbytu artykułów górnośląskich na terenach centralnych Niemiec. Sytuacja ta była powodem ostrych protestów przemysłowców górnośląskich, którzy twierdzili, że osłabienie konkurencyjności ich towarów, spowoduje zacofanie tego regionu i osłabi *niemczyznę* na wschodnich obrzeżach Prus. W tej sytuacji, rząd zainicjował zakrojone na szeroką skalę, prace projekcyjne regulacji Odry i budowy sieci kanałów na Górnym Śląsku.

Już w 1876 roku Sejm Krajowy na wniosek Deputacji Krajowej Prowincji Śląskiej, podjął uchwałę o konieczności rozpoczęcia prac przygotowawczych do budowy kanału lateralnego, biegnącego równoległe do Odry na odcinku Wrocław – Bohumin. W rejonie Hrušowa koło Bohumina, wybudowany kanał zamierzano połączyć z drogą wodną Odra – Dunaj, projektowaną w tamtych latach przez rząd austriacki. Tereny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego miał połączyć z Odrą kanał. Trasa kanału



Pruski projekt kanału Odra-Dunaj oraz kanału Odra – Wiśła z 1879 r.
(Jonca, 1960)

została zaprezentowana przez K. Herr'a (1879). Planowana budowla miała wykorzystywać łożysko Kanału Kłodnickiego i dalej bieć po północnych obrzeżach okręgu przemysłowego. Następnie łączyć się z Przemszą w rejonie Modrzejowa lub bezpośrednio z Wisłą w rejonie ujścia Przemszy. Nie brano pod uwagę projektu kanału łączącego Odrę z Wisłą opracowanego już w 1862 roku, którego trasa została wytyczona od Opoła w kierunku doliny Małej Panwi i dalej doliną tej rzeki do Brynicy i Przemszy (Herr, 1879). W tym samym czasie (lata 1879–1880) rząd austriacki rozważał projekt budowy tzw. Kanału Galicyjskiego, który na terenach zachodniej Galicji miał przebiegać od Hrušowa przez Zebrzydowice, Dziedzice, następnie równoległe do Wisły i linii kolejowej Oświęcim – Skawina przez Swoiszowice, a w rejonie Krakowa przez Podgórze Bonarkę i Prokocim i dalej na wschód wzdłuż doliny Wisły aż do ujścia Sanu. Ostry protest wobec przedstawionych projektów zgłosili przemysłowcy górnośląscy dowodząc, że projekty kanałów nie uwzględniają interesów akcjonariuszy kopalń i hut, bowiem omijają GOP od północy – projekt pruski, lub od południa – projekt austriacki (Zeitschrift des..., 1880; Hillinger, 1902). Mimo przeprowadzenia w latach 70. XIX wieku, rzetelnych studiów dla wytyczenia trasy kanałów oraz zdecydowanego poparcia przemysłowców, rząd pruski nie przystąpił do realizacji planów budowy kanałów.

.....

PROPONOWANE TRASY KANAŁU PO ROKU 1945

PROPONOWANE TRASY KANAŁU PO ROKU 1945

Pierwsze powojenne prace związane z przebiegiem i parametrami Kanału Śląskiego, nazywanego wówczas kanałem Odra – Wisła, wykonano już w latach 1945 – 1947. Obszerne opracowanie koncepcji przebiegu i parametrów kanału w nowych warunkach politycznych i gospodarczych, wykonane zostało w 1947 roku, przez pracowników Dyrekcji Dróg Wodnych w Krakowie, pod kierownictwem prof. J. Domańskiego. Dotyczyło tzw. *przedwstępnej* koncepcji połączenia przyszłej drogi wodnej Przemszy i Wisły z kanałem Odra – Dunaj. W 1954 we wrocławskim Oddziale Biura Projektów Budownictwa Morskiego, opracowano obszerne i bardzo szczegółowe studium budowy kanału Odra – Wisła. Zespół inżynierów, kierowanych przez S. Bobolewskiego i A. Dowgiałło przeanalizował szereg nowych i zmodyfikowanych tras kanału, uwzględniając również ówczesne, transportowe, techniczne oraz finansowe możliwości wykonawcze (Bobolewski, Dowgiałło, 1954; Domański, 1947; Magiera, 1976).

Kolejne prace studialne podjęto w latach 1963–1964 w Centralnym Biurze Studiów i Projektów Budownictwa Wodnego *Hydroprojekt*. Efektem prac było obszerne *Studium techniczno-ekonomiczne jednolitej sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w ramach RWPG*. Studium składało się z czterech części: Droga wodna Odry, Droga wodna Wisła – Odra przez Śląsk (ROW), Droga wodna Wisła – Odra przez Bydgoszcz i Droga wodna Odra – Dunaj. W kilkutomowym opracowaniu części – Droga wodna Wisła – Odra przez Śląsk (ROW) – omówiono szczegółowo rozwiązania techniczne kanału,

zagadnienia żeglugowe i ekonomiczne, stosunki rolnicze i wodne w strefie przebiegu kanału oraz dokumentację geologiczno-inżynierską.

Przez następne dziesięciolecia, aż do roku 1973, nie prowadzono żadnych badań studialnych dotyczących budowy kanału Odra – Wisła (Banach i in., 1973). W tamtym czasie rozważano możliwość budowy prawie 20 km przedłużenia Kanału Gliwickiego od Łabęd do Bytomia. Jednak ze względu na wyjątkowo wysokie koszty tej inwestycji projekt odrzucono i zaniechano dalszych badań i studiów w tym zakresie (Miłkowski, 1973, 1976; Magiera, 1979).

Dyrektor Naczelny Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych we Wrocławiu, pismem z dnia 5.12.1972 roku, powiadomił Katowicki Oddział Towarzystwa Urbanistów Polskich, iż wyraził zgodę na rozpisanie konkursu na zabudowę miejską pasa terenu w obrębie miasta Gliwice. Teren ten zarezerwowany był dotychczas pod budowę Kanału Śląskiego dla alternatyw z grupy tras północnych oraz centralnych przebiegających przez centrum GOP. Decyzja ta, formalnie zatwierdzona przez Ministerstwo Żeglugi w 1973 roku, była równoznaczna z wyborem aktualnej na ówczesne czasy, trasy Kanału Śląskiego.

W okresie, od zatwierdzenia decyzji o przebiegu trasy Kanału Śląskiego według wariantu południowego, przeprowadzono kilka drobnych korekt w przebiegu poszczególnych odcinków kanału czy usytuowania śluz. Zweryfikowano minimalne wartości szerokości kanału na poziomie zanurzenia barek, parametry wysokości mostów, łuków trasy oraz komór śluz. Poprawki parametrów hydrotechnicznych południowego wariantu trasy Kanału Śląskiego, nie zostały ocenione pozytywnie (Koziański, 1981). Skłaniano się raczej do realizacji koncepcji budowy kanału opracowanej w 1979 przez *Hydroprojekt* we Wrocławiu.

.....

nim w odległości ok 2 km od tej rzeki i miejscowości Kuźnia Raciborska. Usytuowanie trasy w rejonie Kuźni Raciborskiej, było związane z warunkami przekroczenia dwutorowej linii kolejowej, ponieważ umożliwiałyby podwyższenie torów kolejowych do wymaganej wysokości, bez konieczności przebudowy dworca kolejowego w Kuźni Raciborskiej. Następnie, kanał biegł niemal równoległe do rzeki Rudy, w odległości ok. 1 km na północ od jej koryta. Taki przebieg umożliwiał prowadzenie kanału w wykopach, pozwalał również na dobór odpowiednich spadów śluz, długich stanowisk, ominięcie zabudowań oraz nie zakłócał stosunków wodnych w dolinie rzeki Rudy. Trasa przebiegała łagodnymi łukami o promieniu nie mniejszym niż 1,2 km oraz długimi odcinkami prostymi. Z uwagi na warunki topograficzne, zwartą zabudowę mieszkaniową okolic Rybnika oraz gęstą sieć dróg i linii kolejowych trasa kanału w dalszym ciągu prowadziła na północ od doliny rzeki Rudy. W 52 km, kanał opuszczał dolinę Rudy, omijał leżące na południu miasto Żory, i prowadził dalej przez Lasy Woszczyckie.

W rejonie Woszczyc, kanał przekraczał dział wodny między Odrą i Wisłą, a po ominięciu położonej na południowym wschodzie miejscowości Zgon, jego trasa prowadziła doliną cieku Gardowta aż do doliny Gostynki. Do połączenia z rzeką Wisłą, znajdującego się w odległości ok. 0,5 km od ujścia rzeki Przemszy do Wisły, kanał biegł po lewej stronie doliny rzeki Gostynki. Jezioro Paprocańskie omijał od północy w odległości ok. 2 km, a Bieruń Stary od południa. W okolicy miejscowości Kopań, trasa biegła wzdłuż wału powodziowego rzeki Małej Wisły. Takie usytuowanie trasy w dolinie Małej Wisły podyktowane zostało zbyt małymi przejściami pod mostami w Nowym Bieruniu oraz z uwagi na ochronę kanału przed zalewem wielkich wód wiślanych. Długość kanału, poczynając od kanału Gliwickiego do połączenia się z Wisłą, wynosiła 93 km.

Różnica wysokości między doliną Odry, gdzie znajduje się początek kanału, a doliną Wisły, gdzie w rejonie ujścia Przemszy zlokalizowano jego koniec, jest znacząca. W dolinie Odry, w obrębie śluzy Nowa Wieś (początek kanału), zwierciadło wody górnej zlokalizowano na wysokości 182,00 m n.p.m. a na jazie w Dworach (dolina Wisły, koniec kanału), na wysokości 226,50 m n.p.m. Ponadto, kanał musiał *pokonać* strefę działu wodnego Wisła – Odra, usytuowaną w 58 km jego biegu, osiągającą wysokość 258,00 m n.p.m. Spadek kanału na skłonie zachodnim wynosił 76 m i pokonywany był przy pomocy 6 śluz. Czterech śluz o spadzie 12 m i jednej – 16 m. W sumie, na całej długości kanału zaprojektowano 9 śluz. Warto podkreślić, że planowany kanał na 75% swej długości, miał przebiegać w wykopach. Średnie głębokości wykopów określono na 6 m, a maksymalne na 10 – 15 m.

Fragment przekroju podłużnego Kanału Śląskiego,
zarys osiadania (Studium... , 1963)
źródło: Archiwum Regionalnego Zarządu Gospodarki
Wodnej we Wrocławiu

Fragment przekroju podłużnego kanału Śląskiego Odra - Wista /40km - 65km/

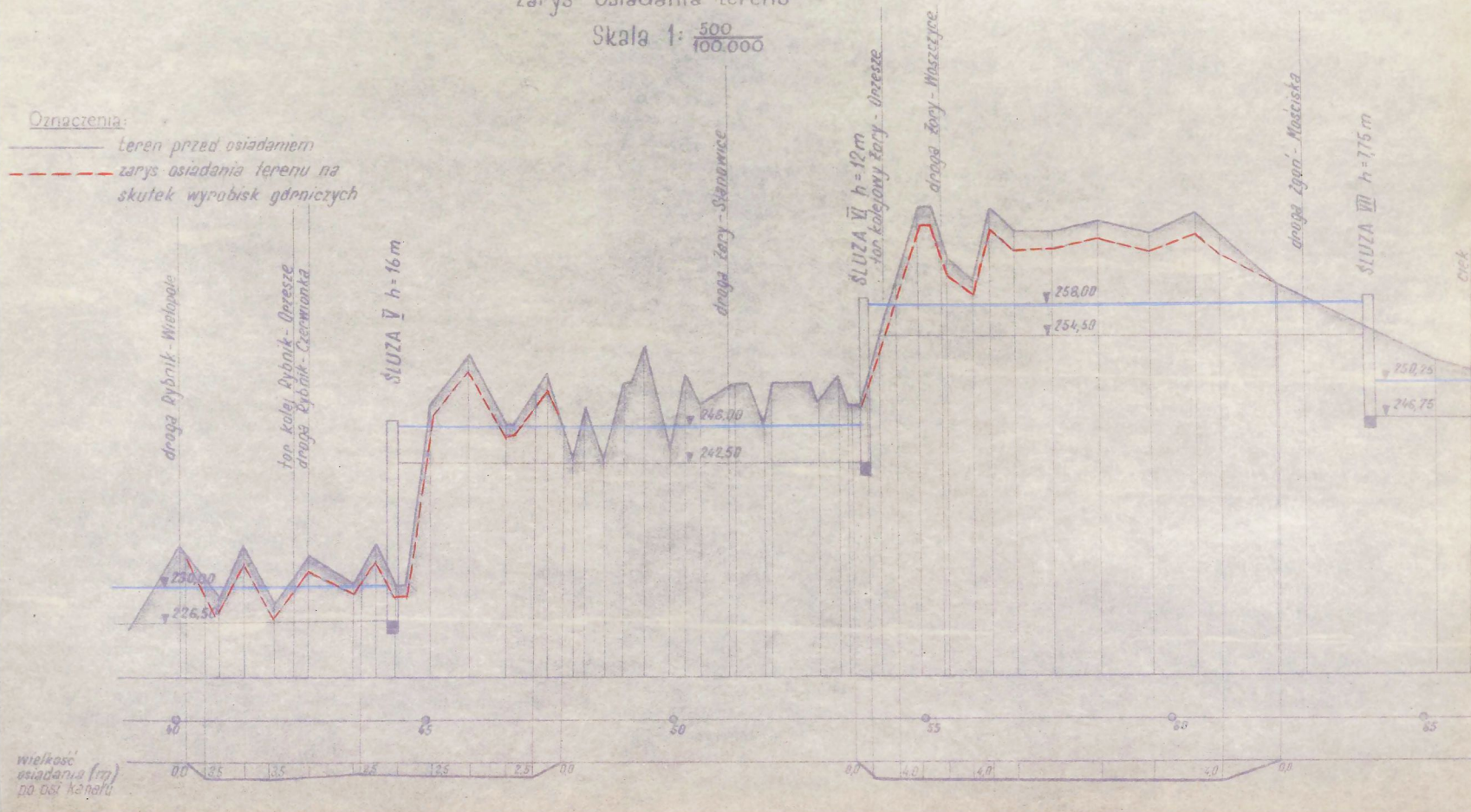
Zarys osiadania terenu

Skala 1: $\frac{500}{100.000}$

nr projektu: 2
 Nr arch. H-6659
 Str. 40

Oznaczenia:

- teren przed osiadaniami
- - - zarys osiadania terenu na skutek wyrobisk górnictwa



KOMPLEKSOWE STUDIUM PRZEDPROJEKTOWE KANAŁU ŚLĄSKIEGO (1979 R.)

W Kompleksowym studium przedprojektowym Kanału Śląskiego z 1979 r., rozpatrzono szereg przebiegów trasy Kanału Śląskiego, jednak po wnikliwej analizie ustalono, że optymalny przebieg kanału zapewni trasa południowa (Wiśniowski i in., 1979, 1981). Trasę tę, opracowano w dwóch wariantach – jako przebieg podstawowy i wariantowy (Koziański, 1981).

Trasa podstawowa miała bieć doliną Odry, a następnie doliną rzeki Rudy do rejonu miasta Żory, gdzie po przekroczeniu działu wodnego pomiędzy dorzeczami rzeki Odry i Wisły, doliną Gostynki dochodziłaby do Wisły w rejonie portu w Tychach. Za początek kanału przyjęto port w Koźlu, a koniec usytuowano w Tychach-Bijasowicach. Dla wschodniej i zachodniej części trasy podstawowej, zaproponowano przebiegi alternatywne, nazywając tę trasę wariantową.

Odcinek zachodni – wariant 1.

Na pierwszych 20-stu kilometrach, trasa kanału biegłaby obok Kanału Gliwickiego, następnie łączyłaby się z Kanałem Kędzierzyńskim, przechodząc przez tereny kopalni Kotlarnia. Następnie przekraczałaby dolinę rzeki Bierawki tak, aby w rejonie wsi Dziergowice połączyć się z trasą podstawową.

Odcinek wschodni – wariant 2.

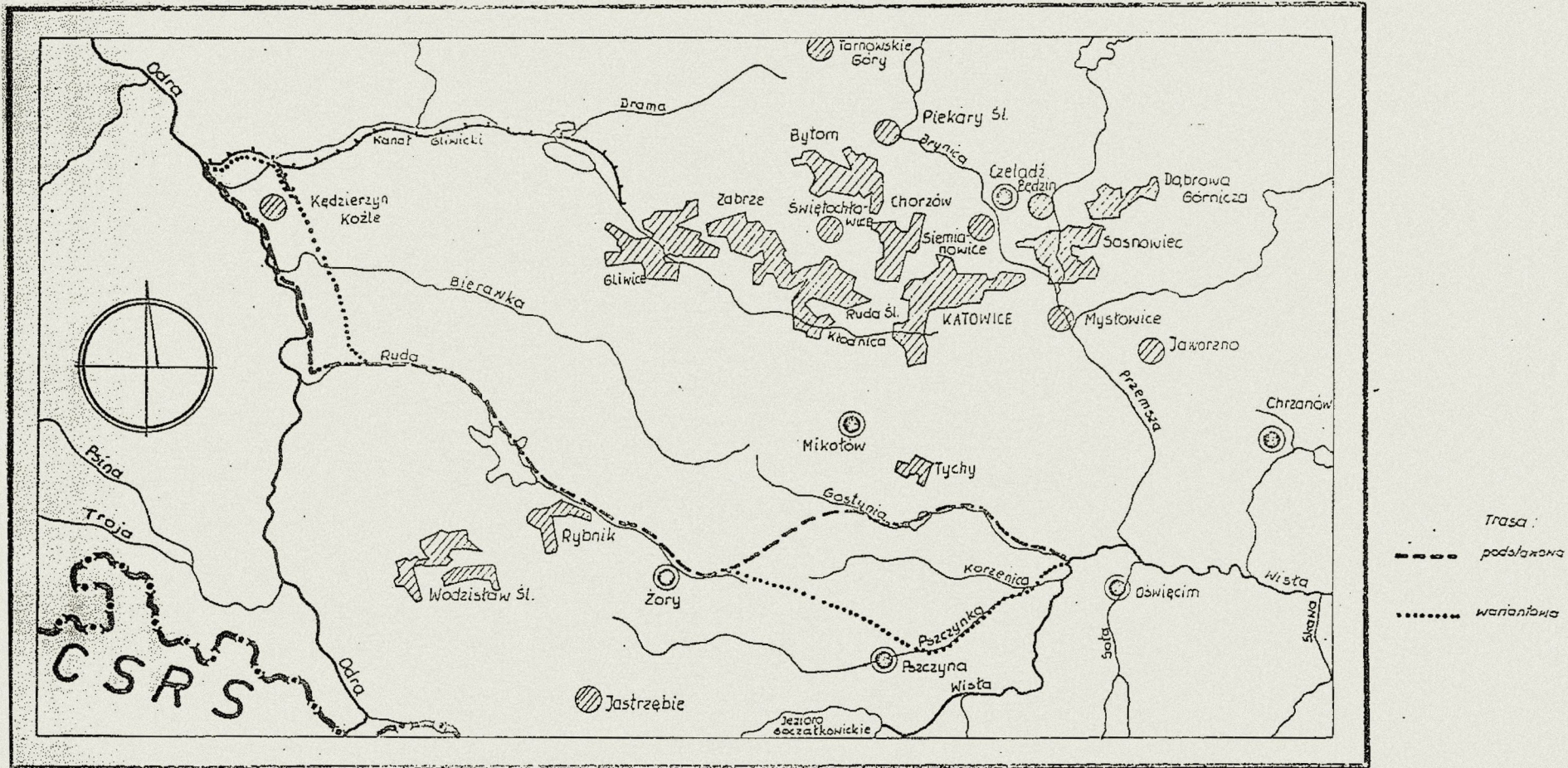
Na wschodnim odcinku kanału położonym w obrębie dorzecza Wisły, rozpatrywany był południowy – (w stosunku do trasy podstawowej) wariant trasy. Przebiegałby on wzdłuż linii kolejowej Żory – Pszczyna, a następnie doliną rzeki Pszczynki do Wisły skanalizowanej w rejonie Centralnego Portu Węglowego Tychy-Bijasowice znajdującego się w pobliżu do stanowiska górnego stopnia wodnego Dwory na Wiśle (Wiśniowski i in., 1979).

Optymalna trasa Kanału Śląskiego (wg Wiśniowski i in., 1981)

nazwa śluzy	długość stanowiska [km]	spad [m]	NPP* [m n.p.m.]
	2,52		
KOŹLE		2,7	168,10
	13,17		
DZIERGOWICE		13,9	182,00
	4,11		
SOLARNIA		16,00	198,00
	7,91		
PRZY MOSTKU		16,00	214,00
	7,47		
RUDY		16,00	230,00
	6,47		
GOLEJÓW		16,00	246,00
	15,23		
ŻORY 2		12,00	258,00
	13,15		
CZARKÓW		12,00	246,00
	5,66		
PSZCZYNA		10,00	236,00
	10,71		
MIĘDZYRZECZE		9,7	226,30
	8,155		

*NPP – normalny poziom piętrzenia

Skala 1:500 000



Przebieg trasy podstawowej i wariantowej Kanału Śląskiego z 1979 r. (Koziański, 1981)

TECHNICZNE ASPEKTY BUDOWY KANAŁU

TECHNICZNE ASPEKTY BUDOWY KANAŁU

Opracowane do lat 80. XX wieku projekty techniczne Kanału Śląskiego różniły się między sobą. Poprowadzony przez tereny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i Rybnickiego Okręgu Węglowego kanał, stwarzałby duże zagrożenie dla eksploatacji węgla kamiennego (ucieczki wody z kanału), przy czym sama budowla byłaby narażona na skutki osiadań górniczych. Zatem uszczelnienie kanału musiało spełniać wysokie wymagania bezpieczeństwa, zarówno dla samej budowli, jak i potencjalnego zagrożenia – zalania wyrobisk górniczych. Biorąc pod uwagę przedstawione uwarunkowania oraz skutki oddziaływania pływającego taboru na skarpy kanału, przewidziano ubezpieczenie płytami betonowymi o wymiarach 3,0 x 1,5 m oraz grubości 0,12 m w środkowej strefie skarpy kanału. Ponadto szczeliny między płytami miały być uszczelnione. Nie planowano jednak uszczelnienia płytami dolnego pasa i dna kanału. Górny pas skarpy wewnętrznej budowli, planowano uszczelnić za pomocą obsiewu trawą (**zadarnienia**). Jednak z uwagi na silne przepuszczalne podłoże na całej trasie kanału oraz osuszenie górotworu przez wyrobiska górnicze, na całej długości budowli przewidziano również uszczelnienie dna i skarp dolnych kanału materiałem ilastym (gliną). Na terenach dużych osiadań górniczych, grubość warstwy gliny miała wynosić 100 cm a na pozostałych odcinkach 30 cm (*Studium...., 1963*).

Autorzy projektu opracowanego we Wrocławiu, zaplanowali nieco inne środki zapobiegania szkodom górniczym w strefie przebiegu Kanału (Wiśniewski i in. 1979). Polegać miały one na:

- uszczelnieniu dna i skarp kanału i awanportów śluz elastycznym ekranem gruntowym;
- drenażu zabezpieczającym tereny wzdłuż kanału i na odcinkach prowadzonych w nasypach;
- wzniesieniu krawędzi skarp kanału ponad zwierciadło wody, na odcinkach prowadzonych w nasypach lub zapewnienie możliwości sukcesywnej nadbudowy skarp bocznych, w miarę postępu osiadań;
- lokalizacji większości śluz poza obszarem osiadań;
- odpowiednim skonstruowaniu śluz zlokalizowanych na obszarze osiadań z zamiarem uodpornienia ich na możliwość osiadań;
- mosty drogowe i kolejowe powinny być projektowane jako układy statyczne wyznaczalne o przęsłach wolnopodpartych.

.....

Przyjęte parametry projektowanego Kanału Śląskiego jako drogi wodnej

	Studium 1963	Studium 1979
Klasa drogi wodnej	IV	IV
szerokość kanału	40 m	50 m
głębokość kanału	3,5 m	4,0 m
promień łuku osi kanału	800 m	1000 m
szerokość komory śluzy	12 m	12 m
głębokość na progu śluz		4 m
długość użytkowa śluz	180 m	190 m
prześwit pod mostami ponad NPP	5,25 m	6,5 m
szerokość przęsła żeglownego mostu	50 m	50 m

ISBN 978-83-953039-0-6

