

**P R Z E G Ł A D Z A C H O D N I O P O M O R S K I  
R O C Z N I K X X X I V ( L X I I I ) R O K 2 0 1 9 Z E S Z Y T 1**

---

**A R T Y K U Ł Y**

RYSZARD TECHMAN

ORCID: 0000-0003-2272-6032

Archiwum Straży Granicznej, Szczecin

e-mail: rysz.tech@wp.pl

**CZECHOSŁOWACKA ŻEGLUGA NA ODRZE  
W LATACH 1947–1957**

**CZĘŚĆ II<sup>1</sup>**

Słowa kluczowe: żegluga czechosłowacka, żegluga odrzańska, transport wodny śródlądowy, eksploatacja Odry, Czechosłowacja

Keywords: Czechoslovakian navigation, Oder navigation, inland waterways transport, exploitation of the Oder, Czechoslovakia

**Działalność gospodarcza czechosłowackiej spółki żeglugowej**

**Zasady eksploatacji**

Umowa ramowa między polskim i czechosłowackim armatorem z 26 listopada 1948 roku nazbyt ogólnie traktowała wiele kwestii, zwłaszcza eksploatacyjnych i technicznych. Z tego względu oba przedsiębiorstwa żeglugowe opierały się w codziennej działalności również na ustaleniach, które zapadały podczas

---

<sup>1</sup> Część I, odnosząca się przede wszystkim do zagadnień organizacyjno-prawnych i kadrowych, zob. R. Techman, *Czechosłowacka żegluga na Odrze w latach 1947–1957. Część I*, „Przeegląd Zachodniopomorski” 2018, z. 1, s. 145–167.

wspólnych konferencji i spotkań<sup>2</sup>. Znaczącym rozwiązaniem wielu problemów stało się „Porozumienie szczegółowe na rok 1950”, zawarte we Wrocławiu 9 marca tego roku przez Państwową Żeglugę Śródlądową i Czechosłowacką Żeglugę na Odrze (CSPO). Ujmowało ono sprawy organizacyjne (m.in. rozmieszczenia i rodzaju placówek CSPO nad Odrą, dyspozycji taborem), tzw. ruchowe (jednostek pływających, rozładunku i załadunku, wykorzystania holowników), handlowe (warunków przewozowych, akwizycji, opłat za przeładunek, dokumentów, dzierżawy obiektów portowych) oraz finansowe (kosztów wspólnych ekspozytur, utrzymania stacji bunkrowych, sposobów rozliczeń, pożyczek węgla bunkrowego)<sup>3</sup>. Ustalenia kolejnego z porozumień szczegółowych (na 1951 r.), ostatniego w ogóle (uzupełnianego później uzgodnieniami na kilku naradach, np. z 18 lutego 1953 i 11 maja 1955 r.), stanowiły podstawę współdziałania w następnych latach. Od 1952 roku zaniechano tej formy rozwiązywania wspólnych problemów z powodu stopniowego wprowadzania przez polskiego przewoźnika żeglugi całodobowej, z której czechosłowacki armator zrezygnował<sup>4</sup>.

Przez pierwszych kilka lat, a ściślej w okresie 1948–1951, współpraca obu przedsiębiorstw opierała się na następujących zasadach:

1. Jednostki holownicze Państwowej Żeglugi na Odrze (PŻnO) i CSPO podlegały wspólnej dyspozycji i razem obsługiwały barki obu przedsiębiorstw.
2. Barki czechosłowackie i polskie ładowane i rozładowywane były w portach rzecznych oraz w Szczecinie według kolejności wpłynięcia.
3. Ekspozytury trasowe, usytuowane między Wrocławiem a Szczecinem, wykonywały czynności dla obu przewoźników, którzy ponosili koszty

---

<sup>2</sup> Národní archiv České republiky Praha (dalej: NA Praha), Úřad předsednictva vlády (dalej: ÚPV) – B (běžná spisovna), karton (dalej: kr.) 958: odpis bezúročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD; tamże, Ministerstvo dopravy (dalej: MD) I, kr. 298: sprawa umowy z PŻnO.

<sup>3</sup> Tamże, MD I, kr. 298; Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APS), Państwowa Żegluga na Odrze (dalej: PŻnO), sygn. 38, s. 1–11; M. Zawadka, *Społeczne i gospodarcze aspekty wykorzystania Odry po II wojnie światowej*, 1999, s. 129–130, mps rozprawy doktorskiej, Biblioteka Uniwersytetu Zielonogórskiego.

<sup>4</sup> Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: APW), Państwowa Żegluga na Odrze – Dyrekcja Wrocław (dalej: PŻnO-DW), sygn. 2/41, s. 148: notatka z narady roboczej 11.05.1955 r. we Wrocławiu; Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej: AAN), Ministerstwo Żeglugi (dalej: MŻ), sygn. 121, s. 34–40: „Obsługa tranzytu przez żeglugę śródlądową i stan przygotowania portów rzecznych” – 24.10.1956 r.; M. Zawadka, *Odrzańska żegluga śródlądowa w okresie planu sześcioletniego*, „Zeszyty Odrzańskie” 2002, nr 22, s. 33–34.

ich utrzymania proporcjonalnie do stanu taboru holowniczego i barkowego. Czechosłowacy korzystali z ich usług przede wszystkim w zakresie dyspozycji taborem, zaopatrywania holowników w paliwo i załóg pływających w środki finansowe, uzupełniania osprzętu.

4. Strony prowadziły akwizycję ładunkową na terenie swoich krajów, tzn. PŻnO w Polsce, a CSPO w Czechosłowacji.
5. Czechosłowacka Żegluga na Odrze sp. z o.o. stosowała przy przewozie polskich towarów polskie taryfy przewozowe<sup>5</sup>.

Od połowy 1952 roku zmienił się charakter współpracy obu przedsiębiorstw. Zaprzestano zwłaszcza wspólnej dyspozycji jednostkami pływającymi (głównie dlatego, że obcy tabor pracował tylko w dzień), holowniki czechosłowackie obsługiwały przede wszystkim barki tego armatora, a polskie swojego przewoźnika z Wrocławia. Dochodziło wprawdzie do wymiany usług holowniczych na zasadzie ścisłej wzajemności i przy zastosowaniu odpowiedniego wskaźnika odpłatności, lecz miała ona doraźny, a nie stały charakter. Współdziałanie w zakresie spraw handlowych, obsługa taboru w portach rzecznych czy ogólne sprawy organizacyjne pozostały w zasadzie bez zmian<sup>6</sup>.

Właściwie już w pierwszych latach działalności decydującym w Czechosłowacji przestały odpowiadać niektóre warunki eksploatacji na Odrze. Odnosiły się one zwłaszcza do tzw. zasady porządkowej, która przewidywała załadunek i wyładunek oraz holowanie według kolejności wpływających barek. Miała być ona dlań niekorzystna wobec ilościowej i ładunkowej przewagi taboru polskiego przewoźnika. Kierownictwo z Ostrawy zdawało sobie jednak sprawę z tego, że przyjęty stan prawny nie pozwalał na zmianę, a jakiegokolwiek naruszenie umownych ustaleń mogłoby w praktyce doprowadzić do rozłamu w transportowym związku przedsiębiorstw czechosłowackiego i polskiego<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> AAN, MŻ, sygn. 121, s. 34–40: „Obsługa tranzytu...”.

<sup>6</sup> APW, PŻnO-DW, sygn. 2/41, s. 148: Notatka z narady roboczej 11.05.1955 r. we Wrocławiu; AAN, MŻ, sygn. 121, s. 34–40: „Obsługa tranzytu...”. Ponieważ Czechosłowacy nie ustanowili swoich przedstawicieli w Malczycach, Nowej Soli i Krośnie Odrzańskim, usługi na rzecz obcej strony (m.in. pomoc w wypadku awarii, sprawy odprawy celnej i granicznej) wykonywały odpłatnie placówki Żeglugi na Odrze. Również w zakresie składowania, rozładunku i bunkrowania jednostek pływających czechosłowackie stacje bunkrowe w Koźlu, Wrocławiu i Cigacicach prowadził polski armator, stosując stawki taryfowe obowiązujące w śródlądowych portach rzecznych.

<sup>7</sup> NA Praha, MD I, kr. 822: pismo ČPO do MD z 18.05.1950 r.

### Eksploracja taboru pływającego

Warunkiem bytu czechosłowackiej żeglugi na Odrze była odpowiednia liczba jednostek pływających armatora z Ostrawy (ČPASO), który utracił w czasie wojny niemal cały tabor, gdyż ze 102 holowników i barek odzyskał do połowy stycznia 1948 roku ledwie kilkanaście z nich. Część z nich przetrwała okres wojenny w Czechosłowacji lub powróciła z brytyjskiej strefy okupacyjnej Niemiec, kilka znajdowało się na przejętych przez Polskę obszarach niemieckich, tyleż przekazała sowiecka armia, która nadal dysponowała zdecydowaną większością mienia rzeczno-państwa nad Wełtawą<sup>8</sup>. W związku z tym, że rokowania z ZSRR w sprawie jego powrotu przeciągały się (a zakończyły fiaskiem), rząd RCS podjął decyzję o budowie w swoich stoczniach nowego taboru, jak również zdecydował się na zakupy w Holandii. Ponadto, w drodze odgórnego rozporządzenia, odrzański armator miał przejąć z Łaby 25 jednostek pływających, co świadczyło o tym, że decydenci w Pradze przykładali wtedy jeszcze niemałe znaczenie do eksploatacji Odry<sup>9</sup>.

Przychylny stosunek polskich władz administracyjnych i wojskowych umożliwił Czechosłowacji żeglugę na Odrze na progu sezonu nawigacyjnego 1948 roku, a więc przed formalnym powołaniem spółki z ograniczoną odpowiedzialnością i udzieleniem jej koncesji. Podległe kilku resortom placówki otrzymały polecenie nieczynienia przeszkód w przekraczaniu granicy i wwiezieniu obcego taboru na rzekę<sup>10</sup>. Pierwszy zestaw jednostek pływających na trasę odrzańską uformowano w Niemczech, skąd wypłynął on z początkiem kwietnia tegoż roku z ośmioma barkami (trzy z nich zawierały 1213,9 t kaolinu) i ciągnięty przez holownik „President Beneš” 27 dnia tegoż miesiąca dopłynął do portu

<sup>8</sup> NA Praha, MD I, kr. 821: pismo ČPASO z 12.01.1948 r. do MD; pismo CSPO z 1.03.1950 r. do MD; AAN, MŽ, sygn. 598, s. 35: pismo MK z 14.04.1947 r. do MSZ. Armator z Ostrawy powinien otrzymać od SPO w sumie 54 barki o nośności 27 632 t i 22 holowniki (7200 PS), razem 76 jednostek, o łącznej ówczesnej wartości 366 mln Kčs.

<sup>9</sup> NA Praha, ÚPV-B, kr. 958: odpis bezuročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD; tamże, MD I, kr. 810: pismo ČPO z 2.05.1949 r. do MD.

<sup>10</sup> Sposób jego traktowania po wplynięciu z Niemiec na szlak odrzański, zasady stosowania polskich przepisów nawigacyjnych i porządkowych czy wyznaczenie punktu kontrolnego celnego i paszportowego w dolnym odcinku Odry (Gryfino) zostały ustalone na konferencji w Urzędzie Wojewódzkim Szczecińskim 2.04.1948 r. – AAN, Ministerstwo Ziem Odzyskanych (dalej: MZO), sygn. 347, s. 20–21: pismo MK z 16.03.1948 r., pismo MZO z 23.03.1948 r.; Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie (dalej: AMSZ), zespół 28, wiązka 13, t. 80, s. 42, s. 98: pismo MK z 22.03.1948 r.; APS, Urząd Wojewódzki Szczeciński (dalej: UWS), sygn. 1369, s. 225; APS, Urząd Pełnomocnika Rządu do Zagospodarowania Portu Szczecińskiego, sygn. 4: protokół z konferencji w UWS z 2.04.1948.

szczecińskiego, inaugurując wodne połączenie towarowe Szczecina z Czechosłowacją<sup>11</sup>. Po rozładowaniu glinki kaolinowej, którą morzem wyekspediowano do Szwecji, barki załadowały rudę i popłynęły rzeką do Koźła, skąd ładunek ten trafił na wagonach kolejowych do południowego sąsiada Polski.

Tabor czechosłowacki wpływał na Odrę sukcesywnie z Łaby i poprzez kanały niemieckie, tworząc zaczątki flotylli odrzańskiej tego państwa<sup>12</sup>. Wraz z wejściem Czechosłowacji Odra nabrała – w sensie transportowym – znaczenia międzynarodowego (jeśli pominąć udział żeglugi radzieckiej). Szlak odrzański umożliwił „zbliżenie” z portami bałtyckimi i Skandynawią, ułatwiając polskiej stronie zdobywanie tranzytu.

Po odzyskaniu części starego taboru, otrzymaniu nowego ze stoczni krajowych i zagranicznych oraz dzięki administracyjnemu przydziałowi przewoźnik w Ostrawie, który dysponował mieniem pływającym (spółka we Wrocławiu nie była jego właścicielem), posiadał w końcu 1948 roku 57 jednostek, w tym 9 sił holowniczych o mocy 2950 KM oraz 48 barek o nośności 27 976 ton. W przewozach na Odrze brało udział w ciągu tego roku 8 jednostek holowniczych oraz 25 barek (14 871 ton), natomiast na Łabie łódź motorowa i trzy barki (1745 t), pozostałe jednostki były w remoncie<sup>13</sup>. Wielkość taboru czechosłowackiej żeglugi na Odrze w kolejnych latach przedstawiono w tabeli 1.

Liczba holowników i barek powiększała się do końca 1951 roku, zgodnie z założeniem, że będzie wzrastała w miarę zainteresowania czechosłowackiego handlu zagranicznego. W następnym roku obcy armator zaprzestał jednak rozwijania parku pływającego na odrzańskiej trasie i, ze względów ekonomicznych, wycofywał się na Łabę<sup>14</sup>.

---

<sup>11</sup> NA Praha, ÚPV-B, kr. 958: odpis bezúročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD; APS, UWS, sygn. 947, s. 15.

<sup>12</sup> Po wspomnianym wyżej zestawie, kolejny, również z 8 barkami, przyprowadził 6.06.1948 r. holownik „Vítkovice”, następnie przybył holownik M 20 (22.06.1948 r. z jedną barką), potem z 8 barkami holownik „President Masaryk” (20.07.1948 r.), a 22.10.1948 r. holownik „Traktor VIII” (6 barek). Na Odrze od dawna znajdował się holownik „Josef Ressel”, remontowany w jednej ze stoczni – NA Praha, ÚPV-B, kr. 958: odpis bezúročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD; *Czechoslovenska Plavebni Spolecnost Oderska*, „Szczecin” 1948, nr 20, s. 5.

<sup>13</sup> NA Praha, ÚPV-B, kr. 958: odpis bezúročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD.

<sup>14</sup> Archiv Ministerstva Zahraničních věci Praha (dalej: AMZV Praha), Teritoriální Odbor (dalej: TO), kr. 2: pismo Ambasady RCS w Warszawie do MZV – przegląd kontaktów urzędników ambasady za listopad 1953 r.

Tabela 1. Czechosłowacki tabor na Odrze (stan na 31 grudnia danego roku)

Rok	Holowniki		Barki (łódzie)	
	liczba	moc (KM)	liczba	ton
1948	9	3 100	48	27 976
1949	13	4 350	55	31 602
1950	14	4 500	72	41 428
1951	16	4 930	79	46 569
1952	15	5 550	52	29 633
1953	15	5 550	52	29 633
1954	10	2 643	32	17 313
1955*	9	2 700	31	17 000

\* Dane polskie.

Źródło: NA Praha, MD II, kr. 685: „Zpráva o československé plavbě na Odře” – V 1955; AAN, MŽiGW, sygn. 16/6: Analiza dotychczasowego wykonania postanowień umowy zawartej między Żegluga na Odrze a ČSPLO w sprawie żeglugi śródlądowej na wodach obu państw w 1956 r. – 24.09.1956 r.

Poziom techniczny czechosłowackiego taboru na Odrze właściwie nie budził większych zastrzeżeń. We wrześniu 1953 roku eksperci oceniali stan jego wyposażenia i utrzymania najczęściej (77,6%) jako dobry lub bardzo dobry, pozostały miał wykazywać mniejsze lub większe zaniedbania<sup>15</sup>. Połowę wszystkich barek (26), które pływały wtedy na Odrze, wybudowały po II wojnie światowej stocznie w Pradze i Ústí nad Łabą oraz holenderskie, najstarsza natomiast, z 1892 roku, służyła za barkę magazynową w Szczecinie<sup>16</sup>. Spośród sił holowniczych dokładnie 7 (50%) otrzymała Czechosłowacja w latach czterdziestych XX wieku ze stoczni własnych lub holenderskich, inne pochodziły z okresów wcześniejszych ze stoczni niemieckich: Koźle, Wrocław, Szczecin i holenderskiej Zwijndrecht<sup>17</sup>. Poza holownikami Czechosłowacka Żegluga na Odrze dysponowała w 1953 roku barką warsztatową D-1 (długość 46,60 m, szerokość 6,85 m), służącą do

<sup>15</sup> NA Praha, MD I, kr. 383: „Zpráva o výsledku prohlídek plavidel Čs. Plavby labsko-oderské, n.p., na Odře v Polsku v měsících srpnu a září 1953”.

<sup>16</sup> Tamże.

<sup>17</sup> Na Odrze pływały wtedy następujące holowniki: „Bečva” (1949), „Bohumin” (1948), „Hana” (1949), „Karviná” (1927), „Libeň” (1902), „Moskva” (1912), „Opava” (1947), „Oslava” (1949), „Ostrava” (1947), „Praděd” (1913), „Říp” (1895), „Sněžka” (1903), „Troja” (1902), „Vítkovice” (1947) – NA Praha, MD I, kr. 383: „Zpráva o výsledkuprohlídekplavidelČs. Plavbylabsko-oderské, n.p., na Odře v Polsku v měsících srpnu a září 1953”.

wykonywania różnego rodzaju napraw, którą ustawiono przy nabrzeżu Parnica w porcie szczecińskim. Centralne składy (magazyny materiałowe) były w Koźlu, pomocnicze – w Szczecinie<sup>18</sup>.

Do remontu taboru Czechosłowacy pozyskali w grudniu 1948 roku w dzierżawę port i stocznię rzeczną w Ratowicach. Dokonywali również napraw w Szczecinie, gdzie „zimowała” duża część ich jednostek pływających. Po rezygnacji z ratowickiej stoczni w połowie 1952 roku obcy armator wydzierżawił stocznię „Rybarze” w Koźlu<sup>19</sup>.

### Przewozy odrzańskie spółki czechosłowackiej

W okresie pierwszych trzech lat działalności czechosłowacki armator przetransportował łącznie 184 060 t, z czego 26 826,8 t poza Odrą (14,6%). Przedstawiono to w tabeli 2<sup>20</sup>.

Na Odrze eksploatowana była droga Gliwice/Koźle – port szczeciński (i odwrotnie), na której w omawianym okresie CSPO przewiozła 157 233 t, przy czym 63 654 t stanowiła masa tranzytowa własnego kraju (40,5 %), głównie importowana (60 711 t), gdyż eksport, niewystępujący w 1948 roku, osiągnął w roku następnym zaledwie niecałe 3 tys. t. Więcej, bo trzy piąte całości przewozów – 93 579 t (59,5%), dotyczyło ładunków polskich. Były to w istocie towary masowe: węgiel na eksport (81 654 t) oraz ruda żelaza w imporcie (11 925 t). Ładunki polskiego węgla ze Śląska do portu szczecińskiego wprawdzie mocno uzależniały czechosłowackiego armatora od tych dostaw, ale dawały mu możliwość żeglugi w obie strony, czyli w dół i górę rzeki, gdyż ze Szczecina woził on do Koźla/Gliwic rudę. Z kolei taborem PŻnO dokonano w ciągu kilku miesięcy 1948 i do końca 1949 roku transportu 112 519 t ładunków czechosłowackich, na które składała się właściwie tylko importowana ze Skandynawii ruda żelaza (i wypałki piritowe), przede wszystkim dla huty w Vítkovicach<sup>21</sup>.

<sup>18</sup> Tamże.

<sup>19</sup> Tamże, MD I, kr. 813: pismo ČSPO do MD z 18.09.1948 r. w sprawie przejęcia stoczni w Ratowicach; protokół z 4.12.1948 r. w sprawie przekazania CSPO stoczni i portu w Ratowicach; pismo CSPO do MK w Warszawie z 7.03.1949 r. w sprawie stoczni w Ratowicach; APS, PŻnO, sygn. 22, s. 35–36, 62–63: sprawozdanie PŻnO za 1948 i 1949 r.

<sup>20</sup> Statystyka zawiera dane spółki akcyjnej, a następnie przedsiębiorstwa państwowego w Ostrawie, która ujmowała zwłaszcza wyniki działalności eksploatacyjnej spółki z o.o. we Wrocławiu.

<sup>21</sup> NA Praha, ÚPV-B, kr. 958: odpis bezuročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD.

Tabela 2. Wyniki działalności przewozowej w latach 1947–1949 (t)

Rok	Poza Odrą	Na Odrze		
		armator czechosłowacki		armator polski
		ładunki własne	ładunki polskie	ładunki czechosłowackie
1947				
Eksport	2 957	–	–	–
Import	1 892	–	–	–
Razem 1947	4 849	–	–	–
1948				
Eksport	6 986	–	20 673	–
Import	3 715	18 344	2 744	12 752
Razem 1948	10 701	18 344	23 417	12 752
1949				
Eksport	5 789	2 943	60 981	–
Import	1 704	42 367	9 181	99 767
Inne	3 783	–	–	–
Razem 1949	11 276	45 310	70 162	99 767
Ogółem 1947–1949	26 826	63 654	93 579	112 519

Źródło: AMZV Praha, ZÚ Varšava 1945–1955, kr. 98: „Přiloha k zápisu 300. Schůze meziministerské koordinační dopravní komise” – 14.02.1950 r.

Przewozy zewnętrzne dotyczyły zwłaszcza drogi na Łabie, między czechosłowackimi portami śródlądowymi a Hamburgiem, ale także Rotterdamem, jak również trasy Łaba – kanały niemieckie – Szczecin. Szczegółowa statystyka za rok 1948, którą dysponujemy, pozwala nam wskazać rodzaje towarów na drogach poza Odrą (łącznie jednak z odcinkiem od granicy z Niemcami do Szczecina), w niemalym stopniu drobnicowych. Przeważał wtedy eksport (6986 t z 10 701,5 t), który przede wszystkim obejmował kaolin, a także węgiel dla Sowieckiej Strefy Okupacyjnej Niemiec (1281 t), zaś w mniejszym zakresie materiały budowlane i maszyny. W imporcie do Czechosłowacji pojawiły się następujące towary: miedź (1032,6 t), ruda żelaza (922,7 t), olej jadalny (903 t), sól (266 t), potaż (255 t), żywica (232,7 t), poza tym w niewielkich ilościach ałun i aerodyna<sup>22</sup>. Kilka lat później kierunek ten był wykorzystywany zwłaszcza podczas niskich stanów wody między Koźlem a Gryfinem, kiedy dochodziło tam do zatrzymania żeglugi. Kanałami na terytorium NRD przewożono wtedy fosfaty, apatyty i miedź,

<sup>22</sup> Tamże.



a z Magdeburga brykiet do północnych portów tego kraju, przede wszystkim do Barth i Rostocku<sup>23</sup>.

Resort transportu w Pradze nie bez racji uważał, że interesy swego przedsiębiorstwa żeglugowego we Wrocławiu uda się obronić tylko wtedy, gdy uniezależni się ono od dostaw towarów polskich, a otrzyma wsparcie własnego handlu zagranicznego, zwłaszcza eksportu. Poprawę sytuacji miał również przynieść rozwój własnego rejonu przeładunkowego w Szczecinie oraz wzrost połączeń liniowych portu szczecińskiego ze światem. Pozwoliłoby to rzekomo „wyzwolić się z niewoli stosunków, które się we współpracy z polską żeglugą wytworzyły i które są dla naszej eksploatacji na Odrze wielce niekorzystne”<sup>24</sup>.

W drugiej połowie lat czterdziestych XX wieku żegluga na Odrze stanowiła dla państwa nad Wełtawą istotny, choć nie najważniejszy kierunek eksploatacji śródlądowych dróg wodnych. Świadczyć o tym mogą wyniki przedsiębiorstwa rzeczno-jezdnego tego kraju na Łabie (ČSPL), które przewiozło między Czechosłowacją a Hamburgiem następujące wielkości ładunków: 1946 – 216 tys. t; 1947 – 161,9 tys. t; 1948 – 361 tys. t; 1949 – 367,9 tys. t. Droga do portu hamburskiego była korzystniejsza ze względów ekonomicznych oraz gwarancji szybkich i regularnych linii oceanicznych, czego niestety nie zapewniał port szczeciński<sup>25</sup>.

Należy dodać, że w tym okresie, poza czechosłowacką i polską żeglugą, przewozami na Odrze zajmowało się także przedsiębiorstwo Sowieckojego Parachodnoje Obszczestwo (SPO), które w 1948 roku dysponowało podobno około 600 barkami i 100 holownikami<sup>26</sup>. Działalność wszystkich armatorów potwierdza to, że Odrą szły przede wszystkim towary masowe, zwłaszcza polski węgiel w eksporcie lub czechosłowacka ruda w imporcie.

Czechosłowacki armator podjął także próbę przedłużenia żeglugi do Świnoujścia, gdzie pojawiły się możliwości przeładunków w relacji statek morski – barka. Takie rejsy po rudę prowadzono od końca lat czterdziestych (właściwie do

---

<sup>23</sup> AMZV Praha, Zastupitelský Úřad (dalej: ZÚ) Varšava 1945–1955, kr. 91: pisma konsula generalnego RCS w Szczecinie z 21.05 i 1.09.1951 r. do MZV i Ambasady RCS w Warszawie.

<sup>24</sup> Tamże, kr. 98: „Příloha k zápisu 300. Schůze meziministerské koordinační dopravní komise” – 14.02.1950.

<sup>25</sup> Tamże.

<sup>26</sup> NA Praha, ÚPV-B, kr. 958: odpis bezúročných státních zápůjček u národních dopravních podniků ČSPLO, ČSPO a ČSPD; szerzej o obecności ZSRR na Odrze: R. Techman, M. Zawadka, *Armia radziecka na Odrze po II wojnie światowej*, „Studia Śląskie” 2001, t. 60, s. 273–311; R. Techman, *Umowy polsko-radzieckie o przewóz ładunków Odrą w latach 1947–1951*, „Zeszyty Odrzańskie” 2001, nr 20, s. 115–141.

1951 r.), ale miały one charakter doraźny. Żegluga na Zalewie Szczecińskim była bowiem uzależniona od konieczności spełnienia warunków natury administracyjno-nawigacyjnej i wiązała się z większym ryzykiem ze względu na zmienność czynników atmosferycznych na tym akwenie. Daleko ważniejsze były jednak wysokie koszty holowania, które narzucała polska taryfa holownicza<sup>27</sup>.

Niekorzystny wpływ na bieżącą działalność żeglugową, a tym samym i wyniki ekonomiczne, miała sezonowość pracy wynikająca z sytuacji nawigacyjnej na Odrze. Z reguły żegluga trwała od pierwszej dekady marca do połowy grudnia danego roku (z odstępstwem od kilku do kilkunastu dni), ale stany wody na tej rzece, najczęściej niskie, a rzadziej wysokie, powodowały, że przewozy były niekiedy całkowicie wstrzymywane<sup>28</sup>. W związku z tą sytuacją Czechosłowacy na przykład oddali w dzierżawę z końcem marca 1954 roku 9 barek do dyspozycji wschodnioniemieckiego towarzystwa żeglugowego DSU<sup>29</sup>.

Obca spółka miała też poważne problemy eksploatacyjne powodowane niedostatkami ładunków. Odrą szły nadal znikome ilości towarów na eksport, a dostarczana masa polskiego węgla nie wystarczała, by uniknąć wielodniowych przestojów taboru. W praktyce spółka ta była zmuszona koncentrować w portach kozielskim i szczecińskim wiele jednostek pływających, nieraz długo oczekujących na załadunek lub rozładunek<sup>30</sup>.

W działalności gospodarczej czechosłowackiej żeglugi na Odrze nie małą przeszkodę stanowiły polskie stawki przewozowo-przeładunkowe<sup>31</sup>. Korzystna dla CSPO Jednolita Taryfa Tranzytowa (JTT), wprowadzona przez Polskę w 1950

---

<sup>27</sup> Całkowity koszt przewozu ładunków (z holowaniem) ze Szczecina do Świnoujścia (65 km) wynosił w najlepszym wypadku tyle, ile przewoźne z Koźła do Szczecina (648 km) – AMZV Praha, TO, kr. 3: pismo konsula generalnego RCS w Szczecinie z 21.06.1955 r. do MZV i Ambasady RCS w Warszawie; tamże, kr. 4: pismo MD z 17.03.1953 r. do konsula generalnego RCS w Szczecinie, pismo MD z 23.01.1953 r. do MZV; APS, Polska Izba Handlu Zagranicznego, Oddział Morski w Szczecinie (dalej: PIHZ-OM), sygn. 77: pismo CSPO z 17.10.1953 do PIHZ-OM w Szczecinie.

<sup>28</sup> Przerwa nawigacyjna w 1950 r. trwała 84 dni, w kolejnym roku – 51, z kolei w 1952 r. – 45 dni – APS, PIHZ-OM, sygn. 77: pismo CSPO z 17.10.1953 r. W okresie 26.08.1953–03.1954 r. warunki żeglugowe i pogodowe całkowicie wstrzymały eksploatację na Odrze.

<sup>29</sup> AMZV Praha, ZÚ Varšava 1945–1955, kr. 91: pismo konsula generalnego RCS w Szczecinie z 4.09.1954 r. do MZV i Ambasady RCS w Warszawie; tamże, TO, kr. 3: pismo konsula generalnego RCS w Szczecinie z 21.06.1955 r. do MZV i Ambasady RCS w Warszawie.

<sup>30</sup> Tamże, TO, kr. 4: informacja konsula RCS w Katowicach z 25.09.1954 r. dla Ambasady RCS w Warszawie i MZV; tamże, ZÚ Varšava 1945–1955, kr. 91: pismo konsula generalnego RCS w Szczecinie z 4.09.1954 r. do MZV i Ambasady RCS w Warszawie.

<sup>31</sup> Praga miała swobodę w ustalaniu stawek, gdy w grę wchodziły towary przewożone własnym taborem i były kierowane do RCS lub pochodziły z tego kraju. W wypadku obcych ładunków

roku, obejmująca fracht kolejowy i wodny łącznie z kosztami przeładunku w portach morskich, nie była wobec niej stosowana. Koszty obcego armatora obliczano według Taryfy Towarowej Żeglugi Śródlądowej, która nie przewidywała specjalnych stawek tranzytowych. Inne były wysokie i zniechęcały Czechosłowaków do przewozów barkowych Odrą, zważywszy, że ich ładunki transportowane koleją do i ze Szczecina odbywały się przy dogodnych stawkach JTT<sup>32</sup>.

Sytuacja na Odrze oraz w portach Szczecina i Koźła nie zachęcała również czechosłowackich central handlu zagranicznego do wyboru drogi wodnej przez Polskę. Obroty przez Szczecin utrudniała m.in. wysoka taryfa holownicza, niskie raty przeładunkowe, braki składu konsygnacyjnego na cement i barkowego taboru przeładunkowego. Z kolei port w Koźlu nie dysponował odpowiednimi składami i dźwigami, robotnikami do przeładunku drobnicy, dostateczną ilością wagonów kolejowych. Przeszkodą była także nierytmiczność nadchodzenia ładunków, która brała swój początek w porcie szczecińskim, na skutek czego towar albo zalegał na placach, albo – z ich braku lub dla zaoszczędzenia dodatkowego przeładunku – czekał na barkach, wytrącając je z normalnej eksploatacji<sup>33</sup>.

Niepomyślną sytuację pogłębiały wysokie koszty przeładunku portowego, które – sumowane z wydatkami za przewóz wodą – utrudniały konkurowanie z transportem kolejowym na całej trasie od granicy do i ze Szczecina. Polski armator odrzański, w gestii którego znajdowały się urzędnicy, magazyny i place składowe w portach Koźła i Gliwic, unikał przyjmowania do przeładunku części

---

tranzytowych, idących polskim taborom, stawki wyznaczał jego właściciel (PŽnO) – NA Praha, MD I, kr. 822: pismo ČPO do MD z 18.05.1950 r.

<sup>32</sup> APS, PIHZ-OM, sygn. 77: protokół z 2. posiedzenia podkomisji Komisji Morskiej PIHZ-OM w Szczecinie z 26.01.1954 r., protokół z 52. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie z 5.12.1953 r.; „Memoriał Komisji Morskiej w Szczecinie przy Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego w sprawie wpływu pracy portów rzecznych w Koźlu i Gliwicach na pracę i rozwój portu szczecińskiego” – grudzień 1953 r. Dopiero w grudniu 1955 r. została opracowana taryfa przeładunkowa i spedycyjna dla tranzytowych towarów przeładowywanych w polskich portach rzecznych na Odrze. Przeciętnie opłaty kształtowały się o ok. 50% niżej od stawek krajowej taryfy za usługi w portach śródlądowych. Była ona stosowana właściwie tylko dla tranzytu czechosłowackiego – AAN, MŻ, sygn. 121, s. 34–40: „Obsługa tranzytu przez żeglugę śródlądową i stan przygotowania portów rzecznych” – 24.10.1956 r.

<sup>33</sup> APW, Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej (dalej: ZŻŚ), sygn. 2/529, s. 18–23: „Notatka w sprawie tranzytu czechosłowackiego”; APS, PIHZ-OM, sygn. 60: „Memoriał Komisji Morskiej Polskiej Izby Handlu Zagranicznego w Szczecinie w sprawie kierunku rozwoju żeglugi śródlądowej na Odrze” – październik 1954 r.; tamże, sygn. 77: pismo CSPO z 17.10.1953 r. do PIHZ-OM w Szczecinie, „Memoriał Komisji Morskiej w Szczecinie przy Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego w sprawie wpływu pracy portów rzecznych w Koźlu i Gliwicach na pracę i rozwój portu szczecińskiego” – grudzień 1953 r.

obcych towarów masowych i półmasowych, zwłaszcza jednak pracochłonnej drobnicy. Na przykład dla apatytów, fosforytów, papierówki, celulozy, cukru, orzeszków ziemnych, żelaza, kaoliny, tarcicy czy papieru wynajmował jedynie swe urządzenia przeładunkowe wraz z ich obsługą. Robotników do prac załadunkowych i wyładunkowych na barkach i wagonach Czechosłowacy musieli werбовать we własnym zakresie na miejscowym rynku pracy. O ile w Koźlu ten sposób naboru siły roboczej był na ogół możliwy, to w Gliwicach, położonych w okręgu wysoce uprzemysłowionym, pozyskanie pracowników według stawek pozostających w granicach opłacalności było wprost niemożliwe. Z tego też powodu koszty przeładunku w tamtejszym porcie były o 30–50% wyższe niż w Koźlu, te z kolei kilkukrotnie (trzy do sześciu razy – w zależności od towaru) przewyższały stawki w porcie szczecińskim<sup>34</sup>.

Przewozy czechosłowackiej żeglugi na Odrze wzrastały do 1952 roku, kiedy osiągnięto pułap blisko 190 tys. t, przy najwyższych transportach własnych ładunków, a najniższych – polskich. Od następnego roku zaznaczyła się tendencja odwrotna: przewozy malały (niewielki wzrost w 1955 r.) niedostatecznie zasilane czechosłowacką masą towarową, a narastało znaczenie ładunków polskich. Zdecydowanie dominowały towary w imporcie, których najwięcej przywieziono w 1951 roku (87,9 tys. t – 79,5% całości), z kolei najwyższa wielkość eksportu miała miejsce w roku poprzedzającym – 23,6 tys. t (31%). Po 1951 roku udział eksportu malał, by w 1954 roku osiągnąć najniższy stan – 1,2 tys. t (2,2%). Przez Szczecin w górę rzeki (w imporcie) przetrucano właściwie tylko rudę żelaza, najpierw ze Skandynawii, a następnie przede wszystkim z Chin.

Czechosłowacka żegluga na Odrze nie była rentowna, co więcej, ze wzrostem przewozów rosły też straty armatora. Oprócz wcześniej sygnalizowanych czynników eksploatacyjnych na ich wysokość istotnie rzutowała reforma monetarna w Polsce (koniec 1950 r.), która przez niekorzystny kurs korony do złotego spowodowała nadspodziewanie duży deficyt. Aby go minimalizować, resort transportu RCS postanowił w połowie 1952 roku obniżyć przewozy odrzańskie

---

<sup>34</sup> APS, PIHZ-OM, sygn. 77: protokół z 52. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie z 5.12.1953 r., pismo CSPO z 17.10.1953 r., „Memoriał Komisji Morskiej w Szczecinie przy Polskiej Izbie Handlu Zagranicznego w sprawie wpływu pracy portów rzecznych w Koźlu i Gliwicach na pracę i rozwój portu szczecińskiego” – grudzień 1953 r.; protokół z 2. posiedzenia podkomisji Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie z 26.01.1954 r., pismo Żegluga na Odrze z 20.02.1954 r. do PIHZ-OM w Szczecinie; protokół z 1. posiedzenia podkomisji powołanej do opracowania zagadnienia wpływu pracy portów rzecznych w Koźlu i Gliwicach na pracę i rozwój portu szczecińskiego z 30.12.1953 r.; APW, ZZŚ, sygn. 2/529, s. 18–23: „Notatka w sprawie tranzytu czechosłowackiego”.

Tabela 3. Przewóz towarów Odrą (Między Koźlem/Gliwicami a Szczecinem i na odwrót) przez czzechosłowackiego przewoźnika (1950–1956)

Rok	Ładunki czzechosłowackie		Ładunki polskie		Razem
	tys. ton	%	tys. ton	%	tys. ton
1950*	76,7	54,3	64,6	45,7	141,3
1951	90,2	56,2	70,2	43,8	160,4
1952	131,2	69,6	57,3	30,4	188,5
1953	54,4	41,9	75,6	58,1	130,0
1954	47,5	50,0	47,5	50,0	95,0
1955	53,7	52,8	47,9	47,2	101,6
1956*	38,4	48,8	40,3	51,2	78,7
Ogółem 1951–1956	492,1	55,1	403,4	44,9	895,5

\* Dane czzechosłowackie.

Źródło: zestawiono na podstawie: R. Techman, *O sytuacji czzechosłowackich przedsiębiorstw morskich w Polsce w połowie lat 50. XX w.*, „Teki Archiwalne” 2006, t. 9 (31), s. 266; AAN, MZiGW, sygn. 16/6: analiza dotychczasowego wykonania postanowień umowy zawartej między Żegluga na Odrze a ČSPLO w sprawie żeglugi śródlądowej na wodach obu państw śródlądowych – 24.09.1956 r.; NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhuvládnihousesneni” – Dočasněpřerušenís. plavby na Odře” – 13.01.1957 r.; tamże, MD II, kr. 685: „Zpráva o československéplavbě na Odře” – maj 1955 r.

(zastępując je przede wszystkim transportem kolejowym), kierując 27 barek na Łabę<sup>35</sup>. Z kolei w roku następnym mniejsze straty przyniosło niewykonanie planu przewozów, podobnie jak w 1954 roku, kiedy na szlak łabski przesunięto 24 barki<sup>36</sup>. Poważne ograniczenie kosztów dało natomiast odzyskanie podatku obrotowego<sup>37</sup>, a także likwidacja stoczni w Ratowicach i poniechanie dzierżawy sowieckich holowników na Odrze. Poniesiono jednak dodatkowe wydatki w wyniku korzystania z pomocy niemieckich holowników na Odrze oraz opłat

<sup>35</sup> AMZV Praha, TO, kr. 4: notatka ze spotkania w Ministerstwie Komunikacji 25.06.1952 r.

<sup>36</sup> Tamże; NA Praha, ÚPV-T, kr. 1286: „Zpráva o výsledku revíse Československé plavby na Odře” – 30.07.1955 r.

<sup>37</sup> Czechosłowacy podjęli z początkiem lat pięćdziesiątych starania o obniżenie stawki podatku obrotowego z 5% do 1% – w takiej wysokości podatek płacił polski armator rzeczny. Różnica ta wynikała z traktowania Czechosłowaków jak firmy prywatnej, a nie państwowej. W ostatnich miesiącach 1950 r. władze w Warszawie zgodziły się na obniżkę tego podatku do żadanego poziomu, następnie (od 1951 r.) przestano go w ogóle pobierać, a w połowie 1953 r. obcy przewoźnik otrzymał jego zwrot za lata 1948–1950 – AAN, MZO, sygn. 955: pismo Polsko-Czechosłowackiej Komisji Komunikacji z 30.06.1950 r. do Ministerstwa Finansów; NA Praha, MD I, kr. 821: pismo Ministerstwa Finansów RP z 29.08.1950 r. do Prezydium WRN we Wrocławiu; tamże, UPV-T (tajna spisowna), kr. 1286: „Zpráva o výsledku revíse Československé plavby na Odře” – 30.07.1955 r.

kanałowych na trasie Magdeburg–Szczecin<sup>38</sup>. Generalnie biorąc, w latach 1948–1954 straty obcego armatora na Odrze wyniosły 64 031 531 Kčs<sup>39</sup>, a według innych szacunków do końca 1955 roku sięgnęły blisko 75 mln Kčs.

### Opuszczenie Odry przez Czechosłowację

Ujemny bilans ekonomiczny czechosłowackiej żeglugi na Odrze, którego oznaki były widoczne już w końcu lat czterdziestych, dał asumpt kierownictwu przedsiębiorstwa w Ostrawie, by postulować podjęcie rokowań z Polską w sprawie nowych warunków współpracy w żegludze śródlądowej. Układ Komunikacyjny z lipca 1947 roku nie spełniał wszystkich oczekiwań, dlatego np. negatywnie oceniano zarówno konieczność utrzymywania na Odrze tonażu w wysokości 30 000 t, jak i tzw. system kolejkowy przy przeładunkach w portach rzecznych. W połowie 1952 roku władze w Pradze zakładały likwidację sp. z o.o. we Wrocławiu, która ich zdaniem została utworzona tylko po to, aby wspierać Polskę na arenie międzynarodowej w uznaniu Odry za „narodową rzekę”. Wysunięto także pomysł porozumienia między NRD, Polską i RCS o wspólnym wykorzystaniu wszelkich dróg wodnych, bez względu na państwową przynależność jednostek pływających<sup>40</sup>.

Władze czechosłowackie obawiały się, że rozpoczęta wtedy redukcja taboru na Odrze może wywołać polityczne i gospodarcze reakcje władz PRL, uważających to posunięcie za odchodzenie od współpracy na tym odcinku<sup>41</sup>. W istocie było to zgodne z prawdą, gdyż strona polska zakładała silniejsze zaangażowanie obcego armatora, licząc nawet na ściągnięcie transportów z Łaby, co oznaczałoby osłabienie Hamburga na rzecz wzmocnienia portu szczecińskiego<sup>42</sup>.

Resort spraw zagranicznych w Pradze dopiero w 1954 roku przedłożył wniosek o likwidację spółki Czechosłowacka Žegluga na Odrze we Wrocławiu i przeniesienie jej praw na przedsiębiorstwo żeglugi łabsko-odrzańskiej (ČSPLO).

---

<sup>38</sup> NA Praha, MD II, kr. 735: „Rozbor nadplánove ztráty nár. Podniku čs. Plavba łabsko-oderská ve II pololetí 1952” – 16.03.1953 r., notatka o przeprowadzeniu bilansu rachunkowego ČSPLO za rok 1952 – 22–24.09.1953 r.

<sup>39</sup> Tamże, kr. 685: „Zpráva o československé plavbě na Odře” – maj 1955 r.

<sup>40</sup> AMZV Praha, TO, kr. 4: notatka ze spotkania w Ministerstwie Komunikacji 25.06.1952 r.

<sup>41</sup> Tamże, ZÚ Varšava 1945–1955, kr. 91: pismo konsula generalnego RCS w Szczecinie z 27.02.1953 r. do MZV.

<sup>42</sup> AAN, Urząd Rady Ministrów (dalej: URM), sygn. 2/332: pismo ministra żeglugi z 31.10.1954 r. dotyczące przedsiębiorstw RCS w Polsce.

Rząd RCS polecił MSZ przygotować rokowania z PRL – propozycje rozmów i wytyczne do nowego Układu Komunikacyjnego opracowano w końcu kwietnia następnego roku<sup>43</sup>.

Merytoryczną argumentację przed negocjacjami przyniosła Pradze wszechstronna analiza funkcjonowania jej przedsiębiorstw w Polsce, potwierdzająca złą sytuację finansowo-ekonomiczną rejonu portowego w Szczecinie i przewoźnika rzeczno-żeglarskiego. Potwierdzała ona to, co było już wiadome: niedostateczne zasilanie w towary, zarówno czechosłowackie, jak i obce, nierentowny transport na Odrze i przeładunek w polskich portach rzecznych. Według ówczesnych danych koszt przewozu tony towarów idących wodą ze Szczecina do Koźła, a z tego portu koleją do Chałupek na granicy, wynosił 86,05 Kčs, natomiast transport kolejowy na całej tej trasie (Szczecin–Chałupki) ponad trzykrotnie mniej (24,53 Kčs). Straty ponosił obcy przewoźnik również w przypadku przerzutu na tym szlaku polskich towarów. Wskazywano na negatywne oddziaływanie czynników zewnętrznych: reformy walutowej w Polsce, niestącej eksploatacji, niekorzystnych taryf; a także na przyczyny wewnętrzne: błędy kierownictwa, słabą organizację pracy i nieodpowiednią obsadę kadrową<sup>44</sup>.

Obawy władz polskich, że obce przedsiębiorstwa (żegluga i rejonu portowego) opuszczą wybrzeże nad Bałtykiem, miały istotny wpływ na podjęcie rokowań komunikacyjnych z Pragą. Rozumiano, że muszą im zostać stworzone lepsze niż dotychczas warunki funkcjonowania<sup>45</sup>. Obie strony spotkały się w Warszawie w dniach 9 lipca – 2 sierpnia 1955 roku, po czym obrady przerwano na ponad dwa miesiące i wznowiono je 19 października tego roku w stolicy RCS<sup>46</sup>.

W efekcie kompromisowych rozwiązań w kluczowych kwestiach 13 stycznia 1956 roku zawarto w Pradze nowy Układ Komunikacyjny między Polską a Czechosłowacją, który uzależniał rozwój współpracy w tej dziedzinie od stworzenia atrakcyjności ekonomicznej. Pracy decydenci nie chcieli przyjąć zasady uprzywilejowania i żadnych zobowiązań w stosunku do portów polskich, a działalność

---

<sup>43</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení – Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r.

<sup>44</sup> Tamże, ÚPV-T, kr. 1286: „Zpráva o výsledku revíze Československé plavby na Odře” – 30.07.1955 r.

<sup>45</sup> AAN, URM, sygn. 2/332: pismo ministra żegluga z 31.10.1954 r. dotyczące przedsiębiorstw RCS w Polsce.

<sup>46</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení – Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r.

przedsiębiorstw obu stron miały warunkować jedynie potrzeby gospodarcze państw. W nowym Układzie Komunikacyjnym, inaczej niż w poprzednim, zagadnienia kolejowe, portów i żeglugi morskiej oraz śródlądowej miały stać się przedmiotem odrębnych norm prawnych<sup>47</sup>.

W jego wyniku zostały zniesione: rejon przeładunkowy RCS w porcie szczecińskim oraz spółka Czechosłowacka Żegluga na Odrze we Wrocławiu, zarzucono także zamiysł budowy kanału Odra-Dunaj. W ten sposób upadła pochodząca sprzed kilku lat praska koncepcja utworzenia „ważnego ośrodka na polskim wybrzeżu, którego samodzielność przeładunkowa w połączeniu z własną żeglugą odrzańską stworzyłaby także warunki do podjęcia budowy floty morskiej i zaspokojenia w znacznej części potrzeb handlu zagranicznego Czechosłowacji”<sup>48</sup>.

Warunki współpracy w dziedzinie transportu rzecznoego uległy zasadniczej zmianie. Ustalenia zawarte 13 stycznia 1956 roku w protokole i załączniku do protokołu w sprawie żeglugi na drogach śródlądowych obu państw miały eliminować czechosłowackie straty finansowe, gwarantując m.in. koszty przewozu wodą na poziomie co najwyżej kosztów transportu kolejowego<sup>49</sup>.

Zgodnie ze wspomnianym protokołem przedsiębiorstwa Żegluga na Odrze (ŻnO) we Wrocławiu i Československá Plavba Labsko-Oderska (ČSPLO) w Pradze zawarły porozumienie, które podpisano 28 kwietnia 1956 roku. Regulowało ono szczegółowiej sprawy organizacyjne, eksploatacyjne, handlowe i finansowe, traktując zasady współdziałania w inny sposób od wcześniej obowiązujących. ŻnO miała wykonywać na rzecz ČSPLO m.in. akwizycję polskiego węgla eksportowego w ilości 25 tys. t rocznie, wypłacać premię w wysokości 29 zł za każdą tonę przewiezionego ładunku tranzytowego drogą wodną, dokonywać przeładunków lub ewentualnie spedycji towarów w odrzańskich portach rzecznych. Z kolei do ČSPLO należał m.in. obowiązek informowania ŻnO o planach przewozowych i przeładunkowych towarów idących tranzytem oraz podawania danych o ładunkach, co stanowiło podstawę do wypłacania premii tranzytowej<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> AAN, MŻ, sygn. 1538: „Uzasadnienie do wniosku o ratyfikację Układu Komunikacyjnego między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Republiką Czechosłowacką; A. Szczepańska, *Warszawa-Praga 1948-1968: Od nakazanej przyjaźni do kryzysu*, Szczecin 2011, s. 198-199.

<sup>48</sup> AAN, URM, sygn. 2/332: pismo ministra żeglugi z 31.10.1954 r. dotyczące przedsiębiorstw RCS w Polsce.

<sup>49</sup> Tamże, MŻ, sygn. 1538: Uzasadnienie do wniosku o ratyfikację Układu Komunikacyjnego między Polską Rzeczpospolitą Ludową a Republiką Czechosłowacką.

<sup>50</sup> Tamże, sygn. 121, s. 34-40: materiały na posiedzenie Kolegium MŻ – opracowanie pt. „Obsługa tranzytu przez żeglugę śródlądową i stan przygotowania portów rzecznych” z 24.10.1956 r.



W pierwszym sezonie nawigacyjnym po zawarciu nowego Układu Komunikacyjnego (od 27 marca do 15 grudnia 1956 r.) tabor armatora łabsko-odrzańskiego przewiózł Odrą 38 381 t czechosłowackich towarów – z czego w imporcie (w górę rzeki) 37 912 t, w eksporcie zaś zaledwie 469 t – a ponadto (z prądem) 40 346 t polskiego węgla, co łącznie dawało 78 727 t. Obce jednostki pływające były niedostatecznie wykorzystane w transporcie z prądem rzeki, którego wielkość wyniosła tylko 1,24% przewozów pod prąd. W dół rzeki były one nadal skazane wyłącznie na przewóz polskiego węgla<sup>51</sup>. Zdecydowanie mniejszy udział w czechosłowackich obrotach na Odrze miała tzw. drobnica (około 10%), którą stanowiły: rury – 58,4 t, podkłady – 410,9 t, soja – 2 423,1 t (4,6%) oraz orzeszki ziemne – 2 409,2 t (4,6%)<sup>52</sup>.

W tranzycie czechosłowackim, który przechodził przez wszystkie polskie porty morskie, przewozy praskiego armatora na Odrze stanowiły w 1956 roku zaledwie 2,66% (sam Szczecin – jedynie 6%). Obcy transport rzeczny w Polsce nie miał więc większego znaczenia, co przyznawali sami Czechosłowacy, twierdząc, że ich żegluga na Odrze „nie jest wykonywana dlatego, że tego wymagają interesy naszego handlu zagranicznego, lecz że nasz handel zagraniczny dąży do zatrudnienia na Odrze istniejącej żeglugi, a to ma pomyślność jedynie na kierunku pod prąd”<sup>53</sup>. Przypomnijmy więc, iż z ładunków tego państwa eksportowanych przez Szczecin (177 012 t) Odrą przewieziono zaledwie 469 t, tj. 0,26%.

Niezależnie od działalności przewoźnika RCS tranzytem sąsiada Polski zajmowała się również Żegluga na Odrze, która w 1956 roku przewiozła 16 644 t jego towarów (głównie rudy). Dla polskiego armatora tranzyt ten stanowił ważną część ogólnej masy towarowej kierowanej w górę rzeki, zapewniał ponadto lepsze wykorzystanie potencjału przeładunkowego portu w Koźlu. Tendencja

---

<sup>51</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení – Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r., „Zpráva k návrhu o dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.02.1957 r., „Zpráva Glosy pracy o přesunu čs. lodního parku z Odry na Labe” – 8.07.1957 r.; AAN, Ministerstvo Žeglugi i Gospodarki Wodnej (dalej: MŽiGW), sygn. 16/6: notatka z 22.03.1957 r. w sprawie współpracy z Czechosłowacką Żeglugą na Odrze w 1957 r.

<sup>52</sup> AAN, MŽiGW, sygn. 16/6: pismo z 3.10.1957 r. do Departamentu Polityki Ekonomicznej i Planowania.

<sup>53</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Zpráva k návrhu o dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.02.1957 r.

wzrostu przewozu obcych ładunków polskimi barkami potwierdzała stopniową rezygnację Pragi z użytkowania własnego taboru na Odrze<sup>54</sup>.

Nowe warunki, które w ramach pomocy finansowo-eksploatacyjnej (wypłacanie premii tranzytowej, dostarczanie do przewozu ładunków węgla) strony polskiej miały poprawić sytuację ekonomiczną przedsiębiorstwa czechosłowackiego, a zarazem zachęcić do zwiększenia tranzytu odrzańskiego, nie spełniły oczekiwań. Przewozy czechosłowackiej masy tranzytowej w 1956 roku nie tylko nie wzrosły w stosunku do roku poprzedniego, lecz wyraźnie spadły (z 53 686 do 38 381 t), podczas gdy Łabą do Hamburga i z powrotem przerzucono kilkanaście razy więcej. Przy mniej intensywnej eksploatacji koszty przewyższyły zyski, przynosząc ČSPLO straty dewizowe (24,8 rbl na tonie)<sup>55</sup>.

Dalsze przenoszenie holowników i barek na Łabę nie stało dla władz polskich w sprzeczności z porozumieniami z Polską, gdyż one nie obligowały ich już do utrzymywania określonego tonażu na polskiej rzece. Resort handlu zagranicznego RCS tłumaczył niedostateczne wykorzystywanie Odry tym, że czechosłowackie ładunki ze swego charakteru były nieodpowiednie do transportu na tej drodze wodnej – zwłaszcza dlatego, że musiały być kilka razy przeładowywane, zaś krótkie terminy dostaw ograniczały możliwości korzystania z powolnego szlaku rzeczno-jezdnego. Ponadto odbiorcy towarów z Czechosłowacji uskarżali się na różne przeszkody związane z przewozami ich ładunków w Polsce<sup>56</sup>.

W polityce Pragi rolę Odry marginalizowały duże potrzeby własnego transportu wodnego w przewozach do i z Hamburga oraz wewnątrz krajowych. W relacji port hamburski – czechosłowackie porty rzeczne żegluga śródlądowa tego państwa mogła przewieźć w tym okresie do 50% towarów, tj. około 650 tys. t,

---

<sup>54</sup> AAN, MŻiGW, sygn. 16/6: pisma z 22.03.1957, 2.05.1957 i 15.10.1957 r., notatka z 22.03.1957 r. w sprawie współpracy z Czechosłowacką Żegluga na Odrze w 1957 r.

<sup>55</sup> Tamże: pismo MŻ z 22.03.1957 r. do attaché ds. żeglugi i portów przy Ambasadzie PRL w Pradze. Deficyt wynikał po części z podwyższenia przez czechosłowackiego armatora płac polskich załóg pływających oraz jego większe zainteresowanie transportem na Łabie. Premia tranzytowa (29 zł za t), wypłacana przez Żegluga na Odrze, nie pokryła kosztów nowych stawek płacowych, a niedostateczna wielkość obrotów spowodowała automatycznie mniejszą dotację ze strony polskiej i konieczność wzrostu subwencji z Pragi – tamże: Analiza dotychczasowego wykonania postanowień umowy zawartej między Żegluga na Odrze a ČSPLO w sprawie żeglugi śródlądowej na wodach obu państw w 1956 r. – 24.09.1956 r.

<sup>56</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení – Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r., „Zpráva k návrhu o dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.02.1957 r.; APS, PIHZ-OM, sygn. 34: protokół ze 116. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ-OM w Szczecinie z 4.12.1957 r.

pozostałe ładunki musiał zapewnić znacznie droższy transport kolejowy. Dewizowe oszczędności na Łabie przynosiły rocznie około 29 mln koron oszczędności, stąd naciski na przerzucanie jak największej ilości jednostek z Odry. Na śródlądowy tabor wpływ miał również obrót krajowy (węgiel, materiały budowlane), który rozpoczął się właśnie w połowie lat pięćdziesiątych<sup>57</sup>.

W końcu 1956 roku nastąpiła zmiana systemu rozliczania wydatków niehandlowych między Czechosłowacją i Polską, z mocą obowiązującą od początku tego roku<sup>58</sup>, która przewidywała m.in. korzystne współczynniki przeliczeniowe dla płatności związanych z wykonywaniem transportu rzeczno-żegludowego. W konsekwencji Ministerstwo Komunikacji RCS wypowiedziało załącznik do protokołu porozumienia o żegludze śródlądowej między obu państwami oraz umowę między czechosłowackim i polskim armatorem na Odrze. Przestały zatem obowiązywać ustalone warunki współpracy ŻnO i ČSPLO, kładąc kres rozwijaniu wzajemnych usług. Ponoszone w Polsce koszty obcego przewoźnika zostały poważnie zredukowane<sup>59</sup>.

Ten pomyślny obrót sprawy nie zmienił nastawienia południowego sąsiada Polski do transportowego wykorzystania Odry, wręcz przeciwnie – Czechosłowacy podjęli ostateczne przygotowania do całkowitego wycofania się z rzeki. Z tego powodu wzrósł też niepokój, by zerwanie współpracy w żegludze śródlądowej nie osłabiło relacji polsko-czechosłowackich. Sądono, iż Warszawa odbierze likwidację rejonu portowego w Szczecinie i rezygnację ze szlaku odrzańskiego jako zamiar przeniesienia transportu morskiego z polskich portów do konkurującego z nimi Hamburga. Zdaniem władz praskich wyjście z Polski stało

---

<sup>57</sup> NA Praha, ÚPV-T, k. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení–Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r., „Zpráva k návrhu o dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.02.1957 r.

<sup>58</sup> Podpisany w Pradze 13.11.1956 r. protokół między rządem PRL i rządem Republiki Czechosłowackiej z 2.03.1956 r. o wzajemnych dostawach towarów i płatnościach.

<sup>59</sup> Praga wyliczyła, że nakłady dewizowe za przewóz tony towarów przez własnego armatora od Szczecina do Koźła, a dalej koleją do granic swego kraju, wyniosą wówczas 9,26 rbl, co przy koszcie transportu kolejowego na tej samej trasie w wysokości 13,70 rbl dawało z każdej tony oszczędność dewizową 4,44 rbl – AAN, MZiGW, sygn. 16/5: „Notatka w sprawie polsko-czechosłowackich stosunków w zakresie zagadnień resortu żeglugi wraz z zagadnieniami gospodarki wodnej” (dekretacja z 11.04.1957 r.), notatka z maja 1957 r. w sprawie aktualnego stanu w stosunkach z naszymi kontrahentami tranzytowymi; tamże, sygn. 16/6: notatka z 22.03.1957 r. w sprawie współpracy z Czechosłowacką Żegluga na Odrze w 1957 r.; NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení” – Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r., „Zpráva k návrhu o dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.02.1957 r., „Zpráva Glosy pracy o přesunu čs. lodního parku z Odry na Labe” – 8.07.1957 r.

się nieodzowne ze względu na interes gospodarczy kraju, natomiast czechosłowackie towary tranzytowe idące rzeką miały przejść polskie przedsiębiorstwa: kolej lub żegluga odrzańska<sup>60</sup>.

Minister komunikacji RCS przedłożył 13 lutego 1957 roku wniosek rządowego rozporządzenia o tymczasowym przerwaniu czechosłowackiej żeglugi na Odrze. Rząd znad Wełtawy, biorąc pod uwagę sytuację ekonomiczną i możliwość niekorzystnego wpływu na stosunki z Polską, wyraził na to zgodę (19 kwietnia 1957 r.), ale uzależnił ją od wyjaśnienia wszelkich okoliczności przed polską delegacją rządową, która miała przybyć na rozmowy do Pragi w maju tego roku<sup>61</sup>. Zrealizowanie tego warunku pozwoliło na rozpoczęcie ostatniego etapu wycofywania taboru odrzańskiego (7 holowników i 22 barki), który zakończono w końcu sierpnia 1957 roku. W ślad za tym szła redukcja personelu – do początków trzeciej dekady września rozwiązano stosunek pracy z ostatnią grupą polskich pracowników, kładąc kres istnienia obcej żeglugi w Polsce<sup>62</sup>.

Przez dekadę (od wiosny 1948 do końca lata 1957 r.) Czechosłowacja dysponowała na Odrze własnym przedsiębiorstwem żeglugowym, które przewoziło krajowe i polskie towary tranzytowe na trasach Szczecin–Koźle/Gliwice i na odwrót. Zdecydowanie mniejszy wymiar miał inny kierunek eksploatacji: port szczeciński – kanały wschodnich Niemiec, a następnie Łaba – własne porty rzeczne. Szlak odrzański nie spełnił jednak większej roli w obsłudze tranzytu czechosłowackiego, gdyż żegluga śródlądowa była właściwie marginalnym przewoźnikiem w zmonopolizowanych przez kolej relacjach ze swoim zapleczem, partycypując w nich w zaledwie kilku procentach. Liczono wprawdzie, że sytuacja ta zmieni się po wybudowaniu kanału Odra-Dunaj, który – jak zakładano – pozwoliłby

---

<sup>60</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Informace k návrhu vládního usnesení- Dočasné přerušení čs. plavby na Odře” – 13.01.1957 r., „Zpráva k návrhu o dočasném přerušení čs. plavby na Odře” – 13.02.1957 r.

<sup>61</sup> Tamże: „Zpráva Glosy pracy o přesunu čs. lodního parku z Odry na Labe” – 8.07.1957 r. W początkach maja 1957 r. Ministerstwo Komunikacji RCS potwierdziło nieoficjalnie przedstawicielowi Ambasady PRL w Pradze, że ze względu na fakt funkcjonowania przed II wojną światową czechosłowackiej żeglugi na Odrze „byłoby politycznie niewygodnie demonstrować, że współpraca polsko-czechosłowacka na tym odcinku jest luźniejsza niż niemiecko-czechosłowacka”. Sugerowało ono potrzebę „utrzymania pozorów, zachowania umowy o współpracy, a wycofanie tonażu potraktować jako tymczasowe”, zapewniając jednocześnie, że nie wpłynie to na zwiększenie czechosłowackiego tranzytu przez Hamburg – AAN, MŽiGW, sygn. 16/6: pisma attaché ds. żeglugi i portów przy Ambasadzie PRL w Pradze z 6 i 8.05.1957 r.

<sup>62</sup> NA Praha, ÚPV-T, kr. 1276: „Zpráva Glosy pracy o přesunu čs. lodního parku z Odry na Labe” – 8.07.1957 r.; AMZV Praha, TO, kr. 3: pismo Ministerstwa Komunikacji RCS z 4.10.1957 r. do MZV w sprawie żeglugi na Odrze.

na zdynamizowanie obrotów handlowych idących szlakiem odrzańskim, ale projekt ten nigdy nie doczekał się realizacji. Ładunki z kraju nad Wełtawą miały pewne znaczenie w przewozach trasowych Odrą (Śląsk–Szczecin i na odwrót), niemniej ich wielkość nie przeważała w ogólnej puli transportów towarowych po tej rzece. Trzeba podkreślić, iż z różnych – nawigacyjnych, eksploatacyjnych i finansowych – względów, flota odrzańska RCS w Polsce nie była rentowna, przynosząc znaczne straty finansowe, które bezpośrednio przyczyniły się do rezygnacji obcego przewoźnika z transportowego wykorzystania Odry. Wprawdzie w końcu dekady lat pięćdziesiątych Czechosłowacy powrócili na polską rzekę, ale jedynie na trasie Szczecin – kanały niemieckie – Łaba (swoje porty śródlądowe) i w kierunku odwrotnym. Po początkowych kilku latach, kiedy przewożono ponad sto tysięcy ton ładunków rocznie, obrót towarowy na tym szlaku zmalał i nigdy nie przybrał większych rozmiarów.

## **Bibliografia**

### **Źródła niepublikowane**

Archiwum Akt Nowych w Warszawie:

Ministerstwo Ziem Odzyskanych, sygn. 347, 955.

Ministerstwo Żeglugi, sygn. 121, 598, 1538.

Ministerstwo Żeglugi i Gospodarki Wodnej, sygn. 16/6.

Urząd Rady Ministrów, sygn. 2/332.

Archiv Ministerstva zahraničních věcí Praha:

Teritoriální odbor, kr. 2, 3, 4.

Zastupitelský Úřad Varšava 1945–1955, kr. 91, 98.

Archiwum Ministerstwa Spraw Zagranicznych w Warszawie, zespół 28, w. 13, t. 80.

Archiwum Państwowe w Szczecinie:

Państwowa Żegluga na Odrze, sygn. 22, 38.

Polska Izba Handlu Zagranicznego, Oddział Morski w Szczecinie, sygn. 34, 60, 77.

Urząd Pełnomocnika Rządu do Zagospodarowania Portu Szczecińskiego, sygn. 4.

Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 947, 1369.

Archiwum Państwowe we Wrocławiu:

Państwowa Żegluga na Odrze – Dyrekcja we Wrocławiu, sygn. 2/41.

Zjednoczenie Żeglugi Śródlądowej, sygn. 2/529.

Národní archiv České republiky Praha:

Ministerstvo Dopravy I, kr. 298, 383, 810, 813, 821, 822.

Ministerstvo Dopravy II, kr. 685, 735.

Úřad předsednictva vlády – běžná spisovna, kr. 958.

Úřad předsednictva vlády – tajná spisovna, kr. 1276, 1286.

### Opracowania

Szczepańska A., *Warszawa–Praga 1948–1968: od nakazanej przyjaźni do kryzysu*, Szczecin 2011.

Techman R., *Czechosłowacka żegluga na Odrze w latach 1947–1957. Cz. I*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2018, z. 1.

Techman R., *O sytuacji czechosłowackich przedsiębiorstw morskich w Polsce w połowie lat 50. XX w.*, „Teki Archiwalne” 2006, t. 9 (31).

Techman R., *Umowy polsko-radzieckie o przewóz ładunków Odrą w latach 1947–1951*, „Zeszyty Odrzańskie” 2001, nr 20.

Techman R., Zawadka M., *Armia radziecka na Odrze po II wojnie światowej*, „Studia Śląskie” 2001, t. 60.

Zawadka M., *Odrzańska żegluga śródlądowa w okresie planu sześcioletniego*, „Zeszyty Odrzańskie” 2002, nr 22.

Zawadka M., *Społeczne i gospodarcze aspekty wykorzystania Odry po II wojnie światowej*, 1999, mps rozprawy doktorskiej, Biblioteka Uniwersytetu Zielonogórskiego.

### ABSTRAKT

Transportowe wykorzystanie Odry przez Czechosłowację w pierwszej dekadzie po zakończeniu II wojny światowej, rzeki, która oprócz Łaby i Dunaju miała być ważną drogą dla handlu zagranicznego tego kraju, umożliwił polsko-czechosłowacki Układ Komunikacyjny z 4 lipca 1947 roku. Zapewniał on państwu nad Wełtawą m.in. szerokie uprawnienia w porcie szczecińskim (specjalny rejon) oraz uprzywilejowaną pozycję w żegludze rzecznej i morskiej. Praga powierzyła powstałej 12 maja 1948 roku we Wrocławiu spółce z o.o. Czechosłowacja Żegluga na Odrze (CSPO) przewozy towarów na tej rzece wraz z jej dopływami, jak również łączącymi się z nią niemieckimi kanałami, prowadzenie stoczni oraz pomocniczych warsztatów dla naprawy własnego taboru. W części I artykułu, wcześniej opublikowanej, zilustrowano początki tworzenia CSPO, jej usytuowanie w systemie prawnym Polski, organizację wewnętrzną oraz stan liczbowy i strukturę personelu. Część II, obecnie prezentowana, szeroko ujmuje działalność gospodarczą Czechosłowackiej Żeglugi na Odrze poprzez charakterystykę zasad wspólnej eksploatacji ze stroną polską, taboru pływającego i wyników przewozowych. Szczegółowo omówiono problematykę nawigacji, sezonowości pracy, niedostatku towarów do transportu Odrą, wysokich kosztów przeładunku w portach Koźła i Gliwic, a więc tych czynników, które

wpływały na rentowność obcej żeglugi rzecznej w Polsce. Kończy tę część analiza przyczyn opuszczenia Odry przez Czechosłowację (co było rezultatem zwłaszcza deficytowości jej transportu) na tle wcześniejszych rokowań w Polsce w sprawie nowego Układu Komunikacyjnego (zawartego 13 stycznia 1956 r.), jego postanowień dla władz w Pradze i kolejnych uregulowań handlowo-przewozowych.

## THE CZECHOSLOVAKIAN NAVIGATION ON THE ODER RIVER IN THE YEARS 1947–1957. PART 2

### ABSTRACT

The exploitation of the Oder River, which – in addition to the Danube and the Elbe – was to be an important route for foreign trade of that country, by Czechoslovakia for transport in the first decade after the Second World War was possible thanks to the Communication Agreement of July 4, 1947. The Agreement guaranteed Poland's southern neighbour – *inter alia* – broad rights in the Szczecin harbour (a special zone) and a privileged position in river and sea navigation. On May 12, 1948 a limited liability company was created in Wrocław, called the 'Czechoslovakian Navigation on the Oder' (CSPO), and it was responsible for the transport of merchandise on the Oder, its tributaries and the German canals connected to the system, for running a shipyard and auxiliary workshops to repair its own fleet. Part 1, already published, depicts the beginnings of the CSPO, its situation in Poland's legal system, its internal organisation, the number of its units and the structure of its staff. Part 2, presented now, deals with the economic activity of the Czechoslovakian Navigation on the Oder characterising the principles of the common – with Poland – exploitation of the existing fleet, and the achieved results. Among the questions that have been discussed in detail there are: navigational problems, seasonal character of labour, scarcity of merchandise to be transported on the Oder, high costs of trans-shipment at the ports of Koźle and Gliwice, i.e. the factors that influenced the profitability of foreign inland navigation in Poland. Part 2 is concluded with an analysis of the causes of leaving the Oder by Czechoslovakia against the background of the previous negotiations in Poland concerning a new communication agreement (signed on January 13, 1956), its stipulations and subsequent commercial regulations.