

DE POOLSE

BINNENVAART

juni 1992

Rijkswaterstaat

Adviesdiensten Verkeer en Vervoer

Rotterdam

juli 1992

INHOUDSOPGAVE

- Summary	1
1. Inleiding	2
2. Poolse binnenvloot	4
3. Oder	7
4. Wisla	10
5. Oost-West verbinding	12
6. Konklusies	13

Summary

This report describes a visit to Poland by mr. R. Filarski and mr. J.U. Brolsma of the Transportation and Traffic Engineering Division of Rijkswaterstaat in the week of the 22nd through 26th of June 1992. The trip was guided by prof. dr. M. Milkowski.

Inland navigation is not very important in Poland: no more than 1% of the transportation, no more than 1800 barges, average size 500 tons. Inland navigation is suffering from the economic recession.

Since 1980 almost no inland barges were built, nevertheless there is overcapacity and many barges will have to be scrapped. The trade to Western Europe is too small to offer sufficient relieve. Moreover these Polish barges are competitors to our barges of 300 to 600 tons, that have already a hard time.

The Polish waterway network consists of two south-northbound rivers Odra and Wisla and an east-west connection via Warta, Notec and Bydgoszcz Canal. The waterways are mostly in a bad shape. The canalized rivers are relatively the best. The free running rivers provide not enough waterdepth for efficient shipping. Barges sailing for Western Europe will also encounter problems at the crossing of the Mittellandkanal and the Elbe river. Therefore it is not expected that Poland will be an attractive destination for Dutch barges.

The waterways that looks best from a point of view of civil-engineering and transportation is the Odra river. To our opinion this river should be improved first. The construction of a weir at Malczyce weir is urgent. The benefits of an improvement of the Odra river could be enlarged by a connection to the Wisla river near Krakow and canalizing the Upper Odra to Ostrava.

Canalizing the Wisla river between Krakow and Gdansk is such a gigantic task, that one can not find justification now. The construction of an east-west connection between Germany and Belyorussia is of strategic importance on the long run. In Poland the Hydroproject company is preparing a feasibility study.

In conclusion: the absence of cargo makes the urge to the west of Polish barges understandable. The Polish waterways certainly have potencies, but it requires large investments beforehand, the Polish know very well.

1. Inleiding

Dit rapport geeft een verslag van de reis die ir. R. Filarski en ir. J.U. Brolsma van de Dienst Verkeerskunde in de periode 22 tot en met 26 juni 1992 naar Polen maakten om zich op de hoogte te stellen van de Poolse binnenvaart. De reis voerde langs Wroclaw, Krakow, Warschau en Bydgoszcz, een en ander onder de bezielende leiding van prof. dr. M. Milkowski, emeritus hoogleraar aan de Technische Universiteit van Wroclaw.

Het doel van deze reis was drieledig n.l.

- a) Nagaan over welke vervoersmogelijkheden Polen op het gebied van de binnenvaart beschikt en welke rol deze kunnen spelen bij het toekomstige vervoer tussen Nederland en de Oost-Europese landen.
- b) Het leggen van kontakten met binnenvaartvertegenwoordigers en onderzoeksinstituten.
- c) Nagaan of bij de verdere ontwikkeling van de Poolse binnenvaart Nederlandse hulp gewenst zou kunnen zijn.

Binnenvaart speelt in Polen een ondergeschikte rol, niet meer dan 1% van het binnenlandse transport wordt over water afgewikkeld. De Poolse binnenvloot bestaat uit een kleine 1800 eenheden, merendeels met een laadvermogen van omtrent 500 ton. Juist omdat de binnenvaart grondstoffen vervoert, heeft zij zwaar te lijden onder de economische recessie. Overcapaciteit is het gevolg, de vervoersprestaties is aanzienlijk teruggelopen.

Het Poolse vaarwegenstelsel (figuur 1) bestaat in hoofdzaak uit de rivieren Oder en Wisla en de oost-west verbinding via Warta, Notec en het kanaal van Bydgoszcz. Deze zijn beschreven in de navolgende paragrafen. De vaarwegen zijn evenals de schepen gering van afmetingen. Plannen tot uitbreiding naar klasse IV stranden vooralsnog op een gebrek aan financiën. Gezien de grote economische problemen van het land is het begrijpelijk dat de vaarwegen niet de eerste prioriteit hebben. Niettemin zijn er instanties en personen die zich blijven beijveren voor verbeteringen en uitbreidingen. In het rapport is een weerslag te vinden van de gesprekken die wij dienaangaand voerden, gesprekken die zich door een grote openheid kenmerkten.

Tot slot enkele algemene opmerkingen. Polen, een land 8 keer zo groot als Nederland met een kleine 40 miljoen aimabele inwoners, bevindt zich op een cruciaal punt in haar geschiedenis. Door het ineenschrompelen van de USSR-markt is een groot deel van de export weggevallen. Bovendien moeten tal van produkten, die voorheen door de USSR goedkoop geleverd werden, tegen harde valuta op de wereldmarkt worden gekocht. Daarnaast gaat het land gebukt onder een enorme schuldenlast. De overgang van kommunisme naar democratie en van markteconomie naar private ondernemingen is in volle gang. De produktiviteit is sterk teruggelopen. Vooral de staalindustrie kampt door deze ontwikkelingen met grote moeilijkheden. De chemische industrie weet zich beter te handhaven. De levensomstandigheden voor de bevolking laten zich

het best als pover omschrijven. Niettemin heerst bij de Polen de overtuiging dat het land er weer bovenop zal komen en leeft de hoop dat een nieuwe regering de noodzakelijke politieke stabiliteit zal geven. Na een week van intensieve kontakten in Polen en met de Polen kunnen wij niet anders dan hen het allerbeste toewensen.

2. Poolse binnenvloot

De Poolse binnenvloot was opgedeeld in zeven staatsrederijen, waarvan twee voor het verkeer op het buitenland van belang zijn, te weten Odratrans (voormalig Zegluga na Oderze) uit Wroclaw en Zegluga Bydgoskiej uit Bydgoszcz van 700 respectievelijk 350 eenheden groot. Na een groei die tot 1980 duurde, is een terugval aangetreden die, anders dan in Nederland, niet gecompenseerd wordt door groei van de gemiddelde scheepsgrootte. Nieuwbouw heeft sedert 1980 nauwelijks plaatsgevonden, althans niet voor de binnenlandse markt, de vloot verjongt alleen doordat de oudste eenheden gesloopt worden.

type/jaar	1970	1980	1990	1991
sleepboten	101	39	25	23
motorschepen	345	331	319	312
duwboten	180	386	386	372
duwbakken	918	1239	1018	998
totaal	1637	2093	1805	1759

tabel 1: omvang van de Poolse binnenvloot

De vloot is, voortspruitend uit de planekonomie, sterk gestandaardiseerd. Het bekendste zijn de motorvrachtschepen uit de MB500-serie (56,7 x 7,57 x 1,70 m van 485 ton) en de Bizon-duwboten van 400 pk. De laatsten varen in de regel met twee ZP-500 bakken van 45,15 x 8,9 x 1,6 m en 475 ton laadvermogen. Een tweebaks konvooi meet 112,0 x 8,9 x 1,6 m. Minder algemeen zijn de Muflon-duwboten met twee bakken van 765 ton in voorspan. De Poolse schepen zijn gedimensioneerd op de Poolse vaarwegen, dat wil zeggen weinig diepgang, dus relatief breed, en meestal spaarzaam uitgerust (radar is een zeldzaamheid).

modaliteit/jaar	1970	1980	1990
spoorwegen	382	482	282 (23%)
vrachtwagens	863	2168	916 (74%)
pijpleidingen	15	41	33 (2%)
binnenvaart	9	22	10 (1%)

tabel 2: Poolse goederenvervoer in miljoen ton

Allereerst valt op dat het totale goederenvervoer in de afgelopen periode sterk is teruggelopen. De vervoersomvang ligt thans zelfs beneden het nivo van 1970. De vervoersomvang is een maatstaf voor de economische crisis waarin het land zich thans bevindt.

In de tweede plaats blijkt dat de omvang van het wegtransport veel hoger is dan die van het spoorwegvervoer. Driekwart van het goederenvervoer gaat over de weg. In de West-Europese landen, maar ook in de meeste voormalige Oost-bloklanden, ligt het vervoersaandeel van het wegtransport veel lager.

De hoofdverbindingen van het spoorwegennet maken een behoorlijke indruk. Duidelijk is dat veel bulk-vervoer via de spoorwegen wordt afgewikkeld.

In het totaal van het goederenvervoer neemt de binnenvaart slechts een bescheiden plaats in. Een percentage van 1% van de vervoerde goederen wordt ternauwernood gehaald! De overheid heeft -naar zeggen- een beleid, waarbij de spoorwegen de voorkeur hebben boven binnenvaart. De lading van de schepen bestaat merendeels uit bouwstoffen en kolen. Opmerkelijk is overigens dat het grensoverschrijdend vervoer binnen het toaal van de binnenvaart steeg van 10% in 1980 via 18% in 1990 tot 30% in het afgelopen jaar. Het merendeel is voor Berlijn en omgeving bestemd. Van de in 1991 naar het buitenland vervoerde 2,345 miljoen ton ging slechts ca. 250.000 ton naar de Benelux. Retourlading is over het algemeen niet beschikbaar. De terugval van de vervoersprestatie van de Poolse binnenvloot na het topjaar 1980 is duidelijk af te lezen in tabel 3.

prestatie/jaar	1970	1980	1989	1990	1991*
miljoen ton	8,84	22,25	14,03	9,79	7,83 (35%)
miljard tkm	2295	2325	1189	1034	738 (32%)

tabel 3: vervoersprestaties Poolse binnenvloot

* 1980 = 100%

Een en ander is ook te illustreren met van de overslagcijfers van de voornaamste binnenvaarthavens, zoals in tabel 4 vermeld. De cijfers van Stettin voor 1983-1991 betreffen alleen de rederij "Zegluga na Oderze" en kunnen dus niet zonder meer met het getal van 1980 vergeleken worden.

Als gevolg hiervan liggen vele schepen stil, ten prooi aan roest en rot, voorbestemd voor de sloop. Het is niet verwonderlijk dat de Poolse binnenvaart de blik hoopvol op het westen richt, hoewel deze hoop momenteel beslist niet bewaarheid wordt door de voor handen zijnde lading.

haven/jaar	1980	1983	1989	1990	1991*
Gliwice	1888	1194	1598	973	403 (21%)
Kozlé	674	268	215	141	39 (6%)
Wrocklaw	1773	1034	1229	831	843 (48%)
Kostzyn	114	104	56	74	72 (63%)
Stettin	2410	1218	1117	596	209 (-)

tabel 4: overslag Poolse binnenvaarts in 1000 ton

* 1980 = 100%

Het Poolse bedrijfsleven is in snel tempo aan het privatiseren. De "Zegluga a Oderze", thans "Odratrans", heeft onlangs de stap genomen. Daarbij is de combinatie die voorheen een rederij, havens, scheepswerven en dergelijke omvatte, ontvlochten. De rederij heeft wel financiële belangen in de afgestoten havens en werven gehouden. Odratrans streeft er naar haar aandelen binnen twee jaar te koop aan te bieden. Een verhouding van staatseigendom 27%, in handen van personeel 10% en verkoop aan derden van 63% (mogelijk westerse reders) wordt nagestreefd. De in grootte tweede rederij "Zelugi Bydgoskiej" heeft een aanvraag tot privatisering ingediend. Deze rederij heeft te kampen met nieuwe belastingen op haar onroerend goed, zoals grond en huizen. Naar onze indruk is het voor een private rederij ook makkelijker een teveel aan schepen en personeel af te stoten. De twee genoemde rederijen hebben momenteel agenten in Duitsland en de Benelux. In Nederland is zelfs een eigen vertegenwoordiger. Van de overige, in hoofdzaak lokaal opererende en kleinere rederijen, hebben we geen nadere informatie.

3. Oder

De Oder is in Polen de belangrijkste binnenvaarweg van Polen en vormt de verbinding tussen het kolenbekken van Silezië en de Oostzeehaven Szczecin. Het 687 km lange traject kan in 4 delen onderscheiden worden:

1. benedenloop tussen de aantakking van de rivier Warta en de haven van Szczecin
2. het vrij stromende middengedeelte, gerekend tot de niet voltooide stuw van Malczyce.
3. de gekanaliseerde Oder met als belangrijke havens Wrocław en Kozłé
4. kanaal van Gliwice met als zijtak het kanaal van Kedzierzyn.

tak	lengte (km)	stijging (m)	sluizen
benedenloop	124	10	0
midden-Oder	335	90	0
gekan. Oder	187	63	23
kanaal Gliwice	41	44	6
Totaal	687	207	29

tabel 5: enkele kenmerken van de Oder

Benedenstrooms van Szczecin (Stettin) volgt een ca. 70 km lange geul voor zeeschepen naar Swinoujście (Schwinemünde). Binnenvaartschepen mogen op dit traject tot 1,8 m afgeladen worden volgens de huidige regels. Vanaf Szczecin is de Oder een pure binnenvaarweg.

De vier deeltrajecten hebben de volgende karakteristieken:

benedenloop

De benedenloop tussen Szczecin en de binnenvaarhaven Kostrzyn bij de monding van de Warta is vrij stromend. Tot de monding van het Oder-Havelkanaal, 50 km benedenstrooms van Kostrzyn, is gegarandeerd tot een diepgang van 2,0 m. Meestal is 2,5 m haalbaar, een beschikbaarheidspercentage is helaas niet aan te geven. De laatste 50 km staan vanwege zandbanken in de regel 1,7 m diepgang toe met uitschieters tot 2,0 m. Al met al kan men stellen dat de benedenloop van de Oder redelijk bevaarbaar is, zeker voor de Poolse binnenschepen, ook zonder verdere ingrepen.

vrij stromende middendeel

Dit gedeelte levert thans de meeste problemen op, met name het gedeelte waar de Oder grensrivier is. Een diepgang van 1,3 m blijkt slechts 180 dagen per jaar haalbaar. Erger nog is de situatie aan de bovenstroomse zijde van Malczyce. Beneden de laatste stuw van de gekanaliseerde Oder, die van Brzeg Dolny, is het rivierbed 2,4 m verdiept door erosie. Boven de benedendorpel van de sluis van Brzeg Dolny stond ten tijde van ons bezoek niet meer dan 80 cm water. De scheepvaart lag al twee weken stil en zou misschien wel tot de herfst onmogelijk blijven. Er dreigt zelfs een totale onderbreking van de scheepvaart. De geplande bouw van de stuw + sluis bij Malczyce is dringend noodzakelijk. Op het hele middendeel zouden volgens Poolse plannen 21 stuwen gebouwd moeten worden met bijbehorende sluizen 190 x 12 m (klasse IV) (figuur 4 geeft een overzicht).

gekanaliseerde Oder

In de tijd dat Silezië nog tot het Duitse Rijk behoorde is de Oder van Kozlé tot even beneden Wroclaw (Breslau) gekanaliseerd. De eind 19e eeuw gebouwde sluizen kregen afmetingen van 57 x 9,6 m. Na de eerste wereldoorlog zijn daarnaast 22 sluizen van 186 à 196 x 9,6 m gelegd. De laatst gebouwde sluis (Brzeg Dolny, 1958 gereed), kreeg een kolk met nuttige afmetingen 220 x 12 m, vooruitlopend op een modernisering tot klasse IV. Bij een waterdiepte van minimaal 2,2 m zijn schepen met een maximale maat van 122 x 9,4 x 1,8 m toegelaten. Vanwege hoogtebeperkingen haalt dit gedeelte van de vaarweg toch niet meer dan klasse II. Hoewel de afmetingen van het maatgevende schip niet goed aansluiten bij de Europese klassifikatie, kan men stellen dat de gekanaliseerde Oder een redelijke vaarweg is, zij het met hier en daar achterstallig onderhoud. Per jaar zijn er momenteel een 2700 scheepvaartbewegingen op dit deel van de Oder. Het vervoer bestaat hoofdzakelijk uit steenkool vanuit Oppersilezië naar de kolencentrale van Wroclaw. Bij de stuwen zijn elektrische centrales met een totaal vermogen van 17,6 MW geïnstalleerd.

kanaal van Gliwice

In 1939 opende Göring het Adolf Hitler-Kanaal, nu kanaal van Gliwice geheten, ter vervanging van het 17e eeuwse kanaal van Klodnice. In het kanaal liggen 6 dubbelsluizen van 72 x 12 x 3,5 m, ook al weer zo'n incurante maat. Na de tweede wereldoorlog is een 6 km lange zijtak naar Kedzierzyn aangelegd, die destijds als eerste aanzet tot een Oder-Donau verbinding was bedoeld. Latere studies gaan uit van het verbeteren van de Oder zelf. Tot de Slowaakse staalstad Ostrava zouden 6 stuwen + sluizen nodig zijn op een afstand van ruim 40 km. De nazi's hadden destijds het voornemen het kanaal van Gliwice door te trekken naar Katowice en mogelijk zelfs Krakow. De voorbereidingen zijn na de slag bij Stalingrad gestaakt. Sedertdien is door de vroegere Poolse regering bij Krakow een omvangrijk staalindustriekomplex (Nowa Huta) gebouwd, waarheen vanuit Silezië grote hoeveelheden steenkool moeten worden getransporteerd. Vandaar dat een kanaalaansluiting naar deze stad ook thans nog aktueel is. Nieuwe plannen voor een dergelijk Kanaal van

Silezië gaan uit van een zuidelijke ligging (figuur 3). Een verbinding tussen Oder en Wisla zou de kanalisering van de Wisla overbodig maken en als alternatief voor het kolenvervoer per trein kunnen dienen. Hiermee zou op zijn minst de neiging tot monopolistische prijsopdrijving van de spoorwegen beteugeld kunnen worden!

De Oder is via het Oder Spreekkanaal en het Oder-Havelkanaal aangesloten op de Duitse vaarwegen. Op het Oder-Spreekkanaal gelden thans (breedte)beperkingen. Het Oder-Havelkanaal geldt als klasse III. Onlangs is in Duitsland een plan gelanceerd om de vaarweg tussen Berlijn en Szezecin te verbeteren, het zogeheten plan Stolpe. Doel is natuurlijk Berlijn een korte verbinding met zee te geven. Nadere details ontbreken ons momenteel. De Polen zijn begrijpelijkerwijs enthousiast over het plan.

Het grootste knelpunt op de vaarweg naar West-Europa is vooralsnog de kruising van het Mittellandkanaal met de Elbe nabij Maagdenburg. Schepen moeten hier "afdalen" naar de Elbe alvorens het Mittellandkanaal te kunnen vervolgen. De beschikbare waterdiepte op de Elbe is zo mogelijk nog beroerder dan op de Oder. Inmiddels heeft Duitsland besloten het aquaduct over de Elbe af te bouwen.

4. Wisla

De Wisla (Weichsel, Vistula) ontspringt in het kolenrijke zuiden van Polen en slingert als een reuzen-S door het land om bij Gdansk in de Oostzee uit te stromen. Met een lengte van zo'n 1000 km is de Wisla te vergelijken met de Rijn. Toch is er nauwelijks scheepvaart op deze rivier, een gevolg van systematische verwaarlozing van de scheepvaartbelangen. De rivier is te beschrijven aan de hand van de volgende driedeling:

1. het 500 km lange traject Gdansk-Warschau
2. een vrij stromend gedeelte tussen Warschau en Krakow van ca. 400 km
3. de gekanaliseerde bovenloop met een lengte van ca. 100 km.

traject Gdansk-Warschau

De belangen van water- en energiewinning voeren de boventoom in het Poolse rivierbeheer. Nergens blijkt dat duidelijker dan bij de stuw van Wroclawek, de enige stuw in het riviertraject tussen Warschau en Gdansk. Weliswaar ligt naast de stuw een scheepvaartsluis van 112 x 12 x 3,5 m maar benedenstroomse bodemerrosie maakt de scheepvaart bij lage waterstanden onmogelijk (verg. Brzeg Dolny in de Oder). De scheepvaart was beter af geweest zonder deze stuw! Feitelijk is gedurende slechts 4 maanden per jaar voldoende water aanwezig. In het 110 km lange gedeelte tussen Plock, het begin van het stuwmeer, en Warschau zijn twee trajecten van 5 km lengte waar een regulering met kribben e.d. nodig is om zandbanken in de vaargeul weg te werken. Om redelijkerwijs scheepvaart mogelijk te maken, zou tenminste één stuw nodig zijn tussen Wroclawek en Bydgoszcz. Deze is ook van belang voor de in de volgende pragraaf te bespreken oost-west verbinding. In totaal denkt men 8 stuwen nodig te hebben om de rivier tussen Warschau en Gdansk goed bevaarbaar te maken.

In de stuw van Wroclawek is een 162 MW centrale opgenomen. De rivierafvoer is hier gemiddeld 940 m³/s bij een verval over de stuw van 14 m.

traject Warschau-Krakow

Op het vrij stromende traject Warschau-Krakow is praktisch geen scheepvaart mogelijk. In het begin van de eeuw zijn de Oostenrijkers, die dit deel van Polen bezet hielden, gestart met reguleringswerkzaamheden. In de wereldoorlogen is veel vernield. De Polen zijn na 1950 opnieuw begonnen, met name op het riviergedeelte boven Krakow. Maar het gedeelte tussen Krakow en Warschau is nooit aan de beurt gekomen. Bij gunstige waterstanden vaart er wel eens een schip, maar in feite moet dit traject als onbevaarbaar worden gekarakteriseerd. Een vreemde paradox: de Wisla verbindt het rijke kolenbeken van Opper-Silezië met Polens belangrijkste haven Gdansk, maar vervoer over water, hoewel bij uitstek geëigend voor dergelijk grondstoffenvervoer, is niet mogelijk.

gekanaliseerde Wisla

De kanalisatie van de bovenloop van de Wisla betreft een circa 100 km lang traject van Tychy nabij Oswiecimo (Auschwitz) tot Nicpokomice ter hoogte van de industriestad Nowa Huta. De stad Krakow is in dit traject opgenomen. Van de 7 geplande sluizen zijn vier gereed, twee voor 90% gereed en aan de meest benedenstroomse stuw + sluis is men nog niet begonnen. De drie oudste sluizen hebben een nuttige kolkmaat van 84 x 12 m, de nieuwe zijn op 190 x 12 m gedimensioneerd. Het totale verval over de zeven sluizen bedraagt 41,5 m. De prioriteit ligt bij watervoorziening voor de industrie en stroomopwekking, scheepvaart is "meegenomen". Men verwacht t.z.t. een regionaal kolentransport van 2 miljoen ton per jaar te kunnen realiseren.

5. Oost-West verbinding

De hiervoor beschreven rivieren Oder en Wisla lopen noord-zuid. Beide zijn verbonden met een oost-west verbinding via de rivieren Warta, Notec en het kanaal van Bydgoszcz (Bromberg). Tijdens een dit voorjaar gehouden conferentie van Baltische landen is gesuggereerd een vaarwegverbinding tussen Duitsland en Wit-Rusland tot stand te brengen. Een dergelijke verbinding zou vooral voor Wit-Rusland van strategisch belang zijn, omdat deze nieuwe staat geen eigen toegang naar zee heeft. De verbinding bestaat uit:

Warta

De Warta is een vrij stromende rivier, die over circa 260 km bevaarbaar is tot even voorbij de stad Poznan. De toelaatbare diepgang ligt in de regel tussen de 1,3 m en 1,1 m, zelfs voor de weinig diep stekende Poolse schepen te weinig om rendabel te kunnen varen. De haven van Poznan heeft dan ook niet veel te betekenen. De eerste 56 km van de Warta tot Gorzow behoren tot de oost-west as.

Notec

De rivier Notec is over een afstand van rond 200 km tussen Gorzow en Naklo gekanaliseerd. De 16 sluizen hebben de afmetingen 57 x 9,6 x 1,5 m. De toegelaten diepgang is 1,3 m, hetgeen betekent dat een 500 tons (Pools) schip niet meer dan 270 ton mee kan nemen. Zonder overdrijving kan men stellen dat dergelijke afmetingen uit de tijd zijn.

Bydgoszcz-kanaal

Het Bydgoszcz-kanaal (Brombergerkanaal) overbrugt de laatste 35 km naar de Wisla. In het kanaal liggen nog eens 6 sluizen met dezelfde afmetingen als die in de Notec.

Tussen Bydgoszcz en Warschau valt de oost-west verbinding samen met 250 km van de Wisla. De toekomstige vaarweg naar Wit-Rusland vervolgt via het kanaal Zeran-Zegrze en het Zegrzynskie stuwmeer, gezamenlijk 25 km lengte. De sluis van Zeran meet 85 x 12 m en geeft tevens toegang tot de haven Warschau. Vanaf het stuwmeer ontsluit de rivier Narew het merengebied van Mazurië, een mogelijkheid die alleen voor de pleziervaart van belang is. De oost-west verbinding vervolgt via de rivier Bug tot de Wit-Russische grensplaats Briest. Vandaar geeft het Kanaal Dnjepr-Bug aansluiting op het Russische vaarwegennet. Deze 285 km van de Bug moeten geheel en al gekanaliseerd worden.

Het moge duidelijk zijn dat het aanleggen van een 850 km lange vaarweg dwars door Polen een projekt voor de lange termijn is, zeker niet van visie ontbloot, maar even zeker niet te betalen door één land. De firma Hydroprojekt is doende een haalbaarheidsstudie op te zetten, waar 15 regio's en twee ministeries aan mee zullen betalen. De studie omvat technische, economische en milieu-aspekten en neemt tevens een alternatief tracé via Gdansk en Kaliningrad in beschouwing. De resultaten moeten over een jaar bekend zijn.

6. Konklusies

Polen bevindt zich in een zware economische crisis. De toekomst van de staalindustrie is onzeker. De chemische industrie lijkt zich beter te handhaven. Het land is in een snel tempo bezig om zich om te schakelen van een geleide economie naar een vrije marktstructuur. Het privatiseringsproces is in volle gang. Binnen het Poolse vervoerssysteem neemt het wegvervoer een dominerende positie in. Driekwart van het Poolse vrachtvervoer wordt afgewikkeld over het wegennet.

De hoofdverbindingen van het spoorwegennet lijken goed onderhouden. Het Poolse spoorwegennet heeft duidelijk de potentie om bulk-vervoer op een behoorlijke manier te verwerken. De Poolse binnenvaart lijdt onder de gevolgen van het jarenlang ontbreken van investeringen en de huidige, zware economische crisis. Sedert 1980 zijn er praktisch geen nieuwe schepen gebouwd, desondanks is sprake van overcapaciteit en zijn veel schepen zowel technisch als economisch rijp voor de sloop. Met de verder gaande privatisering zal dat ook wel gebeuren. De hoeveelheid lading voor West-Europa is namelijk te gering om als alternatief te dienen voor de in elkaar geklapte binnenlandse markt. Daarbij komt dat de vrij kleine Poolse schepen een onwelkome konkurrent zijn van de klasse 300 tot 600 ton, die in West-Europa toch al moeite heeft het hoofd boven water te houden.

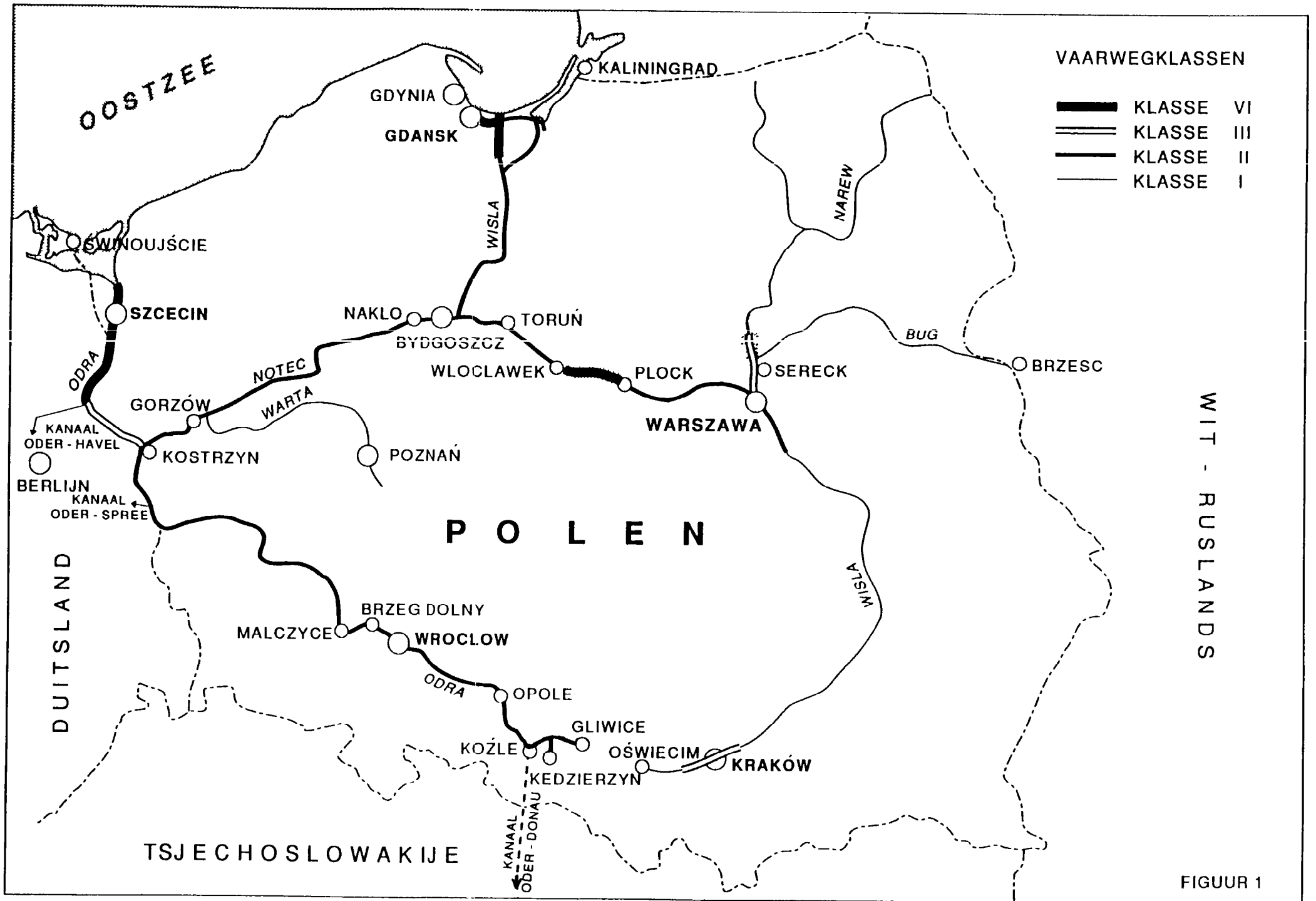
Wat de vaarwegen betreft, is het eveneens slecht gesteld. Naar verhouding staan de kanalen en de gekanaliseerde rivieren er het best voor. De vrij stromende rivieren hebben alle met diepte problemen te kampen. Omdat de gekanaliseerde delen van Oder en Wisla aansluiten op een vrij stromende riviergedeelte kunnen de schepen vaak niet volledig afgeladen worden. De vaart op West-Europa heeft daarenboven te kampen met diepgangproblemen bij de Elbe-kruising. Dit gevoegd bij de economische recessie maakt dat het met de Poolse binnenvaart uitgesproken slecht gaat en dat voor de Nederlandse vloot vooralsnog geen werk in Polen te verwachten is.

In de toekomst zal Polen zich na een economische herstructurering sterker op het westen oriënteren. Ook tussen Nederland en Polen kan een duidelijke toename van het vervoer worden verwacht op het gebied van chemische basisproducten, landbouwproducten en mogelijk ook steenkolen en staalproducten. Een deel van dit transport zal over zee worden afgewikkeld, de rest per vrachtauto, spoor of binnenvaart. Gegeven het grote aandeel van het wegtransport binnen het Poolse vervoerssysteem, moet worden verwacht, dat de vrachtauto ook in de Pools-Nederlandse vervoersrelaties een belangrijke positie zal gaan innemen.

De vaarweg die er het beste voor staat, zowel uit civiel-technisch oogpunt als wat het transportvolume betreft, is de Oder. Ons insziens is de Oder ook de vaarweg die als eerste voor verbetering in aanmerking komt. De aanleg van een stuw bij Malczyce is niet alleen vanuit het oogpunt van de binnenvaart, maar ook vanuit milieubelang dringend noodzakelijk. Het nuttig

effekt kan vergroot worden door de aanleg van een verbinding met de Wisla ter hoogte van Krakow, het zogenaamde Kanaal van Silezië, en bevaarbaarmaking van de Boven-Oder tot de Slowaakse stad Ostrava. Het bevaarbaar maken van de Wisla tussen Krakow en Gdansk is een dermate omvangrijk karwei en het vervoerspotentiëel is zo beperkt, dat hier vooralsnog geen rechtvaardiging voor te vinden is. De aanleg van een oost-west verbinding tussen Duitsland en Wit-Rusland, die gedeeltelijk van de Wisla gebruik maakt, is een projekt dat op lange termijn van strategisch belang is. De Polen bereiden momenteel een haalbaarheidsstudie voor.

Samenvattend: het gebrek aan binnenlands emplooi maakt de drang naar het westen van de Poolse binnenvaartvloot begrijpelijk. De Poolse vaarwegen hebben zeker potenties, maar er zal nog heel wat geïnvesteerd moeten worden voor het zo ver is. Onze gesprekspartners beseften dit terdege.



FIGUUR 1

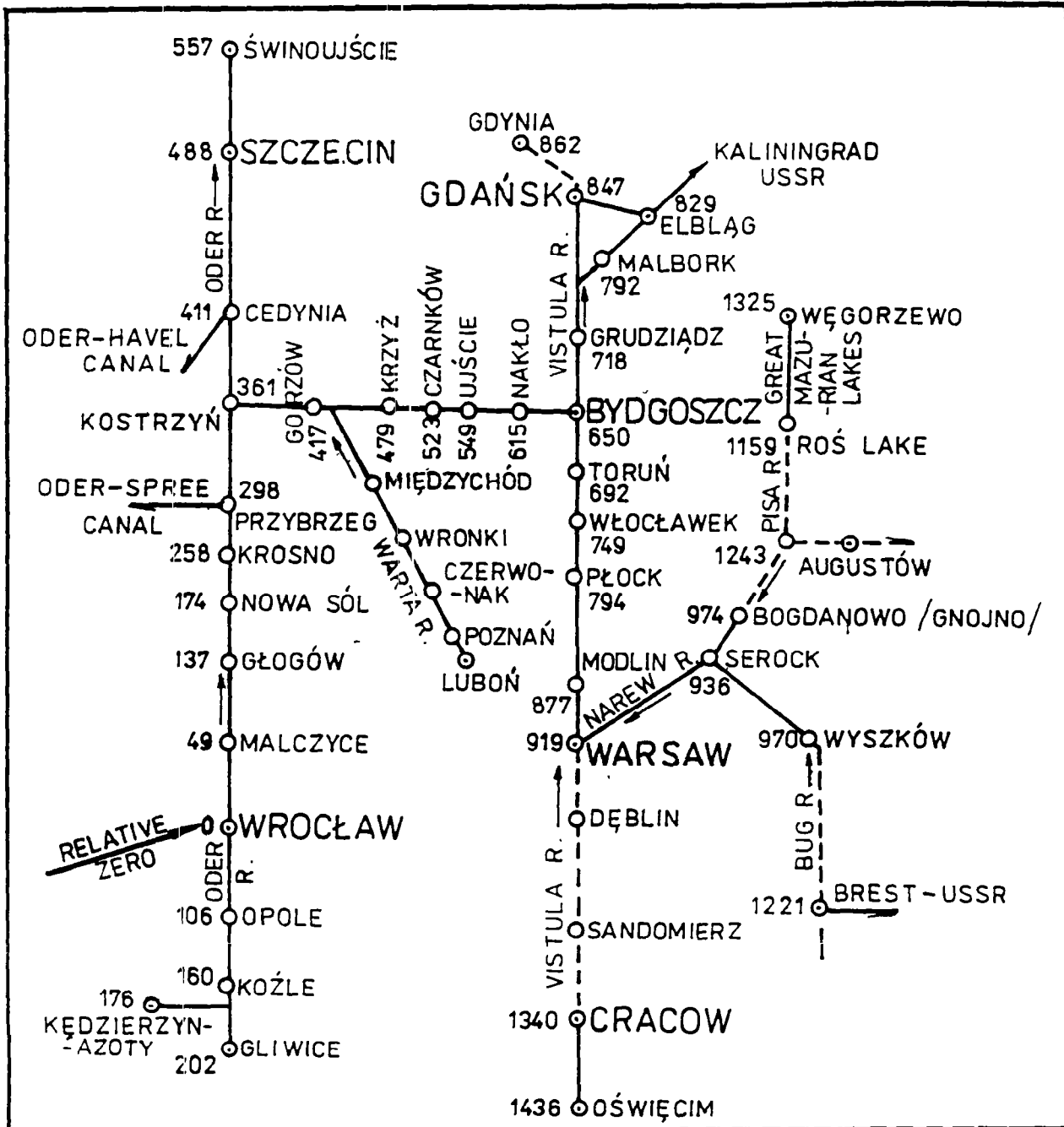


Figure 2.
 SCHEMATIC CHART OF THE MAIN INLAND WATERWAYS
 IN POLAND IN 1992 / Distances in km/

By: M.MIŁKOWSKI, J.MIŁKOWSKA - Wrocław

Opracował:

Sprawdził:

Uwagi:

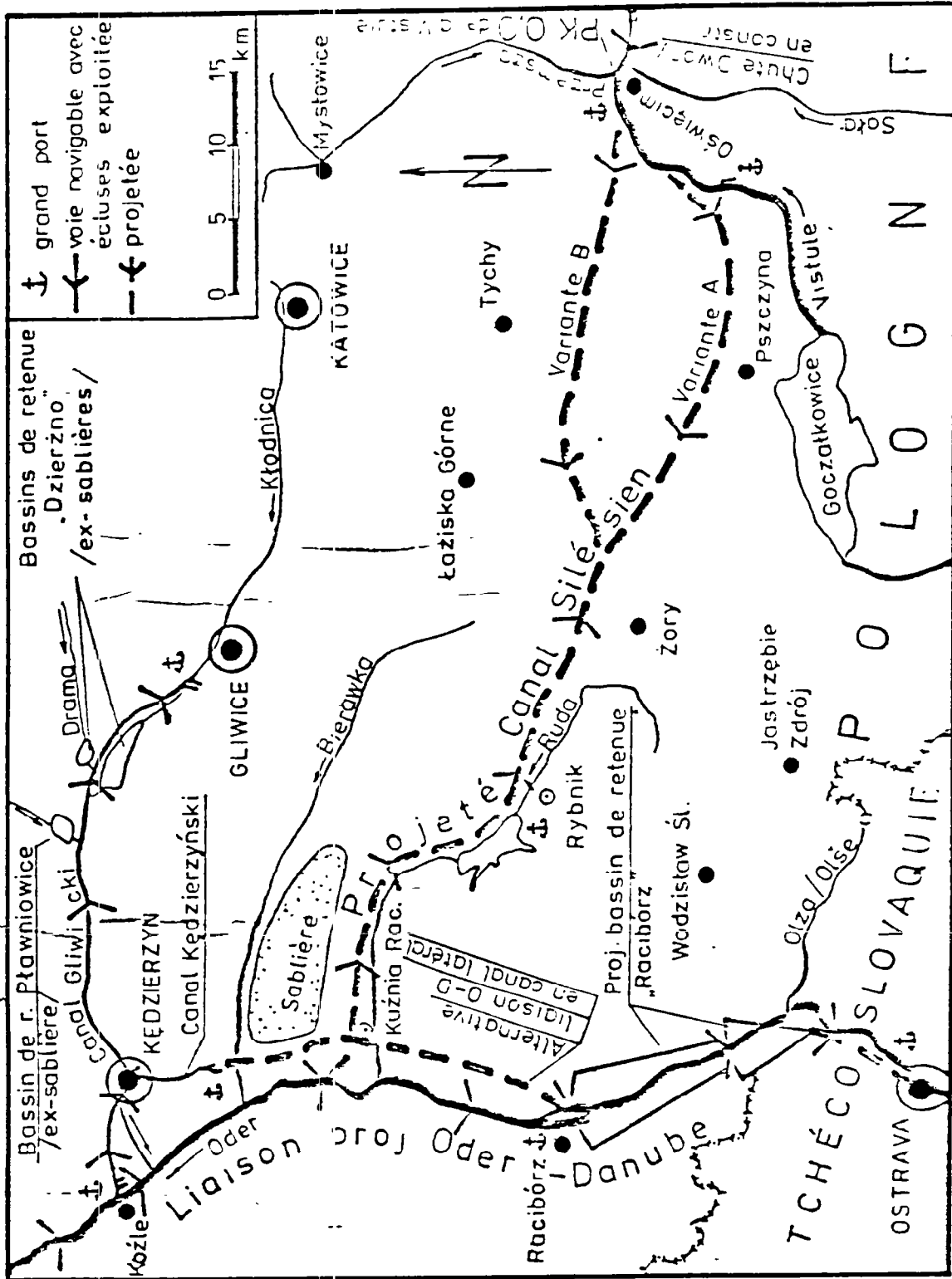


Fig 3: Canal Silésien /liaison Oder -Vistule/ projeté.