

PROSTO Z POKŁADU

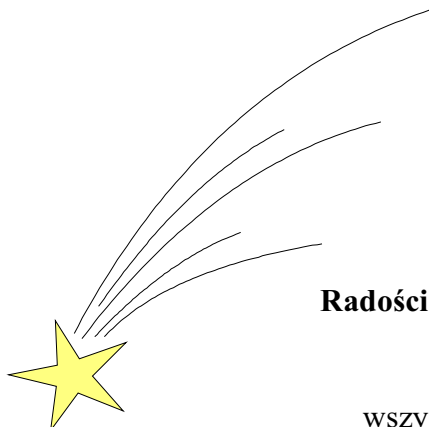


Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbtor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 40

Rok IV

Grudzień 2006 r.



Radości w Święta i Szczęścia w Nowym Roku

2007

wszystkim Czytelnikom i Sympatykom
oraz Konfratrom Bractwa Mokrego Pokładu

życzy Redakcja Biurtynu
"Prosto z pokładu"



**COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACHTWA MOKREGO POKŁADU”
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)**

Transport, któremu człowiek nie jest przyjazny

Z zainteresowaniem i nadzieją witamy pierwszy periodyk poświęcony humanistycznym aspektom komunikacji i jej infrastruktury. Tym bardziej, że w dobie zapowiadanej rozbudowy i modernizacji sieci komunikacyjnych, trzeba zwrócić uwagę i ku humanistycznym aspektom tych programów i wiążącej się z nimi infrastruktury. Chcielibyśmy też by mocno akcentowały rolę rzek, zwłaszcza Odry, by zwróciły się ku problematyce żeglugi śródlądowej, w Polsce od lat niechcianej.

Zaskakujące to nie tylko o tyle, że płacimy za to degradacją powstałej na Odrze w XIX i XX stuleciu infrastruktury technicznej, służącej niegdyś nie tylko żegludze, ale i szeroko pojętej gospodarce wodnej, co też skutkuje obniżaniem się jakości życia nadodrzańskich społeczności. To tak jakbyśmy nie znali współczesnych teorii kulturowo-ekologicznych, w których rzeka jawi się jako ważny składnik środowiska człowieka, wpływający na dynamikę rozwoju cywilizacyjnego lub sprzyjający regresowi i upadkowi kultury. Dość spojrzeć na dzieje kolonizacji Ameryki Północnej czy terytorialnej ekspansji osadnictwa europejskiego i roli rzek w tych procesach, a nie omijały one również Odry, Warty, Noteci czy Wisły.

Gdy stajemy wobec zadań formułowania nowych programów aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturowej regionów, nierzadko definiowanych w skalach dorzeczy, tak jak mogłoby to też mieć miejsce nad Odrą, odżywa stary dylemat – w jakich to kontekstach związku człowieka z rzeką w czasie i przestrzeni winniśmy postrzegać? Czy mamy kroczyć drogą walki z rzeką jako groźnym żywiołem – tak jak na plan pierwszy wybija to „Program dla Odry 2006”, czy też walki o rzekę – oznaczającej włączenie jej do służby na rzecz jakości życia człowieka, z czym wiąże się również utrzymanie i ochrona jej walorów przyrodniczych.

My optujemy za drogą drugą – nazwijmy ją Inicjatywą Wrocławską. A jeśli tak to programy gospodarowania zasobami wodnymi czy nowego kształtowania sieci transeuropejskich dróg wodnych pozostawać winny w ścisłych związkach i sprzyjać programom budowy nowego ładu przestrzennego miast i osad Nadodrza, kształtowaniu ich struktury zawodowej, układów transportowych i komunikacyjnych, rytmom i cyklom życia codziennego, a zatem losom jednostkowym i zbiorowym społeczności lokalnych.

W tych też kontekstach definiując warunki jakie spełniać winny programy ożywienia Odrzańskiej Drogi Wodnej wskażmy, że na plan pierw-

szy zdecydowanie wysuwać winny problematykę żeglugi, ściśle łączoną z programami optymalizacji gospodarki wodnej, ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego. Problemów z tym związanych nie sposób ogarnąć o ile nie doprowadzimy do umiędzynarodowienia problematyki odrzańskiej, a w ich realizację nie włączą się i Niemcy i Czesi. Docelowo zaś gospodarowanie zasobami wodnymi prowadzić możemy jedynie w układzie zlewniowym, w skali dorzecza, stale poszukując rozwiązań łączących problematykę żeglugi, energetyki, rolnictwa, ochrony przeciwpowodziowej, poprawy jakości wód, gospodarki komunalnej etc. Priorytety posiadać winny zagadnienia wiążące się z ochroną zasobów naturalnych i walorów przyrodniczych, także kulturowych, tych sięgających sfery dziedzictwa cywilizacyjnego. Tylko „skok do przodu”, w tym wykształcanie wzajemnych powiązań różnych systemów komunikacyjnych, wodnych, lądowych, powietrznych, stworzyć może trwałe podstawy rozwoju ekonomicznego, społecznego, kulturowego Nadodrza.

Odra jest rzeką międzynarodową i tworzy z jej dopływami komplementarny system, na który powinny mieć wpływ i korzystać z niego wszystkie państwa leżące w obszarze Nadodrza, i nie tylko. Po naszym wstąpieniu do Unii Europejskiej powstały warunki do tworzenia wspólnej międzynarodowej polityki wodnej w ramach dorzecza Odry, której podstawy już dzisiaj wytycza Ramowa Dyrektywa Wodna. W procesie jej realizacji sami moglibyśmy weryfikować własne traktowanie rzeki. Dzisiaj wdrażamy oderwane od siebie, niespójne cele resortowe, nie zaś komplementarną dla Odry i Nadodrza politykę, jakiej spodziewaliśmy się po „Programie dla Odry 2006”.

Wyobraźni staje Europejczykom. Odpowiedzialni za politykę transportową Unii Europejskiej kreślą sieć dróg wodnych, na której jedną z ważniejszych jest droga wodna oznaczona symbolem E-30, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem. Elementami tej drogi są Zalew Szczeciński, Odrzańska Droga Wodna oraz kanał Odra – Dunaj. Podstawowym wymogiem dla połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym jest zyskanie dla drogi E-30 parametrów właściwych przynajmniej IV klasie żeglowności. Realizacja tego planu, którego rodowód sięga XVI stulecia, może stać się szansą dla Nadodrza i Polski. Trwale zespoli zróżnicowane ekonomicznie regiony, a nową drogą wodną mogłyby popłynąć ogromne ilości ładunków, co znakomicie ożywiłoby obszary z nowym szlakiem wodnym związane.

Dzisiaj Odra nie łączy żadnych okręgów przemysłowych, ale mimo, że w skali Europy znaczenie gospodarcze Nadodrza jest niewielkie, w ożywieniu żeglugi odrzańskiej upatruje swe szanse General Motors, który usadowił się nad Kanałem Gliwickim, rozwijający się pod Wrocławiem przemysł elektroniczny, lubińsko-głogowski kompleks górniczo-hutniczy, kroczące śladami Tomasza Baty, który pod Krapkowicami sytuował w latach 30. XX w. swe centrum obuwnicze, licząc na modernizację szlaku i jego połączenie z Dunajem.

Budowa kanału Odra–Dunaj–Łaba jest jednym z europejskich priorytetów, który znalazł miejsce w realizowanej do 2013 r. idei rozbudowy szlaków komunikacyjnych TEN-T (Trans-European Network – Transport). We wrześniu 2006 r. o rozwoju sieci TEN-T i transportu rzecznej mówił unijny komisarz ds. transportu Jacques Barrot, podnosząc, że „mobilność musi być postrzegana na szczeblu kontynentu” i że Unia Europejska jest zdesperowana by na szeroką skalę realizować program odciążający infrastrukturę drogową, drogą „większego wykorzystania infrastruktury rzecznej i morskiej oraz kolejowej do transportu towarów”. J. Barrot akcentował, że Komisja sięgnie ku różnym mechanizmom by skłonić europejskie firmy i administrację do korzystania z kolei oraz dróg wodnych. „Być może trzeba będzie podwyższyć opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej tym, którzy najwięcej z niej czerpią, a wprowadzić preferencyjne zasady w przypadku korzystania z kolei czy transportu rzecznej i morskiej”.

Jednym ze znaków na drodze przywrócenia żeglugi na Odrze i budowy kanału Odra–Dunaj jest podpisane 6 kwietnia 2004 r. międzyregionalne porozumienie na rzecz utworzenia Środkowopomorskiego Korytarza Transportowego (CETC – The Central European Transport Corridor), którego elementami mają być:

- droga międzynarodowa E 65 (w Polsce droga krajowa nr 3 i S3)
- magistrała kolejowa CE 59 i E 59
- połączenia śródlądowe wodne sieci AGN – E 30.

Celem tego przedsięwzięcia ma być działanie na rzecz stworzenia korytarza łączącego północną i południową Europę od Skanii w Szwecji, przez województwa zachodniopomorskie, lubuskie i dolnośląskie w Polsce, region Hradec Králové w Czechach, po Bratysławę w Słowacji. Z przykrością odnotujemy, że w inicjatywie tej nie uczestniczą niektóre ważne regiony leżące po zachodniej stronie Odry: Pomorze Przednie, Brandenburgia i Saksonia.

W okresie ostatnich 60 lat rzeka Odra tylko raz jeden doczekała się w miarę szerokiego progra-

mu, wyjątkowego też tym, że zapisanego 6 lipca 2001 r. ustawą Sejmu RP. Mowa o wieloletnim „Programie dla Odry 2006”, który deklaruje modernizację Odrzańskiego Systemu Wodnego, ale w odróżnieniu od kształtowanego od wieków prawodawstwa odrzańskiego, marginalizuje problematykę żeglugową. Program ten zyskał bardzo słabą ocenę ekspertów Unii Europejskiej gdzie postrzegany bywa czasami jedynie w kategoriach defensywnego i mało kreatywnego programu ochrony przeciwpowodziowej terenów nadodrzańskich. Jego głównym mankamentem jest to, że w trakcie jego opracowywania zrezygnowano z konsultacji innych państw zainteresowanych problematyką odrzańską, później zaś nie uczyniono niczego by dla programu tego zyskać akceptację Niemiec czy Czech. Nic przeto dziwnego, że „Program dla Odry 2006” nie zyskuje takiego wsparcia ze strony Unii jakiego się spodziewaliśmy a dzisiaj, z każdym niemal dniem, rosną trudności w jego realizacji.

Przywrócenie żeglugi na Odrze czy uruchomienie drogi wodnej E-30 winno być oparte na prostych regułach rynkowych. Działalność gospodarczą prowadzoną na- i bezpośrednio przy rzece można by oprzeć na podobnych zasadach jak te wdrożone w skali makro w odniesieniu do korzystających ze środowiska naturalnego. Powinniśmy być zainteresowani zwrotem kosztów inwestycji odrzańskich. Niezbędne jest zatem zdecydowane zwiększenie koszyka świadczonych usług, takich jak usługi portowe, żeglugowe, promowe, nadzór nad obiektami, możliwość korzystania z mediów, usuwanie nieczystości, akcje ratunkowe, uruchamianie komunikacji poprawiającej transport osobowy w miastach, rozbudowa sieci przystani dla żeglugi turystyczno-sportowej i rekreacyjnej. Przychody winny kompensować nakłady związane z rozbudową odrzańskich infrastruktury. Droga wodna winna być coraz bardziej bezpieczna, przyjazna człowiekowi i rozbudowywana w myśl konstytucyjnej zasady równoważonego rozwoju. Istnieje wiele sposobów zwiększenia wpływów. W odniesieniu do żeglugi wskażmy, że:

– realizacja idei wolnej żeglugi doprowadzi do zniesienia barier administracyjnych ograniczających dostęp do rzeki podmiotom międzynarodowym, co zwiększy zainteresowanie i dochody z tytułu korzystania z rzeki,

– modernizacja i budowa kolejnych połączeń Odry z innymi drogami wodnymi i budowa portów z infrastrukturą umożliwiającą przeładunek towarów z- i na różne środki transportu zwiększy atrakcyjność rzeki, podobnie jak rozwój przemysłu stoczniowego czy stwarzanie nowo powstającym okręgom przemysłowym możliwości

wego, odrzańskim przeprawom i mostom, związkom rzeki z przemysłem, energetyką i gospodarką komunalną. Eksponujemy tę kwestię w głębokim przeświadczeniu, że nasze współczesne myślenie o rzece wymaga również podjęcia szerokiej pracy oświatowo-wychowawczej, a dobro kultury stanowić może naturalne jej oparcie, kreuując i ruch społeczny na rzecz rzeki, i nowe spojrzenia na problematykę gospodarki wodnej i żeglugi. Bez nich polskie rzeki i kanały skazemy po

prostu na socjologiczną degradację. Nadodrze sięga dzisiaj stanu krytycznego.

dr Jan Pyś, prawnik, dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski, historyk, Politechnika Wrocławska, prezes zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

mgr inż. Ryszard Majewicz, hydrotechnik, Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego Środkowej Odry

Kronika Bractwa

W cieniu góry Ślęży funkcjonuje szkoła z szerokimi horyzontami. Jest to Zespół Szkół Nr 3 w Sobótce, znany ze współpracy dydaktyczno-wychowawczej ze szkołami w Europie Zachodniej. Dwie profesorki z tej szkoły szczególnie nam są miłe: Monika Szima-Efimowicz i Jolanta Grocholska, które nawiązały kontakt z Bractwem Mokrego Pokładu, stały się czynnymi członkiniami-siostrami w Bractwie. Publikują, piszą referaty, uczestniczą w konferencjach. Dzięki nim uczniowie

szkoły przybyli na nasz pokład i uczestniczyli w naszych spotkaniach.

Ten opis jest znany wszystkim konfratrom. Jest jeszcze jedna sprawa, którą tu chcemy przedstawić czytelnikom. Otóż w ubiegłym miesiącu Monika Szima-Efimowicz urodziła syna, który otrzymał imię Mateusz. W ten sposób Bractwo Mokrego Pokładu powiększyło się o jeszcze jednego wspaniałego członka.

Moniczko, gratulujemy Mateuszka.

Redakcja

Z dawnych dziejów

Organizacja spławu

Zadziwiające, ale pierwsze historyczne wzmianki o uprawianiu żeglugi na wodach obecnego terytorium Polski pochodzą z zapisów nadań przywilejów. Obejmowały one zwalnianie od cła za przewóz towarów drogą wodną. Dokonują tego udzielni władcy, jak wynika z zachowanych dokumentów, na rzecz klasztorów. I tak w 1065 r. Bolesław Śmiały nadaje przywilej klasztorowi w Mogilnie k/Inowrocławia; w 1211 książę Henryk Brodaty cystersom z Lubiążą; w 1214 r. książęta zachodniopomorscy Bolesław II i Kazimierz II na rzecz cysterek w Trzebnicy; 1226 r. książę Henryk Brodaty dla szpitala Św. Ducha we Wrocławiu na swobodny spław drewna opałowego. Później podobne przywileje otrzymują miasta: w 1253 r. Bochnia, w 1264 r. Połaniec i w 1286 r. Sandomierz.

Sprowadzenie do Polski cystersów w XII w. miało znaczenie gospodarcze, które trudno przecenić. Nowoczesna kultura rolna (w tym stawy hodowlane ryb) i przemysł (młyny i tartaki wodne) – oto celujące cenzurki, które sobie wystawili. Produkcja nadwyżek sprzyjała obrotowi handlowemu. W owym czasie transport wodny był najdogodniejszy ze względu na powszechne załaganie lasów pierwotnych i zabagnień w naj-

mniej spodziewanych miejscach obniżek dolinowych oraz braku lądowych traktów komunikacyjnych. Tylko droga wodna stanowiła najtańszy i najbezpieczniejszy trakt. Przypuszczać można, że już wspólnoty plemienne uczestnicząc w obrotach nadwyżek towarowych, wykorzystywały transport wodny. Ruch statków musiał być znaczny, skoro powstają komory celne, przynoszące nie małe dochody władcom. Stąd biorą się starania o przywilej zwolnienia od opłat celnych. Musiały być one znaczące, jeżeli np. w XIII w. cystersów lubiąskich satysfakcjonowało zwolnienie od opłat dla dwóch statków, orientacyjnie dziesięcotonowych rocznie. A więc wykorzystanie rzek do znaczącego wodnego transportu to nawet nie XII, ani XI wiek. Musiał on już być dawno utrwalony w świadomości, rozwinięty i znaczący gospodarczo dużo wcześniej.

O samej organizacji transportu wodnego można mówić dopiero w czasach nam niezbyt odległych. Jak zakony organizowały przewozy nie wiemy. Przekazy pisane mówią o organizacji latyfundiów magnackich, czy kluczy szlacheckich. Dochodzą do tego prężni kupcy miejscy i wreszcie bractwa (konfraternie) szyperskie czy flisackie. Najpełniejsze opisy spławu spotyka się głów-

nie o zwykłych szlachciurach, którzy opisywali swoje perygrynacje, bądź świątli ludzie epoki dawali im zalecenia o handlu i organizacji przewozów.

Z punktu widzenia techniczno-organizacyjnego już w XVI w. rozróżniano rozwinięte centra przeładunkowe, czyli w pełni wyposażone porty rzeczne, przystanie średniego stopnia, poziomem wyposażenia mogące służyć wielu użytkownikom, oraz prymitywne przystanie tzw. *pale*, utworzone w danym kluczu dóbr lub latyfundium dla własnego tylko użytku.

Statki i łodzie obsługiwali ludzie o różnym stopniu przygotowania zawodowego. Szyprowie – właściciele statków kupieckich, będący mieszkańcami miast, organizowali się w cechy (bractwa). Skupiały one szyprów, będących również właścicielami statków i przedsiębiorcami transportowymi, prowadzącymi handel na własny rachunek. W różnych miastach powstawały „bractwa wodne” skupiające szyprów, retmanów, szkutników, rybaków i flisaków. Cechy szyprowskie, czy retmańsko-sternicze, były szkołą dającą kwalifikacje zawodowe, pozwalały na uzyskiwanie kolejnych stanowisk w zawodzie wodniackim.

Szyper na statkach feudalów nie był właścicielem statku, lecz tylko pełnomocnikiem pana – właściciela statku i towaru, czyli dworskim oficjalistą. Był on kierownikiem całości spraw związanych z organizowaniem do spławu i jego przebiegiem. Angażowany na stałe, bądź tylko na jeden spław, już zimą organizował załogę i dowóz do pala i załadunek towaru, prowadził rejestr ładunku i kosztów spławu. Pod jego nadzorem wyładowywano towar, on musiał znaleźć kupca najlepiej płacącego.

Najemnikiem kontraktowym, zarówno na statkach mieszczańskich, jak i ziemiańskich, był

sternik i retman (rotman). Stanowisko tego ostatniego było w pewnym sensie równe szyperskiemu. Był to kierownik nawigacyjny, prowadzący zespół statków przy pomocy tzw. retmańczyka, odpowiedzialny za bezpieczeństwo rejsu, czyli – jak byśmy dziś powiedzieli – pilot.

Retman płynął przed flotyllą na łódce, oznaczał tor wodny i sternikowi sygnalizował mielizny. Bywało też, że na szczególnie trudnych odcinkach wynajmowano dodatkowych retmanów, dobrze znających wyznaczoną trasę. Liczba ich i ich pomocników zależała od ilości statków, a także od zwyczajów i postanowień lokalnych. Statut cechu szyprów w Toruniu z 1569 r. określał: „żaden retman nie ma za sobą prowadzić więcej niż 2 łodzie na małej i średniej wodzie, i nie więcej niż 3 łodzie na wielkiej wodzie.

Podobnie jak retman, tak i sternik był kontraktowym najemnikiem. Poszukiwani oni byli w specjalistycznych cechach miejskich. Sternik w rejestrze komory wrocławskiej z 1572 r. zwany „rektor scapharum”, oraz jego pomocnicy „od rudla” zwani „pomagrami” kierowali poszczególnymi statkami. Według pouczeń dla właścicieli dóbr, organizatorów spławu „sternik ma być pewny i umiętny, bo to ostatnia kiedy go flis uczy rozumu, a nie sternik czem twarzem nie dogłada flisa”.

Organizacja spławu była kosztowana. Im wcześniejsze dojsie z towarem do portu przeznaczenia tym większy zysk ze sprzedaży. Bez wątplenia, po przejściu ostatniego statku z konwoju oznakowanie było zdejmowane. Przecie nie można wspomagać konkurenta. Znane są opowieści z Wisły z okresu sprzed II Wojny Światowej, że po wyznaczeniu trasy przez strażników wodnych służby państwowej, barka idąca samospławem zrzucała oznakowanie nurtu dla utrudnienia innemu właścicielowi statku. „Daj se radę”.

Wróćmy do funkcji retmana z Wisły, który oznaczał tor wodny. W odniesieniu do Odry bardzo często jest powtarzany opis: „przed łodziami mnichów z Lubiąża... jechali na koniach w rzece pachółkowie, którzy mieli trudne zadanie wytyczania nurtu wiechami”. Koń z przyrodzenia umie pływać, więc wyobraźnia podsuwa do dziś obraz koni płynących rzeką. Obraz taki jest wręcz absurdalny. Biorąc pod uwagę koszt przewozu towarów i zyski z jego sprzedaży, mnisi najpewniej wysyłali na trasę spływu daleki zwiad konny. Kierownikiem zwiadu musiał być ktoś znający rzekę, aby podjąć decyzję o miejscu i sposobie oznakowania – odpowiednik retmana na Wiśle. Z wysokiego brzegu, czy nawet penetracji bezpośrednio przy brzegu, łatwo było zaobserwować charakterystyczne „załamywanie” się



Powrót do tradycji – Flis Odrzański 2006

wody na przemiele, nazywanym również brodem. Tu zwiad wchodził do wody i wytyczał bezpieczną trasę. Było to znacznie wcześniejsze rozpoznanie przeszkód niż wyprzedzenie łodzią pilota. Czy to było trudne zadanie? Na pewno tak. Ale należy brać pod uwagę, że przez te brody przeprawiali się kupcy z wozami konnymi. Dla ówczesnych statków głębokość 0,8 m była głębokością bardzo dobrą, a głębokość ta pozwalała na przeprawę lądową. Plan pierwszej regulacji Odry z XVIII zakładał uzyskanie głębokości tranzytowej 1,1 m! Wytyczenie trasy na przemiele rzeki nieuregulowanej nie stanowiło zbytnich trudności. Tylko jak konni pachołkowie mogli wykonywać swe zadanie pod prąd rzeki?

Daleki zwiad konny miał więc jeszcze inne, ważniejsze zadanie. Rzeka nieuregulowana w okresie przepływu wielkich wód ma naturalną tendencję podmywania brzegów wklęsłych. W

wyniku podmycia do koryta wałą się drzewa porastające tereny nadrzeczne. Z powodu powstałych zatorów koryto dzieli się na kilka ramion, trzeba więc było wyszukać główne koryto, zapewniające dogodny spław. To musiał być główny cel zwiadu, nawet jeżeli mnisi tylko raz w roku spławiali dwa statki. Możliwe, że te dwa statki były wolne od cła, a kursowało ich więcej. A więc warto było mieć rozeznanie o kształcie koryta, aby bezpiecznie dopłynąć do celu. Ale o tym kroniki milczą.

*Przeczytał i komentarzem opatrzył
Marian Kosicki*

Literatura:

1. Jan W. Gan, *Z dziejów żeglugi śródlądowej w Polsce*, Książka i Wiedza, Warszawa, 1978.
2. Stanisław Gierszewski, *Wisła w dziejach Polski*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk, 1982.

Zakończył się remont w Sowiogórskim Muzeum Techniki

Dwa kolejne pomieszczenia zaadaptowano na pokoje mieszkalne i wyremontowano łazienkę. Powstała kuchnia oraz toalety dla zwiedzających Parowozownię w Dzierżoniowie.

Większość prowadzonych dotychczas prac remontowych miała za cel stworzenie zaplecza socjalnego, które poprawi warunki życia gości przyjeżdżających do Sowiogórskiego Muzeum

oraz wolontariuszy pomagających przy organizowaniu imprez i konserwacji zabytków. Oczekuje się również poprawy jakości obsługi zwiedzających.

W najbliższej przyszłości planuje się wykonanie centralnego ogrzewania.

*Grzegorz Hada-Jasikowski
Sowiogórskie Muzeum Techniki FOMT*

W gazetach (lub czasopismach) napisali

Pierwszy kwietnia dniem lania wody we Wrocławiu

MPWiK obchodziło 135-lecie – donosi w „Krótko” MAC („Gazeta Wyborcza” – Wydarzenia – Wrocław z piątku 1 września 2006 r). A dalej: Za datę powstania wodociągów [wrocławskich] przyjmuje się 1 sierpnia 1871, kiedy to rozpoczął działalność Zakład Uzdatniania Wody na Grobli.

Wnioskuje o zmianę liczby w obchodach rocznicowych. Gdyby niniejszy wniosek został przyjęty – wtedy można by przyjąć (w zależności od przyjętego wariantu) następującą treść notatki prasowej:

Wariant I : „735-lecie MPWiK”. Za datę powstania wodociągów (wrocławskich) przyjmuje się 1272 rok, kiedy to Henryk IV Probus nadał miastu prawo korzystania z wodociągu.

Wariant II : „620-lecie MPWiK”. Za datę powstania wodociągów (wrocławskich) przyjmuje się 1386 rok, kiedy to rozpoczęła działalność czerpaknia wody nad Odrą – pierwszy zakład wodociągów w mieście.

Wariant III : „54-lecie MPWiK”. Za datę powstania wodociągów (wrocławskich) przyjmuje się 1952 rok, kiedy to powstało MPWiK we Wrocławiu.

Wariant IV : „30 lecie MPWiK”. Za datę powstania wodociągów (wrocławskich) przyjmuje się 1976 rok, kiedy to rozpoczął działalność ostatni Zakład Produkcji Wody – na Mokrym Dworze.

Wariant V : „13-lecie MPWiK”. Za datę powstania wodociągów (wrocławskich) przyjmuje się 1 kwietnia 1993 roku, kiedy to MPWiK rozpoczęło działalność jako jednoosobowa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością gminy Wrocław.

Oczywiście każdy może przyjąć dowolny wariant lub inny – wg własnego uznania. Wnioskodawca: **Kapitan „NEMO”** przyjmuje ten ostatni – ten piąty, trzynastoletni – z pierwszego kwietnia.

Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

Projekty i umowy polsko-radzieckie

Wkrótce po zakończeniu wojny, 7 lipca 1945 r. Polska podpisała umowę ze Związkiem Radzieckim, która regulowała kwestie dotyczące działalności w Polsce radzieckich osób prawnych. W tym czasie po Odrze pływały przynajmniej dwa przedsiębiorstwa armatorskie zorganizowane w formie spółek prawa handlowego. Były to: Sowietsoje Parachodnoje Obszczestwo (SPO) oraz Sowietsoje Akcjonarnoje Parachodnoje Obszczestwo na rzece Oderje (SAPO n. O). Obie firmy były zobowiązane do przestrzegania zasad prowadzenia działalności handlowej, jednak spółki te nie przestrzegały ani norm handlowych, ani zasad dobrej praktyki handlowej.

Inną międzynarodową regulacją, ważną dla prowadzenia transportu wodnego na Odrze, była umowa podpisana w Moskwie 16 sierpnia 1945 r. w sprawie przejścia na własność Rzeczypospolitej mienia niemieckiego. W memorandum nr 2564 z 19 marca 1946 r. rząd ZSRR wyjaśniał tę część umowy, która dotyczyła Odry. Przypomniano, że zdaniem strony radzieckiej zobowiązania w sprawie rzeki zostały wypełnione. Memorandum wskazywało, że tylko górny i środkowy odcinek rzeki należy wyłącznie do Polski, natomiast znaczna część środkowego biegu rzeki jest odcinkiem granicznym między Polską a radziecką strefą okupacyjną Niemiec. Z tego względu wynikają określone konsekwencje co do prawa własności do statków zatopionych na odcinku Odry granicznej. Rząd radziecki przypominał, że Armia Czerwona przybyła na tereny Nadodrza przed podpisaniem przedmiotowej umowy i w związku z tym niemiecki tabor statków odrzańskich traktowany jest jako zdobycz wojenna i władze polskie nie mogą aspirować do otrzymania jednostek odrzańskich. Wyjątek stanowią jedynie statki, które należały do obywateli pochodzenia polskiego, bądź do polskich firm. Rosjanie podkreślali, że pomimo prawa Rosjan do całości floty odrzańskiej, strona polska otrzymała kilkadziesiąt statków oraz wyposażenie portowe w postaci kilku dźwigów i wywrotnic. Przypomniano też, że Polsce zostały przekazane porty w Gliwicach, Opolu, Oławie, Brzegu, przystanie w Koźlu oraz stocznie w Koźlu, Opolu i we Wrocławiu. Przekazany sprzęt, porty i stocznie, według strony radzieckiej, w zupełności powinny wystarczyć do uruchomienia żeglugi na własne potrzeby. Rząd ZSRR oświadczył, że jest gotów przekazać stronie polskiej administrację nad odcinkami rzeki przepły-

wającymi wyłącznie po terytorium Polski oraz, że jest gotów przekazać Polsce zatopione w rzece jednostki w ramach 15% udziału w reparacjach wojennych. ZSRR postanowił nadal samodzielnie zarządzać odcinkiem rzeki granicznej, gdyż było to niezbędne dla sterowania potokiem ładunków przepływających tędy z Niemiec do ZSRR. Rząd ZSRR godził się na powołanie w przyszłości komisji mieszanej, której zadaniem będzie przekazanie odrzańskiej gospodarki oraz opracowanie warunków nawigacyjnych i eksploatacyjnych na rzece. Oprócz zapisów dotyczących przejścia na własność Polski mienia niemieckiego umowa z 16 sierpnia 1945 r. zawierała dyskryminujące nasz kraj przez wiele lat zapisy zobowiązujące stronę polską do odstąpienia ZSRR rocznie 12 mln ton śląskiego węgla.

W roku 1946 powołano polsko-radziecką komisję ds. Odry, której celem było wypracowanie wspólnej umowy w sprawie administrowania rzeką po likwidacji administracji radzieckiej. Niebawem strona radziecka opracowała projekt. Związek Radziecki nie zezwalał stronie polskiej na korzystanie z kanałów związanych z Odrą, a leżących w radzieckiej strefie okupacyjnej. Zakaz dotyczył zwykłych kontaktów handlowych, a także potrzeb nawigacyjnych w sytuacjach, gdy na Odrze brakowało wody, a objazd był możliwy wyłącznie kanałami Odra-Szprewa i Odra-Hawela. Projekt zawierał przepisy dyskryminujące stronę polską. Art. 5 mówił o prawach strony radzieckiej w następujący sposób: (...) *udziela się prawa dokonania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wszelkiego rodzaju czynności, związanych z eksploatacją stanowiących jego własność statków oraz transportem towarów i pasażerów na rzece Odrze, jej dopływach i bocznych kanałach oraz w szczególności wydzierżawić tereny, otwierać kantory i agencje, angażować robotników, nabywać materiały, opał i produkty żywnościowe, budować, nabywać oraz dzierżawić portowe, składowe, mieszkalne i inne budowle, jak również zakładać i eksploatować linie telefonicznej, telegraficznej, i radiowej łączności.*

Kolejny artykuł stanowił o tym, że armator radziecki otrzyma w bezpłatne użytkowanie na dziesięcioletni czas trwania umowy, z możliwością jej przedłużania, stocznie, budynki i składy wraz z przyległymi do nich terenami w portach Koźle, Wrocław, Nowa Sól, Malczyce, Kostrzyn, Szczecin. Przepis zwalniał także wszystkie statki płynące pod radziecką banderą z opłat kanałowych, śluzowych, portowych, okrętowych itp.

2 września 1946 r. strona radziecka zaprezentowała projekt umowy. Został on odrzucony przez stronę polską. Taka reakcja była również po myśli strony radzieckiej, gdyż oznaczało, że żegluga po Odrze będzie odbywała się nadal na dotychczasowych zasadach, czyli bez jakichkolwiek reguł dwustronnych.

Kolejna umowa polsko-radziecka została zawarta 17 września 1947 r. Strony były reprezentowane przez radzieckiego armatora odrzańskiego – Sowietsoje Akcjonarnoje Parachodnoje Obszczestwo na rzece Odrze oraz polską administrację rządową – urząd morski w Szczecinie. Jej przedmiotem były warunki prowadzenia żeglugi śródlądowej w rejonie portu szczecińskiego oraz przekazanie portu w Szczecinie. Na jej mocy strona radziecka przekazała Polsce znaczną część portu, zatrzymując sobie najbardziej atrakcyjne nabrzeże portowe wraz ze stoczną w rejonie Parnicy. Armator radziecki uzyskał także prawo do bezpłatnej dzierżawy terenu przez okres 99 lat oraz prawo własności do znajdujących się tam nieruchomości budowlanych. W zamian za przekazanie stronie polskiej portu szczecińskiego, statki śródlądowe radzieckiego towarzystwa uzyskały na Odrze i w jej portach takie same prawne warunki uprawiania żeglugi jak statki polskie. Armator radziecki uzyskał także nieograniczone prawo do prowadzenia działalności przewozowej na terenie całego kraju.

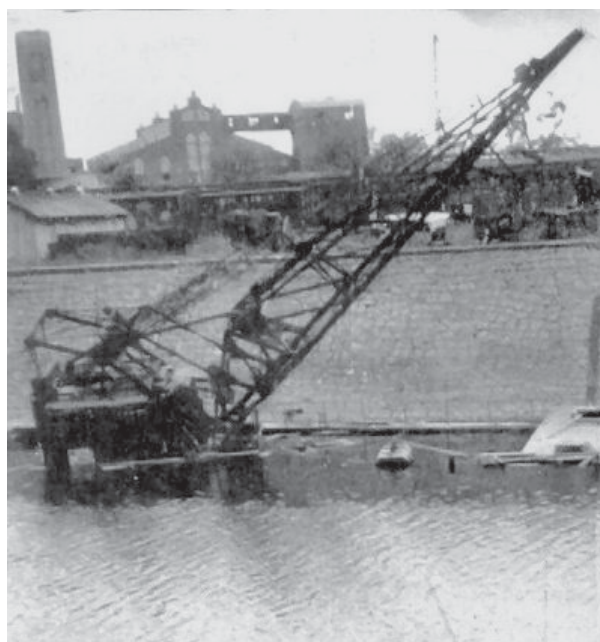
Kwestie działalności handlowej armatorów stron regulowała umowa z 25 października 1947 r. zawarta w Warszawie między armatorem radzieckim – Sowietsoje Parachodnoje Obszczestwo, a armatorem polskim – Żegluga na Odrze Spółka z o.o. Na jej podstawie armator radziecki, posiadający znacznie większy od polskiego potencjał przewozowy, miał „pomóc” armatorowi polskiemu w przewiezieniu 100 tys. ton węgla i 100 ton rudy na zlecenie władz polskich. Pomoc, o której mówiła umowa, dotyczyła wyłącznie transportu ładunków. Natomiast załadunek i wyładunek towarów miał być przeprowadzany przez armatora polskiego, bądź przez stronę rosyjską na koszt armatora polskiego. Armator polski nie posiadał odpowiedniego sprzętu do dokonania przeładunku w takim rozmiarze, znaczna część urządzeń przeładunkowych znajdowała się w rękach radzieckich. Realizacja umowy przyniosła znaczne straty państwu polskiemu, które występowało w roli zleceniodawcy oraz armatorowi, który płacił Rosjanom za usługi przeładunkowe.

Dalsza umowa między armatorami została podpisana w 1948 r. Zakładała ona przewiezienie dla Związku Radzieckiego łącznie 500 tys. ton węgla, w tym 300 tys. ton na trasie portu górno-

śląskie–Szczecin oraz 200 tys. ton na trasie porty górnośląskie–Krosno Odrzańskie. Podobnie jak wcześniej głównym przewoźnikiem miał być armator radziecki. Podczas negocjacji dotyczących wysokości frachtu za przewóz ładunku zwyciężyła strona radziecka, która zaproponowała korzystniejszą dla siebie cenę. W sprawie zysków z umowy władze państwowe, reprezentowane przez Ministerstwo Komunikacji, twierdziły, że była ona korzystna dla Polski, natomiast polski armator stwierdził, że poniósł wielomilionowe straty.

W umowie przewozowej z 31 marca 1949 r., podobnie jak w poprzednich, zawarto korzystne dla przewoźnika stawki frachtowe, co oczywiście zadawała armator radziecki. Rosjanie umieścili w umowie także zapisy o niestosowaniu wobec załóg, ich jednostek i ładunku polskich przepisów administracyjnych ograniczających ich działalność.

W latach 1950 i 1951 armatorzy podpisali kolejne umowy przewozowe. Umowa z roku 1950 gwarantowała armatorowi radzieckiemu przewiezienie do ZSRR i radzieckiej strefy okupacyjnej Niemiec 100 tys. ton węgla. Zakładała także możliwość zwielokrotnienia tych przewozów przez dodatkowe umowy. Umowa z 1951 r. zakładała natomiast przewiezienie 200 tys. ton węgla z możliwością zwiększenia przewozów o kolejne 300 tys. ton. W tymże roku między armatorami została podpisana ostatnia umowa przewozowa, na podstawie której głównie radziecki armator na zlecenie państwa polskiego przewoził węgiel kamienny ze Śląska na potrzeby ZSRR.



Port miejski w 1945 r. (ze zbiorów autora)

Wszystkie wymienione umowy wpływały niekorzystnie na budżet państwa oraz polskiego armatora. Ich skutkiem była wysunięta w latach 50. propozycja likwidacji transportu wodnego na Odrze z powodu jego nieopłacalności.

Umowy przewozowe podpisane między armatorami obu państw były umowami handlowymi zawieranymi na gruncie prawa cywilnego. Oprócz warunków handlowych umowy rozstrzygały także o zasadach prowadzenia przez armatora radzieckiego żeglugi na Odrze. Wobec zawarcia w każdej z umów regulacji dotyczących zasad korzystania z rzeki, ZSRR uważał, że nie jest konieczne podpisanie odpowiedniej ogólnej umowy międzypaństwowej.

Po zakończeniu prowadzenia interesów w tej części Europy i związanej z nimi działalności przewozowej przez armatora radzieckiego na

Odrze strona radziecka zabezpieczyła się na ewentualność mogących zdarzyć się przewozów tranzytowych. Stosowny akt został podpisany w 1960 r. i dotyczył wolności tranzytu na Odrzańskiej Drodze Wodnej. Strona radziecka otrzymała to uprawnienie na podstawie trójstronnego porozumienia zawartego w Kaliningradzie między Polską, NRD i ZSRR. Jednak porozumienie nie miało większego znaczenia, gdyż śródlądowe drogi wodne łączące naszego wschodniego sąsiada z Odrą: Muchawiec i Zalew Wiślany z powodu działań ZSRR nie nadawały się do transportu śródlądowego. Związek Radziecki w celu obejścia terytorium Polski korzystał z dużo korzystniejszego transportu wodnego prowadzonego Bałtykiem, bądź Morzem Śródziemnym.

Jan Pyś

Przemiętło z falą odrzańską

Credo

Ludzie, jak ludzie. Zawsze byli i lepsi, i gorsi, albo nijacy.

W epoce parowców praca była ciężka na statkach, na barkach i równie na służach. Obsługa szlaku żeglownego odbywała się przy pomocy łodzi wiosłowych, bez względu na warunki pogodowe. Przy stosunkowo niewielkich zarobkach ludzie jednak byli bardzo życzliwi sobie i zżyci. Większość miała za sobą trudne przeżycia wojenne, a wielu również służbę frontową.

Na stopniu Ratowice dwóch służowych odchodziło na emeryturę. Oprócz kolegów, zaprosili na spotkanie pożegnalne kilka osób z Zarządu. Przyjęcie było niemal jak weselne. Czego tam nie było?... Śpiewy starych pieśni rozkładały się na harmonijne głosy. Między wznoszonymi toastami wspomniano czas miniony i przeżycia, niejednokrotnie niesamowite. Wypadało teraz coś powiedzieć od kierownictwa. Zastanawiałem się jak zacząć i o czym mówić. Nagle zauważyłem, że po drugiej stronie stołu Tadeusz bierze szklanceczkę do ręki i wstaje.

– Bracia chrześcijanie! – przemówił z patosem
– Musimy żyć w zgodzie z sumieniem, nie szkodzić drugiemu...

Mówił pięknie, dość długo, a wszyscy słuchali wpatrzeni w niego. Brakowało tylko – dosłownie – „kochajmy się”. Bijąc brawa ochoczo też spełniono toast. Wówczas uświadomiłem sobie, że miał za sobą parę lat studiów teologicznych.

Po latach z kilkoma kolegami mieliśmy spotkanie okazjonalne. Wódeczka płynęła wolno. Zaczęliśmy wspominać ludzi, z którymi się pracowało i jacy to przewinęli się przez pokłady naszych statków. Rzecz szczególna, zaczęliśmy ich wspominać pod względem wyznania. W zdecydowanej większości byli to katolicy. Ale naliczyliśmy wielu ewangelików, kilku prawosławnych i wyznania mojżeszowego, a nawet Tatara – wyznawcę Islamu. Były to raczej przypuszczenia, bo temat religii nie był właściwie nigdy poruszany w pracy.

Każdy miał swoje życie prywatne. Liczyła się tak naprawdę tylko praca i uczciwość. Reszta nie miała znaczenia.

Tylko dlaczego dziś ma to tak wielkie znaczenie?

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl> „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.;
NAVICENTRUM Sp. z o.o.; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław