

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbtor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 41

Rok V

Styczeń 2007 r.

## Polski Komitet TICCIH

1 grudnia 2006 r. na zjeździe w Toruniu otrzymał nowe władze. Przewodnictwo Polskiego Komitetu powierzono prof. Politechniki Wrocławskiej Stanisławowi Januszewskiemu – założycielowi i prezesowi zarządu Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, w końcu lat 70. również jednemu z założycieli Polskiego Komitetu Narodowego TICCIH, wielokrotnie uczestniczącemu w Kongresach TICCIH, odbywających się co trzy lata w różnych stronach świata. Kongres 2006 miał miejsce w Italii, w Terni i Rzymie, kolejny odbędzie się w saksońskim Freibergu w Niemczech.

Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego TICCIH (*The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage TICCIH*) jest organizacją pozarządową afiliowaną przy UNESCO. Działa w 42 krajach na wszystkich kontynentach. Na czele TICCIH stoi Eusebio Casanelles i Rahola – dyrektor barcelońskiego Muzeum Techniki. Funkcje Honorowych Przewodniczących pełnią prof. Maria Niser (wybitny historyk ze Sztokholmu), Lord Neil Cossons – dyrektor Muzeum Techniki w Londynie a także prof. Louis Bergeron (badacz europejskiego przemysłu z Muzeum Le Cresou we Francji).

Historia TICCIH ma swój początek w roku 1971, gdy w Ironbridge (Wielka Brytania) przy okazji konferencji naukowej z udziałem grupy badaczy z krajów EWG zainicjowano debatę nad stanem wiedzy na temat dawnego przemysłu i techniki. W procesie industrializacji wytworzone zostały liczne dzieła geniuszu ludzkiego, które w trakcie kolejnych modernizacji zakładów przemysłowych i przebudowy obiektów inżynierskich podlegały procesowi przekształceń. Unikal-

ne konstrukcje i maszyny znikają na złomowiskach. Ciągłe unowocześnianie produkcji i wymiana parku maszynowego prowadziły do usuwania niepotrzebnych, już przestarzałych urządzeń. Na makulaturę kierowano dokumentację techniczną, plany i projekty, które również traktowano jako zbędne. Rozbierano budynki, często o znakomitej architekturze. W ich miejsce budowano nowoczesne hale produkcyjne. Pogoń za wzrostem produkcji, wyższą jakością, niższymi kosztami wytwarzania traktowane były jako wyznaczniki postępu cywilizacyjnego. W szerokich kręgach decydentów gospodarczych brak było przekonania o kulturowej wartości przedmiotów technicznych. Dziś nie jest praktycznie możliwe odtworzenie wielu dawnych procesów technologicznych, nie można wyjaśnić szczegółów konstrukcyjnych maszyn i urządzeń, gdyż nie zachowały się przekazy dokumentujące ich budowę i wymagania eksploatacyjne. Zabytkowe przedmioty, jak choćby parowozy, których jednostkowe egzemplarze pozostały w muzeach i kolekcjach są unieruchomione, gdyż zaginęła wiedza o ich budowie, sposobach bieżącej konserwacji i technice napraw. Dzisiaj ponowne uruchomienie kotła parowego, paradoksalnie, stanowi obecnie nie mniej trudne zadanie, niż 100 lat temu. Dostrzegając proces utraty społecznej pamięci opisującej rozwój techniki, traktowanej jako element współczesnej cywilizacji, grono uczestników konferencji w Ironbridge wskazywało na celowość podjęcia szerokich działań badawczych, dokumentacyjnych i informacyjnych.

TICCIH stawia sobie za cel szerzenie wiedzy o dziełach będących wytworem myśli inżynier-

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



Atrakcją stać się może i toruński browar. Dzisiaj porzucony...

skiej i pracy człowieka. Organizacja skupiła liczne grono specjalistów z wielu dyscyplin historii, techniki i inżynierii zajmujących się badaniem i konserwacją dziedzictwa przemysłowego. Termin dziedzictwo przemysłowe oznacza materialne świadectwo działalności człowieka związane z wytwórczością, produkcją i techniką. Są to budowle wraz z ich wyposażeniem, urządzenia i instalacje, zespoły fabryczne i założenia urbanistyczne miast przemysłowych. Są to również miejsca i krajobrazy związane z działalnością o charakterze przemysłowym. Szczególna wartość tych miejsc i obiektów techniki dla zrozumienia dziejów rozwoju cywilizacji uzasadnia celowość ich dokumentowania, prowadzenia badań naukowych, także udostępniania ich do zwiedzania.

TICCIH skupia przedstawicieli środowiska naukowego z różnych krajów, dla wspólnego działania na rzecz promocji idei ochrony zabytków techniki. TICCIH ma status organizacji pożytku publicznego (*status charity*, Londyn 2000) i stawia sobie za cel popieranie współpracy w



Kołowrót w toruńskim spichlerzu, ul. Mostowa 1, pocz. XIX w.

zakresie ochrony, konserwacji, badań i dokumentacji dziedzictwa przemysłowego, prowadzenie kształcenia w tych dziedzinach a także ożywianie wymiany naukowej i technicznej. Organizacja skupia naukowców prowadzących badania teoretyczne i praktyczne, konserwatorów odnawiających zabytki, pracowników muzeów i archiwów, wykładowców akademickich z zakresu historii przemysłu, pracodawców i członków związków zawodowych a także właścicieli zabytkowych budowli i maszyn. Celem TICCIH jest stworzenie międzynarodowego forum dla wymiany myśli i idei dotyczących historii przemysłu i zabytków techniki. TICCIH realizuje swoje



W toruńskim zbiorniku gazu urządzono znakomite planetarium



W Muzeum Papiernictwa w Grębocinie

zadania statutowe poprzez organizowanie, gromadzenie, opracowywanie i rozpowszechnianie informacji dotyczących zasad, techniki i kierunków badawczych, metod dokumentacji, prac naukowych oraz konserwacji dziedzictwa przemysłowego. Podejmowane są inicjatywy, które mają służyć budowaniu zrozumienia i społecznej akceptacji dla idei zachowania zabytków techniki.

Polskie dokonania na tym polu, a sięgają lat 20. XX w., znajdują uznanie w świecie. Polski Komitet stoi przed zadaniem szerszego ich upowszechnienia, spełnieniem oczekiwań organiza-

cji w Polsce spotkania TICCIH, stworzeniem instrumentów stałego monitorowania potrzeb i działań na polu ochrony dzieł kultury technicznej, wspierania podejmowanych na tym polu inicjatyw.

Walne Zgromadzenie Polskiego Komitetu TICCIH stało się również okazją dla rzutu okiem na toruńskie pomniki epoki industrialnej, na programy ich szerszego udostępnienia, budowy miejskiego szlaku turystyki industrialnej, zdecydowanego wzbogacenia oferty turystycznej nadwiślańskiego grodu.

Warszawa, 28 grudnia 2006 r.

## KOMUNIKAT

Kończący się 2006 rok jest okazją do podsumowania dokonania pracy Sygnatariuszy „Porozumienia w sprawie wspierania inicjatyw i programów rozwoju gospodarczego Polski w oparciu o walory rzek i Morza Bałtyckiego „Wisła – Odra – Bałtyk”, w zakresie realizacji „Programu zmian instytucjonalnych oraz rozwoju wodnych sektorów gospodarczych w Polsce”.

Program przedstawiony został do publicznej wiadomości w czerwcu 2005 roku, przy pomocy broszury zatytułowanej „Program rozwoju wodnych sektorów gospodarczych”.

Przez większość instytucji oraz organizacji społecznych, branżowych, samorządowych, przyjęty został z zadowoleniem. Program zawiera 18 punktów, których treść obejmuje propozycje zmian organizacyjnych oraz rozwoju podstawowych wodnych sektorów gospodarczych.

Organizowane konferencje, sympozja, spotkania, sporządzane memoriały, listy otwarte, przez Sygnatariuszy „Porozumienia Wisła–Odra–Bałtyk”, mające na celu promocję Programu, przynoszą efekty.

Dzięki ostatnim zmianom politycznym w Polsce, działania i program przygotowany przez Porozumienia „Wisła – Odra – Bałtyk” są wysłuchiwane przez przedstawicieli władz, znajdują poparcie.

Przykładem pozytywnych zjawisk są następujące wydarzenia:

- Zorganizowana konferencja w Senacie RP pt. „Rzeki i Morze Bałtyckie szansą rozwoju Polski” w dniu 5 czerwca 2006 r.
- Wystosowany do władz RP „Memoriał w sprawie likwidacji zaniedbań i rozwoju wodnych sektorów gospodarki w Polsce”.
- Spotkanie przedstawicieli Porozumienia „Wisła – Odra – Bałtyk” z Panem Rafałem Wiecheckim Ministrem Gospodarki Morskiej w

dniu 5 października 2006 roku oraz podjęte ustalenia w sprawie współpracy.

- Spotkanie przedstawicieli Porozumienia z Panem Mariuszem Gajdą, Prezesem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w dniu 10 października 2006 roku oraz podjęte ustalenia w sprawie współpracy.
- Wybór 3 przedstawicieli Porozumienia do Krajowej Rady Gospodarki Wodnej (Tomasz Sowiński, Janusz Bielakowski, Waclaw L. Kowalski).

Podczas spotkania z Ministrem Gospodarki Morskiej w dniu 5 października 2006 roku, uzgodniona została współpraca Ministerstwa Gospodarki Morskiej z zespołem prof. Tadeusza Jednorala w sprawie realizacji projektu „Przekop Mierzei Wiślanej w celu aktywizacji portów wschodniego wybrzeża Morza Bałtyckiego”.

Podczas spotkania z Prezesem Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w dniu 10 października 2006 roku uzgodnione zostały zasady współpracy w zakresie rozwoju śródlądowych dróg wodnych, opracowania Programu dla Wisły, modyfikacji Programu dla Odry.

Z listy 18 punktów „Programu rozwoju wodnych sektorów gospodarczych” zrealizowane zostały następujące:

1. W dniu 1 lipca 2006 roku powołany został Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej (p. 4 programu).
2. Powołane zostało Ministerstwo Gospodarki Morskiej (p. 3 programu).
3. Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej przygotował Strategię Gospodarki Wodnej, która zawiera zapisy dotyczące:
  - rozwoju śródlądowych dróg wodnych
  - opracowanie Programu dla Wisły
  - budowy stopni wodnych w dorzeczu Odry i Wisły (p. 5, 8, 11, 12, 15 programu).

4. Realizowane są prace związane z odbudową Kanału Augustowskiego, planowane zakończenie w 2007 roku (p.13 programu).

5. Przywrócona została szkoła żeglugi we Wrocławiu. (p. 17 programu)

Z inicjatywy członków Krajowej Rady Gospodarki Wodnej – przedstawiciele Porozumienia „Wisła – Odra – Bałtyk” przyjęło, że:

- pierwsze posiedzenie KRGW w 2007 roku poświęcone będzie śródlądowym drogom wodnym oraz problematyce żeglugi śródlądowej. Ustalone stanowisko KRGW przekazane będzie do władz RP;
- kolejne posiedzenie KRGW poświęcone zostanie problematyce związanej z przygotowaniem „Programu dla Wisły” na okres 20 lat.

Mamy głęboką nadzieję, że realizacja wszystkich 18 punktów Programu Rozwoju Wodnych Sektorów Gospodarczych jest możliwa.

Konieczna jest dalsza aktywna praca wszystkich sygnatariuszy Porozumienia „Wisła – Odra – Bałtyk” w celu promocji programu w środkach masowego przekazu oraz wśród nowych władz samorządowych w Polsce.

W imieniu Rady Programowej Porozumienia „Wisła – Odra – Bałtyk” pragnę przekazać wszystkim sygnatariuszom porozumienia i sympatykom życzenia zdrowia, jedności w działaniu, determinacji w realizacji programu oraz pomyślności w 2007 roku.

Z poważaniem

*Przewodniczący Rady Programowej  
Porozumienia „Wisła – Odra – Bałtyk”  
Wacław L. Kowalski*

## *Z dawnych dziejów*

### **Jak to opłacano flisaków**

Kończył się spław tratw jako podstawowy środek transportu wodnego. W XIX wieku w technice i organizacji żeglugi na Wiśle w Królestwie Polskim zaszły istotne zmiany. Zanikał spław szlachecko-magnacko-klasztorny. Przedsiębiorstwa prywatne, spółki i towarzystwa o charakterze kapitalistycznym przejęły transport wodny. Istniejące dawniej różnicowanie pracowników żeglugi pogłębiło się jeszcze bardziej.

Kapitan, sternik i mechanik na parowcu oraz szyper na statku bez napędu stanowili wysoko kwalifikowaną arystokrację żeglarską, żyjącą bardzo dostatnio. Pozycja materialna i zawodowa prostych żeglarzy, rekrutujących się spośród biedoty miast i wsi, budziła zastrzeżenia nawet przedstawiciele carskiego aparatu administracyjnego. Rosyjski konsul generalny w Gdańsku w piśmie z 29 stycznia 1838 roku skierowanym do namiestnika carskiego w Warszawie zwracał uwagę, że warunki pracy i życia flisaków z Królestwa w porównaniu z pruskimi są niezwykle ciężkie. Właściciele statków i szyprowie nie zawierają z nimi formalnych umów o pracę, przez co pokrzywdzeni żeglarze nie mają nawet podstaw dochodzenia swych praw.

Na polecenie namiestnika Wydział Administracyjny Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Policji oraz Komisji Spraw Duchownych i Oświecenia Publicznego przygotował w czerwcu 1838 roku propozycję przepisów regulujących warunki zatrudnienia robotników na statkach. Stwierdzały one, że zatrudnienie fli-

saka może nastąpić tylko na podstawie umowy pisemnej, w której powinny być określone:

1. ładowność statku, na który werbowano robotnika,
2. wysokość zarobków tygodniowych lub za cały rejs,
3. obowiązki pracownika i pracodawcy.

Ponad to w kontrakcie winno znaleźć się wyraźne stwierdzenie, że pracodawca obowiązany jest codziennie dostarczyć każdemu zatrudnionemu flisakowi bezpłatnie:

1. kwartę kaszy jęczmiennej,
2. kwartę grochu,
3. słoniny 6 łutów\*,
4. soli 2 łuty,
5. wódki półkwartek\*\*,
6. chlebowego 6 groszy.

\* łut nowopolski używany w Królestwie Polskim od 1819 roku = 13,67 g.

\*\* półkwartek = 0,5 kwarty. (Kwarta wg Konstytucji z 1764 roku = 0,9422 l, od roku 1819 obowiązywała kwarta równa litrowi).

Podane normy żywieniowe ukazują kuchnię flisacką, jako niezbyt urozmaiconą. Kaszę lub kartofle ze słoniną jako posiłek główny jedzono w „bogate dni”, zwykle zaś zupę kartoflaną z odrobiną tłuszczu, a jesienią garus, tj. kartofle polane rozgotowanymi śliwkami. Jeśli dodamy do tego czarną kawę i chleb ze słoniną, częściej tylko z cebulą, spożywane na śniadanie, to będziemy mieli podstawowy jadłospis flisaków. Było to wszystko, na co mogli sobie pozwolić

szeregowi pracownicy żeglugi, zarabiający 50–100 rubli w czasie rejsu trwającego nierzadko nawet dwanaście tygodni.

Ocenia się, że flisacy mieli wprost katorżniczą pracę i brakowało im warunków choćby do części regeneracji sił. Na galarach, krypach i berlinkach sypiali pod gołym niebem, bezpośrednio na przewożonym zbożu i innych towarach. W czerwcowe i lipcowe ciepłe noce mogło to nawet sprawiać przyjemność, ale nasilony spław odbywał się przeciw wczesną wiosną i późną jesienią, kiedy w naszym klimacie silne przymrozki są rzeczą normalną. W takich warunkach nie

mogło być mowy o przestrzeganiu podstawowych zasad higieny.

Choroby gośćcowe, zwichnięcia lub łamania kończyn były wliczone w ryzyko zawodowe. Każdy zamustrowany liczył się z tym. Poznanie nowego, ucieczka od harówki na wsi czy monotonii życia w zapyziałym miasteczku zaciągnięcie się łódź dawała szansę na nowe życie. Może nawet na karierę, dobry roczny zarobek.

Uwzględniając warunki zakwaterowania i monotonne wyżywienie należy stwierdzić, że ten codzienny półkwartek był słusznie przynależny.

*Przeczytał i komentarzem opatrzył  
Marian Kosicki*

## Perspektywy żeglugi na Odrze cz. I

### **Człowiek zawsze czynił rzeki bezpiecznymi i użytecznymi dla siebie**

Nazywano ją różnie: *Ader, Odre, Odrae, Odram, Oderam, Oder*. Jest rzeką, w której jak w soczewce odbijają się skomplikowane losy regionu, przez który przepływa. Mimo że nierzadko krnąbrna i groźna, zawsze była potrzebna człowiekowi. Obok niej znajdowali swoją ojczyznę pracowici ludzie. To w jej życiodajnych ramionach praca zmieniała się w dobrobyt, którego owoce unosiła wspólnie ze swoimi siostrami do najdalszych zakątków Europy.

Rzeki służyły człowiekowi do komunikowania się, do przemieszczania ładunków. Człowiek spławiał w dół rzeki produkty i wyroby na tratwach z drzew. W portach docelowych sprzedawany był towar oraz drzewo, na którym ładunek został spławiony. Człowiek wykorzystywał rzeki dla własnego dobra, a zarazem dla podniesienia cywilizacyjnego poziomu regionu. Rzeką „kulturalną” była drogą transportową, służyła do napędu licznych urządzeń, nawadniała pola uprawne

### **Odra również nie oparła się działaniom człowieka, od wieków kształtowana była dla potrzeb gospodarczych**

Rzeką od wieków była rzeką mającą ogromne znaczenie gospodarcze. Była źródłem taniej siły, która wprawiała w ruch stojące na Odrze młyny wodne. Dostarczała także różnego rodzaju pożytków. Były nimi ryby, raki, kruszywa. Odra wykorzystywana była i jest dla celów rolniczych, głównie w celu polepszania stosunków wodnych na przyległych do niej gruntach rolnych. Wody

niesione przez rzekę są surowcem wykorzystywanym gospodarczo w wielu procesach technologicznych. Odra również od niepamiętnych czasów wykorzystywana była jako arterii komunikacyjna. Od wieków najważniejszą działalnością prowadzoną na rzece przez człowieka był transport wodny. Rzeką i żegluga były nerwem regionu decydującym o jego pozycji gospodarczej. Żegluga na Odrze przez wieki podlegała wielu różnym wpływom warunkującym jej prowadzenie. Warunki te na przestrzeni dziejów ulegały zmianom.

Pierwsze udokumentowane działania człowieka wpływające na przepływy wody w korycie Odry pochodzą z XIII w. Jeden z pierwszych przywilejów wolnej żeglugi został wydany 11 kwietnia 1211 r. przez księcia Władysława Odonicę, który udzielił prawa wolnego przejazdu mnichom z klasztoru w Lubiążu na odcinku Odry pomiędzy Głogowem a ujściem Obry. Łącznie z przywilejem mnisi uzyskali prawo do wycieczania dla własnych potrzeb szlaku żeglownego, który często ze względu na przemieszczające się mielizny zmieniał położenie<sup>1</sup>. Wpływ na regulację przepływu wody w korycie uzyskiwano przez oczyszczanie koryta rzeki

Odra przez wieki zabudowywana była dowolnie przez właścicieli nadodrzańskich areałów. Do regulacji rzeki wykorzystywano przede wszystkim dębowe pale. Na początku XVIII w. rozpoczęto walkę z tym procederem i oczyszczanie koryta rzeki<sup>2</sup>.

Przekopy jako budowle wodne znane były od wieków zarówno na Śląsku jak i w Brandenburgii. Celem ich była likwidacja meandrów oraz profilowanie koryta rzeki, co prowadziło do



Komunikacyjna rola rzeki

skrócenia jej długości. Jedną z wad budowy ówczesnych przekopów było nie oczyszczanie powstałego wykopu z nadmiernej ilości piachu, było to później powodem częstego zasypywania szlaku żeglownego.

W rejonie Odry wykonano setki przekopów, istnieje jednak kilka szczególnych miejsc zastosowania tego rodzaju regulacji rzeki. Kostrzyn jest przykładem miasta, które dzięki przekopowi zmieniło swoją lokalizację. Prawo lokacyjne miasto uzyskało na prawym brzegu zakola Odry. W niewielkiej odległości od miasta, po przeciwnej jego stronie, przepływała rzeka Warta. W latach 1758–1763 przeprowadzona została odbudowa zniszczonego podczas wojny trzydziestoletniej miasta<sup>3</sup>, rozbudowano je w kierunku Warty. Dodatkowo w rejonie Kostrzyna wykonany został przekop prostujący zakole rzeki, co spowodowało oddalenie miasta od Odry – obecnie Kostrzyn jest miastem i portem leżącym nad Wartą.

Okolice Łęgów Odrzańskich (*Oderbruch*) są przykładem poprawiania stosunków wodnych spektakularnego zastosowania przekopu przy regulacji rzeki. Żyzna nizina może być w Europie porównywalna jedynie z żyzną ziemią Żuław Wiślanych. Już w roku 1736 opracowano katalog zabezpieczeń, które miały przyczynić się do ochrony tego obszaru przed powodzią oraz poprawić istniejące tu stosunki wodne. Wykonany przekop połączył miejscowości Gozdowice i Hohensaaten. Liczący 20 km długości przekop był najdłuższy na świecie. Skrócił Odrę o 25 km, a obecnie stanowi główny nurt rzeki.

Inny przykład to poprawa warunków przepływów wody dolnej Odry. Na początku XX w. Odra oraz jej wschodnie rozwidlenie, zwane Mogilicą, zostały odpowiednio wyprofilowane. Rzeki uzyskały odpowiednie do przepływów wody przekroje. Odra została podzielona na dwa ramiona: wschodnie i zachodnie. Rozwidlenie nastąpiło w miejscowości Hohensaaten, gdzie znajduje się stopień wodny łączący ramiona rzeki i umożliwiający przepływanie między nimi statków. Wschodnie ramię Odry rozpoczyna się

w miejscowości Hohensaaten, a kończy ujściem do jeziora Dąbie. Głównym zadaniem tego ramienia rzeki było odprowadzanie do jeziora nadmiernej ilości wody i lodu spływającej z górnego biegu rzeki. Zachodnie ramię, będące częścią Wielkiej Drogi Wodnej Berlin–Szczecin, rozpoczyna się również w Hohensaaten. Obejmuje ono drogę wodną Hohensaaten–Friedrichsthal i tzw. Odra Zachodnia. Długość ramienia wynosi 29,8 km i służy głównie do celów żeglugowych.

Istotnym elementem wpływającym na polepszenie warunków żeglugowych na Odrze była rozbudowa sieci dróg wodnych łączących rzekę z innymi rejonami Europy. Była ona możliwa jedynie przez budowę lub rozbudowę kanałów żeglugowych. W roku 1882 w odpowiedzi na potrzeby dynamicznie rozwijającego się przemysłu rząd pruski wystąpił z projektami budowy nowych kanałów żeglugowych o łącznej długości 1200 km. Program nie został jednak przyjęty przez sejm, co nie przeszkodziło w budowie nowoczesnych kanałów żeglugowych w nieco ograniczonym zakresie.

Najważniejszymi sztucznymi drogami wodnymi związanymi z Odrą były:

1. Kanał Nawigacyjny koło Wrocławia.
2. Kanał Fryderyka Wilhelma, łączący Odrę z kanałem Odra–Szprewa.



Rozporządzenie monarchy austriackiego z 15 maja 1710 r. dotyczące oczyszczenia nurtu Odry z utrudniających żeglugę drzew i pali

3. Kanał Hohenzollernów, łączący Odrę z Berlinem-Charlottenburg.
4. Kanał Kłodnicki, łączący Odrę z Gliwicami .
5. Nowy Kanał Handlowy, łączący górną Szprewę z Kanałem Odra Szprewa.
6. Kanał Odra–Szprewa, łączący Odrę z jeziorem Seddin.
7. Droga wodna Wisła–Odra.

Oprócz kanałów budowano także zbiorniki retencyjne dla poprawy warunków regulacji przepływów wody w Odrze. Zbiorniki retencyjnego powstały w Otmuchowie, Turawie, Dzierżnie i Mietkowie. Jedyną z ostatnich większych inwestycji był Kanał Gliwicki. Realizacja niektórych z nich okazała się zbyt kosztowna dla budżetu państwa, bądź niemożliwa do realizacji ze względu na wybuch II wojny światowej.

*W gazetach (lub czasopismach) napisali*

### „Tak się robi historię”

„Zwykle nie zdajemy sobie sprawy, jak bardzo nasza świadomość historyczna ukształtowana jest przez fikcję. (...) Dlatego na autorze powieści historycznej – zwłaszcza poczytnym – ciąży wielka odpowiedzialność (...) na ile (...) nagiąć fakty do fabuły? (...) Jak z tego wybrnął Andrzej Sapkowski? Znakomicie. (...) Łódzkiemu autorowi należy się szacunek za trud, jaki włożył w szczegółowe zbadanie historii i topografii Dolnego Śląska, żeby na tej bazie zbudować swoją powieść. A przy tym Sapkowski nie traktuje czytelnika jak idioty, tłumacząc wszystko pięć razy i na wszelki wypadek umieszczając w fabule wypowiedzi, które brzmią jak przypisy – co zdarza się nagminnie...

Prace, których celem była budowa portów oraz połączenie południowym kanałem Odry z Wisłą (*Oder–Krakau-Kanal*), rozpoczęto w 1940 r. Budowę tę kontynuowano w miejscu, gdzie na podstawie austriackiej ustawy kanałowej z 2 kwietnia 1901 r. w 1911 r. prowadzono prace ziemne. Program rozbudowy Kanału Odra-Wisła zakładał połączenie Odry, Kanału Gliwickiego, Kanału Odra–Wisła, Sanu i Dniepru, co miało zespolicć rynki Europy Zachodniej z Ukrainą.

*Jan Pyś*

<sup>1</sup> K. Wutke (wyd.), *Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, Codex Diplomaticus Silesiae*, Breslau 1896, t. 17.

<sup>2</sup> Ch. Brachvogels, *derer beiden Fürstenthümer Oppeln und Ratibor Landes-Ordnung, Kaiser und Königlichen Privilegien, Statuten und Sanctionum Pragmaticarum des Landes Schlesien*, z lat 30. XVIII w.

<sup>3</sup> D. Spiegelberg, *Das Oderstromsystem*, Frankfurt/O 2001, 194.

Co wam powiem, to wam powiem, ale dawno już tak nie żałowałem, że się jakaś książka skończyła. Większego komplementu nie znam.”

Pod taką recenzją mógłby z czystym sumieniem podpisać się Kapitan "NEMO". Ale autorem powyższego tekstu jest Zygmunt Miłoszewski, recenzujący w czasopiśmie „NEWSWEEK” (z dnia 12.11.2006 r.- str. nr 104 i 105) Andrzeja Sapkowskiego „Trylogię o Reynevanie: Narrenturm, Boży wojownicy, Lux perpetua, . Ta najnowsza powieść znanego i poczytnego pisarza staraniem wydawnictwa „Supernowa” ma ukazać się we wrocławskich księgarniach już w lutym 2007 roku.

## Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

### Umowy NRD–Polska i Niemcy–Polska

Nie zwołanie konferencji pokojowej przez mocarstwa uczestniczące w II wojnie światowej, wymusiło na Polsce działania dyplomatyczne zmierzające do uznania na arenie międzynarodowej granicy na Odrze poprzez podpisanie umów bilateralnych między zainteresowanymi państwami. O ile uznanie granicy przez państwa zachodnie było rzeczą niezmiernie trudną, o tyle nie było większych kłopotów z podpisaniem odpowiedniej umowy z naszym sąsiadem zza Odry, związanym z Polską i innymi państwami Bloku Wschodniego sojuszami politycznymi.

6 lipca 1950 r. między Rzeczpospolitą Polską a Niemiecką Republiką Demokratyczną (NRD) został podpisany w Zgorzelcu układ o wytyczeniu ustalonej i istniejącej polsko-niemieckiej granicy państwowej<sup>1</sup>. Wytyczeniem granicy miała zająć się Mieszana Komisja Polsko-Niemiecka z siedzibą w Warszawie. Komisja składała się z ośmiu członków, po czterech z każdej ze stron. Strony, pragnąc zaznaczyć dobrosąsiedzkie stosunki panujące na granicy, uznały ustaloną na podstawie porozumień poczdamskich granicę na Odrze i Nysie Łużyckiej za granicę pokoju i przy-

jażni. Dodatkowo strony ustaliły, że zostanie zawarte porozumienie w sprawie żeglugi na wodach pasa granicznego.

Aktem wykonawczym do umowy było porozumienie o wykonaniu wytyczenia państwowej granicy między Polską a Niemcami, podpisane we Frankfurcie nad Odrą 27 stycznia 1951 r.<sup>2</sup> Strony zawarły także porozumienie w sprawie uprawiania żeglugi i gospodarki wodnej na Odrze granicznej. 6 lutego 1952 r. w Berlinie została podpisana umowa dotycząca żeglugi śródlądowej na Odrze granicznej oraz eksploatacji i utrzymania rzeki<sup>3</sup>. W art. 1 została zawarta zasada na jakiej dopuszcza się żeglugę statków stron: *Obie umawiające się Strony udzielają sobie wzajemnie prawa żeglugi i spławu na wodach granicznych na zasadzie zupełnej równości*.

Zasada ta doskonale obrazuje upadek idei wolnej żeglugi na Odrze. W związku z bilateralnym charakterem umowy do żeglugi na rzece dopuszczone zostały statki armatorów NRD-owskich. Ruch tych statków mógł się odbywać wyłącznie na wodach granicznych, Odra powyżej ujścia Nysy Łużyckiej oraz jej ujście były zamknięte dla statków z NRD. Na mocy art. 30 umowy powołana została komisja mieszana, która opracowała projekt przepisów dotyczących żeglugi po Odrze granicznej. W 1954 r. komisja została rozwiązana<sup>4</sup>.

Umowa o żegludze oraz eksploatacji i utrzymaniu Odry granicznej obowiązywała kilkanaście lat. Po tym okresie rozpoczął się nowy okres prawodawstwa odrzańskiego. Wydawane do tej pory odrzańskie akty prawne regulowały zarówno sprawy dotyczące przepływów wody, stosunków wodnych jak i transportu wodnego. Obecnie prawodawstwo przeprowadziło wyraźną linię podziału między gospodarką wodną i transportem wodnym. Podział był zarówno organizacyjny (powołano dwa odrębne ministerstwa) jak i legislacyjny.

W latach 1965 i 1969 przyjęto oddzielne umowy bilateralne regulujące gospodarkę wodną i żeglugę śródlądową. Pierwszy akt o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych podpisany został 11 marca 1965 r. W myśl umowy gospodarka wodna na wodach granicznych polegała na regulacji i utrzymaniu granicznych wód żeglownych i nieżeglownych oraz ochronie koryt rzecznych i obszarów zalewowych przed erozją wodną. Umowa m. in. dotyczyła Odry i zobowiązywała strony do regulacji i utrzymania granicznych wód żeglownych, a także ochrony przed niebezpieczeństwem wielkich powodzi<sup>5</sup>. Zakładała powołanie pełnomoc-

ników rządów ds. współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych.

Drugą umowę podpisano 15 maja 1969 r. w Warszawie. Dotyczyła współpracy w zakresie żeglugi na wodach granicznych<sup>6</sup>. Strony udzieliły sobie na zasadzie pełnej równości i wzajemności prawa do uprawiania żeglugi na tych wodach. Prace zmierzające do bezpiecznego uprawiania żeglugi na Odrze, jak też związane z tym oznakowanie wód granicznych wykonywane były przez każdą stronę na jej terytorium i na jej koszt. Strony ustaliły, że do realizacji umowy zostaną powołani pełnomocnicy i ich zastępcy. Moc traciła wcześniejsza regulacja dotycząca żeglugi śródlądowej na Odrze granicznej oraz eksploatacji i utrzymania rzeki.

Także 15 maja 1969 r. w Berlinie pełnomocnicy rządów NRD i PRL podpisali porozumienie o współpracy w zakresie żeglugi na wodach granicznych<sup>7</sup>. Stwierdzało ono, że żegluga na wodach granicznych odbywać się będzie na podstawie wspólnie opracowanych przepisów ruchu żeglugowego oraz przepisów dotyczących oznakowania wód granicznych. Przepisy powinny regulować sprawy: dokumentów żeglarskich załóg, zasad ruchu, miejsc postoju, żeglugi nocnej, żeglugi pasażerskiej, wymiarów statków, wypadków żeglugowych, przewozu materiałów niebezpiecznych, żeglugi sportowej i turystycznej. Nadzór nad bezpieczeństwem na wodach granicznych po stronie polskiej należał do inspektoratu żeglugi śródlądowej w Szczecinie, ze strony NRD do urzędu wodnego w Eberswalde i do policji ludowej, natomiast na Zalewie Szczecińskim (tor wodny Nowe Warpno – Altwarp) ze strony polskiej do szczecińskiego urzędu morskiego, a ze strony niemieckiej do urzędu morskiego NRD. Oznakowaniem rzeki znakami żeglugowymi ze strony polskiej zajmował się okręgowy zarząd wodny w Szczecinie, ze strony NRD urząd wodny w Eberswalde. Oznakowaniem Zalewu Szczecińskiego ze strony polskiej zajmował się urząd morski w Gdańsku, a ze strony niemieckiej morska służba hydrograficzna NRD. Porozumienie ściśle określało oddzielne miejsca postoju dla statków polskich i NRD-owskich. Zawierało także zasady dotyczące żeglugi turystyczno-sportowej; żegluga rekreacyjna mogła być uprawiana wyłącznie od 1 maja do 30 września i tylko od wschodu do zachodu słońca.

Kolejnym etapem w stosunkach dwustronnych dotyczących Odry było podpisanie 16 lipca 1971 r. w Berlinie układu o współpracy w dziedzinie komunikacji między Polską i NRD. Strony zapewniły sobie wzajemnie wolny tranzyt dla



wszystkich środków transportu z państw trzecich i do państw trzecich. Berlin Zachodni został uznany za odrębną jednostkę polityczną. Wyznaczone przez władze przedsiębiorstwa ustalały w drodze wzajemnych porozumień plany przewozów w komunikacji wzajemnej i tranzytowej. Przewoźnicy, podróżni, środki transportu i ich załogi oraz ładunki stron miały być traktowane w sposób jak najbardziej uprzywilejowany.

Do tej pory regulacje odrzańskie podpisane między Polską i NRD dotyczyły wyłącznie Odry granicznej. Obecnie pojawiły się akty prawne dotyczące odcinków Odry z wyłączeniem Odry granicznej. 25 listopada 1971 r. została podpisana umowa wynikająca z zasad układu o współpracy w dziedzinie komunikacji między Polską i NRD z 16 lipca w sprawie żeglugi śródlądowej. Umowa regulowała zasady żeglugi statków po Odrze oraz innych krajowych drogach śródlądowych z wyłączeniem Odry granicznej. Strony zapewniały wzajemnie swobodny transport ładunków bezpośredni lub pośredni na wszystkich swoich połączonych drogach wodnych oraz przeładunek w portach. Zasada ta nie dotyczyła statków pasażerskich. Mogły się one poruszać wyłącznie po odcinkach dróg wodnych określonych w załączniku do umowy. Umowa stwierdzała, że dokumenty statków i załóg są uznawane na zasadzie wzajemności. Przedsiębiorstwa żeglugowe stron miały obowiązek porozumienia się w sprawach prowadzenia żeglugi na drogach wodnych strony przeciwnej oraz mogły tam ustanowić swoje przedstawicielstwa. Zadaniem przedstawicielstw była opieka nad swoimi załogami i statkami oraz współpraca z macierzystymi przedsiębiorstwami żeglugowymi stron. Przedstawicielstwa nie mogły prowadzić działalności handlowej.

W roku 1972 zmodyfikowano nieco zasady prowadzenia żeglugi przez przedsiębiorstwa NRD i PRL na Odrze granicznej. 25 lutego w Warszawie została zmieniona umowa z 15 maja

1969 oraz porozumienie z 20 maja 1971 r; zmianie uległy zasady postoju oraz uprawiania żeglugi turystycznej.

Podobnie jak w stosunkach polsko – czechosłowackich także i z NRD Polska nie zakładała oddania Odry we wspólny zarząd. Zgodnie z podpisanymi porozumieniami Odra była tzw. rzeką wspólną i każde państwo administrowało tylko obszarem rzeki leżącym w jego granicach.

#### Umowy RFN-owsko-polskie

Istotnym wydarzeniem na arenie międzynarodowej było podpisanie umowy między Polską i RFN o uznanie granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej. Strona polska pragnęła uzyskać potwierdzenie międzynarodowego położenia Polski. Wieloletnie zabiegi dyplomatyczne zmierzały do międzynarodowego uznania granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej. Największy nacisk kładziono na podpisanie stosownych porozumień z Republiką Federalną Niemiec. Wstępem do tych działań było podpisanie w 1965 i 1969 r. umów z NRD.

7 grudnia 1970 r. Polska Rzeczpospolita Ludowa i Republika Federalna Niemiec podpisały układ o podstawach normalizacji stosunków, w którym strony zgodnie stwierdziły, że istniejąca linia graniczna, której przebieg został ustalony w rozdziale IX uchwał Konferencji Poczdamskiej z 2 sierpnia 1945 r., przebiega od Morza Bałtyckiego bezpośrednio na zachód od Świnoujścia i stąd wzdłuż rzeki Odry do miejsca, gdzie wpada Nysa Łużycka oraz wzdłuż Nysy Łużyckiej do granicy z Czechosłowacją i stanowi zachodnią granicę państwową Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Strony stwierdziły nienaruszalność istniejącej granicy oraz oświadczyły, że nie mają żadnych roszczeń terytorialnych wobec siebie i nie będą takich roszczeń wysuwać także w przyszłości.

Wieloletnie starania dyplomatyczne Polski doprowadziły do uznania przez RFN granicy na Odrze. Wprawdzie istniało niebezpieczeństwo nieuznania granicy po połączeniu się państw nie-



mieckich, ale nic nie wskazywało na to, że kiedykolwiek do tego dojdzie. Podpisanie umowy ugruntowywało geograficzne położenie Polski.

W stosunkach między RFN i Polską zawierane były także umowy dotyczące bezpośrednio żeglugi na Odrze. Jednak wszystkie były tak zwanymi umowami resortowymi i ich treść nie była publikowana. Przykładem takiej umowy jest międzyresortowe porozumienie w sprawie wolności tranzytowej statków RFN na Odrze z 5 lutego 1971 r. Akt stanowił, że armatorzy RFN nie muszą każdorazowo występować o zgodę w celu

wpłynięcia na Odrzańską Drogę Wodną właściwego ministra<sup>8</sup>.

Jan Pys

<sup>1</sup> Dz.U. z 1951, nr 14, poz. 106.

<sup>2</sup> Dz.U. z 1952, nr 53, poz. 346.

<sup>3</sup> Dz.U. z 1952, nr 40, poz. 276.

<sup>4</sup> H. Smujło, *Prawnomiędzynarodowy status Odry*, Przegląd Lubuski, Zielona Góra 1971, s. 29–30.

<sup>5</sup> Art. 2 pkt. 7 i 9, Dz.U., nr 49, poz. 303.

<sup>6</sup> Dz.U. z 1970 nr 8, poz. 66.

<sup>7</sup> F. Jarzyna, *Umowy graniczne PRL*, Warszawa 1974, s.392. Umowa nie była publikowana w Dz.U.

<sup>8</sup> S. Kalina, *Odrzański standard tranzytowy*, Studia Śląskie, Opole 1988, t. XLVI, s. 233.

## Przeminęło z falą odrzańską

### Eksperymentować każdy może

Pracownia studialno-badawcza w NAVICENTRUM wykonywała szereg opracowań na zlecenie Zjednoczenia Żeglugi Śródlądowej. Przeważały opracowania typu ekonomicznego służące do podejmowania decyzji, a często podbudowania nagle podjętych decyzji. Rodziły się tu również pewne inicjatywy dla żeglugi i nie tylko. Jednym z bardzo aktywnych projektantów był inż. Jerzy Krautwald, absolwent Politechniki Gdańskiej. Zgłaszał on szereg pomysłów różnie przyjmowanych.

Najbardziej spektakularnym jego zamysłem było wprowadzenie przewozów kontenerowych na Odrze. Demonstracja przeładunku kontenerów w Porcie Miejskim była bardzo dobrze przeprowadzona. Wykorzystując starą suwnicę z 1910 r. dokonano załadunku kontenerów (pustych) na barkę pchaną BP-500 i pokazano sposób ich rozmieszczenia. Obecni przedstawiciele PKP, PKS i DODP wyrażali pozytywne opinie. Następnym tego było podjęcie decyzji przez Zjednoczenie o budowie w Porcie Miejskim nowoczesnej suwnicy typu „Mińsk” o udźwigu 25 t. Przewozu kontenerów jednak nie wprowadzono. Na przeszkodzie stanęło kilka przyczyn związanych ze stanem drogi wodnej. Do najważniejszych zaliczono jak zwykle sezonowość nawigacji, brak gwarancji zachowania wymaganych głębokości, ograniczenie załadunku dwóch warstw kontenerów ze względu na niskie prześwity pod mosta-

mi. Budowa terminali kontenerowych nie stanowiłaby problemu, gdyby przynajmniej częściowo zniwelować te ograniczenia.

W tym czasie powstawał sławetny program „Wielka Wisła”. A tam elektrownia Połaniec i problem wywozu szlaki i popiołów, który to problem miała rozwiązać żegluga. Krautwald zaproponował, aby w ramach eksperymentu szlakę wykorzystać do obciążników faszynady w budowlach regulacyjnych. Opracował program przeprowadzenia prób z wykorzystaniem worków plastikowych (co było w tym czasie bardzo tanie) wypełnianych szlaką. Pomysł został przyjęty z aplauzem. Po przeprowadzeniu prac przygotowawczych przez Okręgowy Zarząd Wodny w Puławach, inż. Krautwald pobrał delegację i pojechał eksperymentować. Wrócił po kilku dniach bardzo mroczny. Czekaliśmy z ciekawością, ale on nic nie mówił, a ostrożne pytania zbywał wymijająco. W latach 70. do rozliczenia kosztów delegacji należało dołączyć sprawozdanie z realizacji zadań. Nie za długo mogliśmy dyskretnie przeczytać: „Eksperyment się nie udał, ponieważ **obciążniki** płynęły z prądem wody.”

Worek plastikowy wypełniony szlaką o niewielkim ciężarze objętościowym, zawiązany, przy czym zostaje w nim zawarta pewna ilość powietrza miał być obciążnikiem według świetlanego pomysłu!

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail [nadbord@pwr.wroc.pl](mailto:nadbord@pwr.wroc.pl); <http://www.nadbord.pwr.wroc.pl>. „Bractwo Mokrego Pokładu”  
redaktor Marian Kosicki  
red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.;  
Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław