

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 43

Rok V

Marzec 2007 r.

## Nagroda Przyjaznego Brzegu

Miło nam, że Nagrodę Specjalną Przyjaznego Brzegu za 2006 rok – za zrealizowane unikatowe przedsięwzięcie polegające na odbudowie zabytkowych statków i zabytków budownictwa wodnego Wrocławia, Odry oraz całej Polski, łączenie działalności naukowej z wodniacką, w tym poprzez imponującą serię książek o obiektach i szlakach wodnych Polski – otrzymała Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu i prof. dr hab. Stanisław Januszewski.

Z satysfakcją należy podkreślić, że trwa dobra passa Wrocławia i Odry, gdyż po raz trzeci doceniono osiągnięcia i inicjatywy organizacji, klubów i środowisk wodniackich miast nadodrzańskich. W pierwszej edycji konkursu (2004) Grand Prix oraz Nagrodę Specjalną otrzymał Wrocław i wrocławskie środowisko wodniaków. W edycji 2005 Grand Prix otrzymał Flis Odrzański. Nagrodzona została także Fundacja Hobbit z Wrocławia za stworzenie nad Odrą wzorcowej i przyjaznej dla żeglarzy Mariny Kozanów oraz Klub Kajakowy PTTK w Raciborzu za popularyzację górnej Odry. A w tegorocznej edycji Nagrody laureatem została Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i prof. dr hab. Stanisław Januszewski. Panu Profesorowi Stanisławowi Janu-

szewskiemu i Jego współpracownikom serdecznie gratulujemy i życzymy kolejnych sukcesów.

Konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu ma na celu premiowanie wszelkich inicjatyw inwestycyjnych i promocyjnych oraz przedsięwzięć służących zagospodarowaniu i promocji polskich szlaków wodnych, a także promocję nowych inicjatyw turystyki wodnej oraz atrakcji wodniackich i turystycznych Polski.

Nagrody Przyjaznego Brzegu stanowią wyróżnienie dla miejscowości, instytucji, organizacji, klubów i marin najbardziej aktywnych w tworzeniu i ulepszaniu turystycznej infrastruktury na brzegach polskich rzek, jezior i morza.

Głównymi kryteriami oceny są zrealizowane przedsięwzięcia służące turystyce wodnej (przy stanie wodne, stacje paliw, poprawa bezpieczeństwa na wodzie, działania proekologiczne), działania promocyjne (wydawanie map, przewodników, monografii, portale internetowe, konferencje), współpraca z krajowymi i międzynarodowymi organizacjami wodniackimi oraz organizacja rejsów, spływów i regat.

Konkurs jest organizowany przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze wspólnie



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



Laureaci nagrody Przyjaznego Brzegu 2006

z Polskim Związkiem Żeglarskim i innymi partnerami.

Nagrody przyznaje jury, w skład którego wchodzi przedstawiciele PTTK, PZZ, Fundacji SZANSA, Polskiej Organizacji Turystycznej oraz przedstawiciele laureatów Grand Prix. Przewodniczącym jury jest Andrzej Gordon – Sekretarz Generalny Zarządu Głównego PTTK. Nagrody są wręczane na targach Wiatr i Woda odbywających w Warszawie.

Idea Nagrody Przyjaznego Brzegu narodziła się w 2004 roku przy realizacji ogólnopolskiej operacji wodniackiej „Powitanie Unii Europejskiej na polskich wodach”, zorganizowanej przez Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze i Polski Związek Żeglarski. W ramach tej operacji, realizowanej pod patronatem Prezydenta RP, odbyło się około 150 różnych imprez wodniackich – rejsów, spływów, regat, imprez galowych i konferencji. Tylko we Wrocławiu w ramach Dolnośląskiego Powitania UE na polskich wodach odbyło się ponad 40 różnego rodzaju imprez, z których najbardziej widowiskową była Wrocławska Gala na Odrze.

Już w trakcie trwania operacji Powitania spostrzeżono, że łatwiej jest zorganizować tak wielkie przedsięwzięcie, niż zapewnić uczestnikom miejsca do spania, jedzenia, umycia itp. Niezamierzonym efektem była inwentaryzacja stanu infrastruktury turystycznej na brzegach polskich wód śródlądowych. Operacja Powitania pokazała wielką mizериę infrastruktury turystycznej na polskich szlakach wodnych. Nieliczne i słabo wyposażone przystanie żeglarskie i stacje kajakarskie, garść stacji paliwowych, hoteli dla wodniaków jak na lekarstwo. Tak jest nawet na szlakach traktowanych jako międzynarodowe: na Odrze; na drodze od zachodniej granicy Wartą, Notecią i Kanałem Bydgoskim na Wisłę; na Wisłę poniżej Jeziora Włocławskiego; na szlaku z Warszawy na Mazury. Okazało się, że na przyjęcie zagranicznych turystów żeglarzy, motorowodniaków i kajakarzy polskie szlaki wodne po prostu

nie są przygotowane, a wiele polskich miejscowości leżących nad wodą jest do wody „odwróconych plecami”. Padła propozycja, aby nagradzać te inicjatywy, które sprawiają, że władze samorządowe i inni gestorzy polskich brzegów staną się życzliwi dla turystów wodnych i mieszkańców chcących wypoczywać nad wodą i uczynią brzegi rzek i jezior przyjaznymi. I tak powstał konkurs o Nagrodę Przyjaznego Brzegu.

W pierwszej edycji konkursu za rok 2004 Nagrodę Główną (Grand Prix) Przyjaznego Brzegu otrzymał Wrocław – stolica Dolnego Śląska i jego środowisko animatorów turystyki wodnej za „zorganizowanie akcji wyjątkowej w skali ogólnokrajowej operacji Powitania, zarówno ze względu na ilość wydarzeń, jak i uczestniczących osób i instytucji oraz ze względu na wspólne stworzenie i realizowanie tego programu przez zrzeszonych w różnych klubach lub niezrzeszonych żeglarzy, kajakarzy, wioślarzy, motorowodniaków – od kilkuletnich adeptów po weteranów, a także różnego typu służb wodnych (WOPR, Urząd Żeglugi Śródlądowej, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Policja Wodna), działaczy organizacji sportowych i turystycznych, pracowników naukowych”. Ponadto Dolnośląski Komitet Organizacyjny Powitania Unii Europejskiej na polskich wodach otrzymał Nagrodę Specjalną za integrację środowiska wodniaków, działaczy turystycznych, administracji samorządowej i państwowej Dolnego Śląska oraz stworzenie w 2004 roku unikatowej oferty dla sympatyków turystyki wodnej z Polski i innych krajów. Poza tym Nagrody Przyjaznego Brzegu za rok 2004 otrzymali: Dąbrowa Górnicza i Klub Turystyki Żeglarskiej „Tramp”, Giżycko, Polańczyk – gmina Solina i Licencjonowany Ośrodek Szkolenia Żeglarskiego Krośnieńskiego OZZ, Jacht Klub Morski NEPTUN w Gdańsku – Górkach Zachodnich, Frankfurt nad Odrą i Słubice.



Prezes ZG PTTK Lech Drożdżyński wręcza nagrodę prof. S. Januszewskiemu

W drugiej edycji konkursu za rok 2005 Nagrodę Główną (Grand Prix) Przyjaznego Brzegu otrzymał Flis Odrzański za dziesięcioletni dorobek w integrowaniu społeczności nadodrzańskich na rzecz wzbogacania infrastruktury turystyki wodnej. Flis przyczynił się do budowy wielu nowych przystani nad Odrą oraz codziennej współpracy władz nadodrzańskich województw, samorządów lokalnych i ich niemieckich odpowiedników. Coroczna wyprawa, z udziałem autentycznej tratwy flisaków, statków użyczanych przez Regionalne Zarządy Dróg Wodnych we Wrocławiu i Szczecinie jest wędrującym świętem Odry, z festynami, konferencjami naukowymi, prezentowaniem turystom, mieszkańcom i mediom nowych inwestycji i inicjatyw. Nagrody Przyjaznego Brzegu za 2005 rok otrzymali także: Fundacja Hobbit z Wrocławia za stworzenie Mariny Kozanów, wzorcowej dla Wrocławia, Odry i innych szlaków wodnych Polski; Marina Łąd na Warcie; Łeba i Port Jachtowy; Marina Mikołajki – Wioska Żeglarska, Kamień Pomorski i Przystań Żeglarska MOKiS – Płock; port jachtowy Tazbirowo nad Zalewem Koronowskim; Yacht Klub Arcus w Łomży; Klub Kajakowy PTTK w Raciborzu; Biebrzański Park Narodowy.

W trzeciej edycji konkursu za rok 2006 Nagrodę Główną (Grand Prix) Przyjaznego Brzegu przyznano Sieci marin „Pierścień Zatoki Gdańskiej” za kompleksową inwestycję rozbudowującą i modernizującą przystanie nad Zatoką Gdańską, ze wspólnym programem wodniackim i turystycznym, obejmującym także informację turystyczną, szlaki lądowe, zaplecze noclegowe, kalendarz wydarzeń kulturalnych, sportowych i turystycznych.

Nagrodę Specjalną Przyjaznego Brzegu – za zrealizowane unikatowe przedsięwzięcie polegające na odbudowie zabytkowych statków i zabytków budownictwa wodnego Wrocławia, Odry oraz całej Polski, łączenie działalności naukowej z wodniacką, w tym poprzez imponującą serię książek o obiektach i szlakach wodnych Polski – otrzymała Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu i prof. dr hab. Stanisław Januszewski.

Ponadto Nagrody Przyjaznego Brzegu otrzymali: Euroregion Niemen, Augustowskie Towarzystwo Kajakowe oraz Podlaski Oddział Straży Gra-

nicznej; Firma Satchwell Warszawa, Mirosław Słowiński, Grzegorz Nadolny i Tadeusz Litowczenko; Firma Rehamil; Fundacja Ja Wisła i Przemysław Pasek; Marina Gdańsk Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gdańsku; Miasto Santok; Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku; Ośrodek Rekreacyjno – Wypoczynkowy „JULIA” na Zalewie Koronowskim; Podkarpacki Urząd Marszałkowski, Portal Żeglarszy Wdzydzkich i Andrzej Tenderenda; Stowarzyszenie Wodniaków Gorzowskich KUNA i Jerzy Hopfer; Zespół Szkół Specjalnych nr 5 w Dąbrowie Górniczej; Związek Gmin Turystycznych Pogórza Dynowskiego oraz Marek Lityński.

Uroczyste rozdanie Nagród Przyjaznego Brzegu III edycji odbyło się 17 lutego 2007 r. w trakcie warszawskich Targów WIATR i WODA. Nagrody wręczali: Lech Drożdżyński – Prezes Zarządu Głównego PTTK, Andrzej Gordon – Sekretarz Generalny ZG PTTK i zarazem Przewodniczący Jury Nagrody Przyjaznego Brzegu oraz Stanisław Latek – członek Zarządu Głównego PZZ. W uroczystości udział wzięli przedstawiciele środowisk i organizacji wodniackich oraz licznie zgromadzona publiczność. Uroczystość zakończyła się koncertem orkiestry dętej uczniów Technikum Żegluga Śródlądowej z Nakła nad Notecią – laureata I edycji Nagrody.

Po uroczystości rozdania nagród odbyła się debata poświęconą temu, co i jak można czynić, by polskie brzegi stawały się bardziej przyjazne dla wodniaków i innych turystów oraz mieszkańców miejscowości położonych nad wodą. Debacie towarzyszyła prezentacja osiągnięć laureatów. Wzięli w niej udział przedstawiciele nagrodzonych członkowie jury oraz przedstawiciele organizacji, instytucji i mediów związanych z turystyką wodną. Prof. Stanisław Januszewski przedstawił historię i osiągnięcia Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, a także złożoną problematykę ochrony dziedzictwa technicznego, szczególnie zabytkowych budowli hydrotechnicznych i obiektów pływających.

*Leszek Mulka  
Komisja Turystyki Żeglarskiej  
Zarządu Głównego PTTK*

## **Perły Kanału Południowego (du Midi)**

Powstał w latach 1666–1681 łącząc przez Garonnę Morze Śródziemne z Oceanem Atlantycznym. Projektował go i budował Pierre-Paul Riquet, bogaty przedsiębiorca, który pozyskał dla

swego planu również wpływowego ministra finansów króla Ludwika XIV – Jean Baptiste Colberta. Dzisiaj to najstarszy kanał Europy, wciąż czynny. Wiedzie trasą długości 240 km, od Cet-

te nad m. Śródziemnym, przez Béziers, Tulużę do jez. Thau. Jako, że żegluga do Atlantyku rzeką napotykała na liczne przeszkody w XIX w. zbudowano Kanał lateralny Garonny.

Kanał Południowy zyskał szerokość 5,6 m, głębokość żeglugową 2,0 m, od Tuluży do Naurouze pokonuje różnicę wysokości 58 m (16 śluz), od Naurouze do Cette 110,0 m (48 śluz). O skali wysiłku świadczy, że na kanale powstało 328 budowli hydrotechnicznych, obok śluz także 126 mostów, 7 mostów kanałowych, 6 zapór wodnych. 7 grudnia 1996 r. Kanał du Midi znalazł miejsce na liście dzieł dziedzictwa światowego UNESCO i nic dziwnego, skoro na trasie kanału znajdziemy i siedem cudów budownictwa wodnego świata, pochodzących od XVII do XX w.

Ich krótki przegląd rozpoczniemy od śluz. Pierwsze pojawiły się we Włoszech. W 1438 r. Filippo Degli Organi et de Fiorananti Di Bologna zbudowali śluzę na Wielkim Kanale, w Vieren koło Mediolanu. Ok. 1460 Leonardo da Vinci opisał system wrót zamykających głowy górną i dolną komory i system sterowania napelnianiem/opróżnianiem komory z wody. Ideę śluzy na grunt francuski przeniósł Hugues Cosnier, budując w latach 1604-1610 Kanał Briare, on też jako pierwszy opracował model śluzy wielokomorowej, kaskadowej.

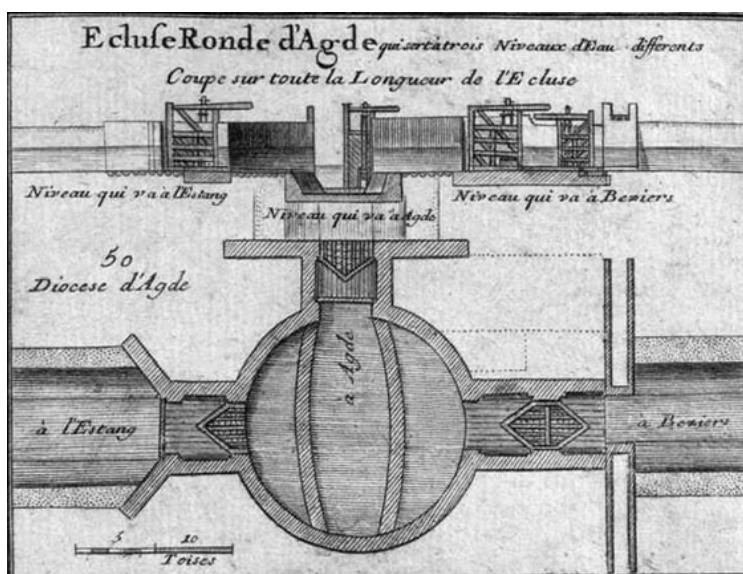
Z dorobku techników włoskich i Cosniera czerpał Riquet budując śluzę Agde, oryginalną o tyle, że była to pierwsza na świecie śluza zbudowana na planie koła, opatrzona trzema wrótami. Pierwotnie miała średnicę 29,2 m i głębokość 5,2 m. W 1970 r. przebudowano ją, a betonowe konstrukcje zatarły wiele z wcześniejszego jej uroku, przedłużona zatraciła też regularny plan koła. Powstała w 1676 r., jako kamienna, licowana czarnym bazaltem, dla połączenia ka-

nału z wodami o trzech różnych poziomach. Umożliwia żeglugę z Agde na południe do Béziers, z Agde na północ w kierunku jez. Thau i wreszcie kanałem w kierunku portu w Agde.

## Śluza Agde

Niemniej interesującym jest zespół 7 śluz (pierwotnie 8) Fonsérannes w Béziers o łącznej długości 280 m, pokonujący spad 21 m. wody. Wciąż funkcjonuje, chociaż w 1983 r. zbudowano obejście zabytku. Podobne śluzy kaskadowe znajdujemy jeszcze na kilku innych stopniach wodnych kanału. Najciekawsze, 4-stopniowe, o eliptycznych planach, zwane Saint Roche, znajdujemy w Castelnaudary. Otoczone są licznymi młynami wodnymi, z których najstarsze pochodzą z XVII stulecia.

W pobliżu Parazy, nad rzeką Répudre Riquet zbudował z kolei w 1676 r. most kanałowy. Powstał jako drugi w świecie. Mianem pierwszego cieszy się most Arvaux, w Noiron koło Gevrey na Kanale Bourgogne, powstały w 1220 r., a przebudowany w poł. XVIII w. i wciąż funkcjonujący. Most kanałowy Arvaux jest maleńki. Most Répudre przeciwnie. To monumentalne dzieło prowadzi kanał żeglugowy nad rzeką. Jego kamienne przęsła o rozpiętości 8,68 m, rozparte są na długości 90 m. Zwróćmy też uwagę na most kanałowy Agen – najdłuższy most kanałowy we Francji, którego 23 przęsła wsparto na 22 kamiennych filarach. Przecina Garonnę na wysokości 8,82 m. Liczy 539 m. długości i 12,48 m szerokości, a zbudował go w 1849 r. Jean Baptiste de Baudre, konstruktor wielu znakomitych dzieł budownictwa wodnego Francji. Równie imponującymi budowlami pozostają również mosty kanałowe nad rzeką Orb w Béziers (1857) i kolejne



dzieło de Baudre – most kanałowy Cacor na Kanale Garonny z 1867 r.

Innym unikatowym dziełem, dokumentującym geniusz Riqueta, pozostaje wciąż czynny tunel kanałowy Malpas, przekraczający wzgórze Aude, powstały w latach 1679-1680, o długości 173 m, szerokości 8,5 m, wykuty w skałach na wysokość 6 m.

Dla zasilania kanału w wodę Riquet, czerpiąc z doświadczeń słynnego hydrotechnika francuskiego Adama de Craponne (1527–1576), zbudował kilka zbiorników. W pobliżu Revel, w dolinie Vaudreuil znajdujemy sztuczny zbiornik wodny, jez. Saint Ferréol, o pow. 64 ha i pojemności 6 mln. m<sup>3</sup> wody. By spiętrzyć wody górskich rzek i potoków Riquet zbudował tutaj w 1672 r. pierwszą maszyną, kamienną zapórę wodną w Europie, liczącą 871 m długości, 35 m wysokości i szeroką w podstawie na 120, zaś w koronie na 2,8 m. Niemniej interesującym jest też inny zbiornik wodny – powstały w Naurouze, najwyższym punkcie profilu kanału (189,43 m), skąd wody biegną w kierunkach Tuluzy i jez. Thau. Zyskał plan regularnego ośmioboku o średnicy 190 m. System tych i innych zbiorników rozbudował w latach 1686-1687 słynny inżynier francuski i architekt Sebastian Vauban, bardziej znany jako twórca licznych fortyfikacji. Podniósł on m.in. zwierciadło wody w zbiorniku Saint Ferréol, zwiększył jego pojemność z 4 do 6 mln m<sup>3</sup> wody, a wodę do kanału (34 km) prowadzącego do szlaku wodnego poprowadził trzema żelaznymi rurociągami.

## „Wszystko kończy się na Osobowicach”

Na spotkaniu „Bractwo Mokrego Pokładu” (12 stycznia 2005 roku) któryś z Braci zauważył, „że linia planowanego „tramwaju wodnego” mogła by kończyć się na Osobowicach”.

Zapewne miał na myśli „Zimowisko Osobowice II. Punkt zdawczo-odbiorczy barek pchanych.” W latach 80. i 90. XX wieku głównie: zdawczy. Bardziej znany jako złomowisko (CMENTARZYSKO) odrzańskiej floty rzecznej, a po zlikwidowaniu tejże przeznaczony do samolikwidacji poprzez realizację pomysłu zasypania go gruntem z pogłębienia koryta Odry oraz poszerzenia międzywała dla ochrony p-powodziowej miasta. W ten sposób mógłby skończyć swój żywot jeden z portów na Osobowicach.

Tymczasem: nad drugim z portów (Osobowice I) znienacka ukończono most „Milenijny” (na pamiątkę skończonego tysiąclecia). Za sprawą tego ostatniego mostu na Odrze wielopasmowa

Dzieł znaczących dla sztuki budownictwa wodnego świata znajdziemy na Kanale Południowym więcej. Niektóre są zupełnie świeżej proweniencji. W Montech, zastępując 5 śluz, powstała w 1974 r. pierwsza w świecie pochylnia wannowa. Statki wchodzą na dolne stanowisko, zamknięte są wrota, a następnie woda (1500 m<sup>3</sup>) z dolnego stanowiska, wraz ze statkiem, wypychana jest na górne, położone 13,3 m wyżej – przez ruchomą bramę poruszaną przez maszynownię prowadzoną na torowisku położonym na peronach pochylni. W ruchu w dół proces realizowany jest w odwrotnym porządku. Koncepcję tego unikatowego dzieła opracował inż. Jean Aubert. Pochylnia ma długość 443 m, szerokość 6 m, głębokość żeglugową 2,5 m i pozwala na śluzowanie (w ciągu 6 minut!!!) statków długości 38,5 m, szerokości 5,5 m, o wyporności 250 t.

Kanał du Midi wciąż żyje. Stanowi jedną z największych atrakcji turystycznych Francji. Jego pomniki dają znakomity wgląd w dzieje sztuki budownictwa wodnego świata, stanowiąc też zapis geniuszu swych twórców Pierre-Paula Riqueta, Sebastiana Vauban, Jean’a Baptiste de Baudre i współczesnego nam Jean’a Aubert.

### Bibliografia:

- Jacques Morand, *Le Canal du Midi et Pierre-Paul Riquet*, Aix-en-Provence 1992.
- Serge Montens, *Les plus beaux ponts de France*, Bonneton, Paryż 2001

obwodnica śródmiejska kończy się na Osobowicach (gdzie wcześniej dokonały żywota dzięki oraz niedzkie ogródki działkowe). Niektórzy mieszkańcy Wrocławia twierdzą, że kończy się w przysłowiowych krzakach, ale to nieprawda! Kończy się na estakadzie kolejowej! Nie, nie!!! Nie wąskotorowej! Ta już się skończyła z końcem lat 60. XX wieku! Tej istniejącej jeszcze – normalnotorowej. Dla wyjeżdżających z Wrocławia w tym miejscu kończy się Miasto. Jest to odczuwalne szczególnie za sprawą zapachów roztraczanych przez pola irygacyjne, gdzie też coś się kończy. Nos się zatyka, ale łażą się w oku kręci, toż przecież też już zabytek techniki !

Po drugiej stronie estakady mieści się największy, komunalny: Cmentarz Osobowicki. A tam już naprawdę, bez żartów kończy się wszystko. O czym ze smutkiem przypomina

Kapitan „NEMO”

## Kronika Bractwa

Komodor Bractwa Mokrego Pokładu, kmdr Mieczysław Wróblewski obchodzi w tym miesiącu 91 urodziny. W wielu numerach naszego Biuletynu pisaliśmy o Jego służbie dla Polski w Marynarce Wojennej, szkoleniu kadr marynarskich w Technikum Żeglugi Śródlądowej. Niezliczona ilość fotografii, jakie wykonał o tematyce żeglugi odrzańskiej, udokumentowanie parowej żeglugi holowniczej, która odpłynęła w przeszłość z wielką falą odrzańską stanowi niezapomniany, trwały Jego pasji fotograficznej i zachłyśnięcia się Odrą.

Komandorze, Dostojny Jubilacie, na kursie namiar 100, który pokonać należy z właściwą Tobie werwą.

Życzymy nowych osiągnięć w nieprzemijającym zdrowiu.

Redakcja Biuletynu  
„Prosto z Pokładu”

## Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo

### Idea wolnej żeglugi

Idea wolnej żeglugi jest zasadą ponadnarodową towarzyszącą Odrze od momentu pojawienia się w dorzeczu rzeki państw. Pierwotnie rozumiana była jako prawo do żeglugi wolnej od jakichkolwiek obciążeń np. opłat, przeszkód nawigacyjnych, restrykcji władców. Nowoczesna forma idei wolnej żeglugi sformułowana została podczas ustalania nowego porządku prawnego w Europie w 1815 r. Komitet Żeglugowy Kongresu Wiedeńskiego sformułował fundamentalne dla żeglugi na rzekach międzynarodowych zasady. Podobnie ponadnarodowym aspektem żeglugowego wykorzystania Odry zajmował się w 1919 r. Kongres Wersalski. Do ustalenia odpowiednich zasad powołał specjalną Komisję ds. Międzynarodowego Reżimu Portów, Dróg Wodnych i Dróg Żelaznych. Po zakończeniu II wojny światowej Konferencja Poczdamska również podjęła próbę umiędzynarodowienia szlaków wodnych, które przebiegają przez terytorium dwóch lub więcej państw, jednak bezskutecznie.

Polska od wielu lat samodzielnie zarządza znaczną częścią Odrzańskiej Drogi Wodnej. Nie powstały żadne międzynarodowe struktury, które prowadziłyby wspólną dla rzeki oraz sieci dróg wodnych z nią powiązanych politykę. M. in. brak takiego gremium doprowadził do marginalizacji rzeki, a co za tym idzie, do utraty międzynarodowego znaczenia drogi wodnej oraz do zaniedbania żeglugowej infrastruktury technicznej. Przesłanki mające na celu umożliwienie społeczności międzynarodowej korzystania z rzek takich jak Odra, były powodem próby opracowania jednakowych dla Europy standardów prawnych. Taką próbę podjęło Stowarzyszenie Prawa Międzynarodowego (ILA). Po dwunastolet-

nim okresie prac 20 sierpnia 1966 r. powstały reguły helsińskie (*Helsinki Rules*). Reguły te określają tylko minimalny zakres działań, które powinny podlegać międzynarodowej jurysdykcji. Według oceny Komisji Prawa Międzynarodowego ONZ reguły te powinny stać się prawem zwyczajowym wszystkich stron korzystających z takich rzek jak Odra.

Przedmiotem regulacji w regułach były rzeki międzynarodowe. Rzekami międzynarodowymi według reguł helsińskich są wszystkie rzeki przecinające lub przedzielające terytoria dwu lub więcej państw. Reguły wprowadzały ideę wolnej żeglugi. Na jej podstawie z rzeki międzynarodowej mogą korzystać państwa przybrzeżna na całym żeglugowym odcinku rzeki. Uszczegóławiając ideę wolnej żeglugi stwierdzały, że polega ona nie tylko na prawie do korzystania z drogi wodnej na zasadach równości na całej długości żeglownej rzeki, ale także na prawie wejścia jednostek do portów i korzystania z urządzeń infrastruktury rzecznej i portowej, prawie przewozu pasażerów i ładunku bezpośrednio oraz w różnych innych relacjach. Reguły zostawiały państwom nadbrzeżnym prawo do administrowania odcinkami narodowymi w zakresie bezpieczeństwa żeglugi, łącznie z prawem do zakazywania ruchu i innych działań w ramach bezpieczeństwa żeglugi na tych odcinkach. Do dyspozycji państw nadbrzeżnych pozostawiały prawo do dysponowania wolnością żeglugi wobec państw nienadbrzeżnych.

Powyższe reguły mają wpływać na ujednoczenie zasad korzystania z rzek międzynarodowych. Według autorów reguł helsińskich powinny one zostać przyjęte jako prawo zwyczajowe

i wywierać wpływ na prawodawstwo międzynarodowe w tym zakresie<sup>1</sup>. Wprawdzie reguły helsińskie nie są obowiązującym prawem, ale możemy je porównać z obowiązującymi do tej pory normami prawa międzynarodowego dotyczącymi Odry w kwestii idei wolności żeglugowej, na którą składają się kwestia dostępu państw do żeglugi po rzece oraz obowiązku administrowania i utrzymania rzeki. Aby prześledzić ewolucję tych zasad, porównano zapisy traktatu wiedeńskiego, traktatu wersalskiego, układu poczdamskiego i reguł helsińskich.

### **Ewolucja idei wolnej żeglugi na Odrze**

- 1815 Rzeka dostępna dla wszystkich państw  
Rzeka administrowana wspólnie. Utrzymywana przez państwa nadbrzeżne
- 1919 Rzeka dostępna dla państw nadbrzeżnych oraz dla państw leżących przy dopływach Odry dającym więcej niż jednemu państwu naturalny dostęp do morza  
Rzeka administrowana przez komisję różnych państw. Utrzymywana przez państwa nadbrzeżne
- 1945 Swobodna, nieograniczona żegluga dla wszystkich państw, na wszystkich szlakach wodnych, które przebiegają przez terytorium dwóch lub więcej państw  
Zasady korzystania i utrzymania rzeki powinny być regulowane przez organ międzynarodowy wszystkich zainteresowanych stron.
- 1966 Rzeka dostępna wyłącznie dla państw nadbrzeżnych lub wg. uznania  
Rzeka administrowana i utrzymywana przez państwa nadbrzeżne oddzielnie na odcinkach narodowych.

Jak wynika z powyższego zestawienia fundamentalnych dla żeglugi na Odrze zasad traktatowych i reguł helsińskich, idea wolności żeglugowej ewoluuje w kierunku jej ograniczania. Jednak najbardziej restrykcyjne dla wolności żeglugowej reguły helsińskie są, co warto zauważyć, postacią najskromniejszej wersji idei wolnej żeglugi, co jak się można domyśleć, ma być podstawą do dalszego rozwoju tej idei dla konkretnych rzek.

### **Z dawnych dziejów**

Statki i łodzie obsługiwali ludzie o różnym stopniu przygotowania zawodowego, spełniają-

Oprócz zaleceń dotyczących legislacji prawnomiędzynarodowej w sprawie rzek międzynarodowych, w tym Odry, istnieją także obowiązujące w tym zakresie normy prawne. Zgodnie z art. 125 Konwencji o prawie morza Czechy jako państwo nadodrzańskie i nie mające dostępu do morza uzyskało z dniem 15 sierpnia 1998 r. wolność tranzytu do Morza Bałtyckiego przez terytorium Polski. Według Konwencji państwom śródlądowym, nie mającym dostępu do morza, takim jak Czechy, przysługuje prawo dostępu do morza w celu eksportu i importu własnych ładunków. Dla umożliwienia realizacji prawa dostępu do morza państwa śródlądowe uzyskały prawo korzystania z tzw. wolności tranzytu przez terytoria państw tranzytowych przy użyciu wszelkich środków. Realizacja wolności tranzytowej powinna odbywać się w drodze dwustronnych porozumień między zainteresowanymi stronami, w których zostaną uzgodnione warunki sposobu korzystania z wolności tranzytowej.

Konwencja dostrzega też możliwość współpracy państw w celu stworzenia odpowiednich warunków do realizacji tranzytu. Mówi, że jeżeli w państwach tranzytowych nie ma środków transportowych do wykonania wolności tranzytu, albo są one niewystarczające, zainteresowane państwa mogą współpracować w dziedzinie ich budowy i doskonalenia. Oddzielnym problemem pozostaje współfinansowanie przez zainteresowane państwa budowy urządzeń i infrastruktury służącej do tranzytu, czy w ogóle do transportu ładunków. Prawo międzynarodowe dopuszcza możliwość refinansowania kosztów poniesionych na utrzymanie lub poprawę żeglowności w postaci opłat żeglugowych. Jednak opłaty te nie mogą być w żadnym wypadku źródłem dochodu.

Od zakończenia II wojny światowej sytuacja międzynarodowa ani prawne uwarunkowania międzynarodowe nie sprzyjały Odrze i prowadzonej na niej żegludze. Rzeka funkcjonowała w umysłach Europejczyków jako element infrastruktury militarnej oraz umowna granica wpływów sojuszy wojskowych, które w tym czasie zajęte były wyścigiem zbrojeń i prowadzeniem tzw. zimnej wojny.

*Jan Pyś*

<sup>1</sup> S. Kalina Odrzański standard tranzytu, *Studia Śląskie*, Opole 1988, t. XLVI, s. 226.

### **Jeszcze o flisakach**

cych na statkach określone funkcje, wynikające z właściwego społecznego podziału pracy.

Podział ten charakteryzuje przykład trzech sztuk\* wysłanych w 1767 r. z dóbr Czartoryskich do Gdańska. Całym transportem kierował szyper, prócz niego był tam sternik, retman z retmańczykiem, 3 kucharzy i 56 flisaków. Inaczej mówiąc, ogół zatrudnionych na statkach można podzielić na trzy grupy:

- kierownik spławu (szyper),
- personel techniczny (retmani i sternicy),
- personel podstawowy (flisacy).
- pisarze i kucharze.

Przeciętnie więc na przewiezienie 1 tony zatrudnić trzeba było przeciętnie 2,4 człowieka; inaczej mówiąc jeden człowiek transportował 0,42 tony (420 kg). Obecnie na barkę motorową przyjmuje się 2–3 tony na 1 KM, a BM o nośności ok. 500 ton obsługuje 3 ludzi tj. na jednego członka załogi przypada ok. 160 ton. Technika wspomaga człowieka.

W sumie był to znaczny zespół „ludzi rzeki”. Na podstawie rejestru w komorach celnych wg ilości przejść statków w pierwszej połowie XVII w. było ich około 50 tys. osób. Przypuszczalnie do tej liczby należałoby dodać flisaków obsługujących tratwy.

Szyperowie – właściciele statków kupieckich, będący mieszkańcami miast, organizowali się zazwyczaj w cech\*\* (bractwo). Niekiedy należeli do cechu rybaków. Taki właśnie cech na mocy przywileju z 1305 r. zrzeszający szyprów, retmanów, i sterników, istniał np. w Nowem nad Wisłą, we Włocławku (przywilej z 1577 r.), a zapewne i w innych miastach i miasteczkach nadwiślańskich.

Bractwo szyprów spławiających sól istniało w Kazimierzu pod Krakowem, ze statutem zatwierdzonym w 1614 r. W Krakowie, a ściślej – poza jego murami, działała kongregacja włóczków (flisaków), wspomniana po raz pierwszy w 1363 r., istniejąca do początków XIX w.

Z Małopolski wschodniej najbardziej znane w literaturze przedmiotu są „bractwa wodne” w Ulanowie i Jarosławiu, i być może w Sandomierzu czy Przemyślu. Cech w Ulanowie – zgodnie ze statutem z 1650 r. – skupiał kilka specjalności: szyprów, retmanów, skutników i sterników. Również w Ulanowie działał równolegle cech retmański i sternicki, szkolący specjalistów do obsługi statków na Sanie, Wieprzu i Bugu.

Bardzo rozbudowany był cech bydgoski, legitymujący się statutami z lat 1487, 1574, i 1591. Skupiał on głównie szyprów, będących właścicielami statków i przedsiębiorcami transportowymi, prowadzącymi handel na własny rachunek. Prócz szyprów należeli do niego retmani, sternicy i ich pomocnicy zwani pomagierami. Był to cech liczebnie znaczny, skoro w XVI w. skupiał

około 80 osób, w latach 1604-1620 przyjął ponad 110 nowych członków i jeszcze w XVII w. odgrywał znaczącą rolę.

Bardziej ekskluzywny charakter miały bractwa żeglarskie w dużych miastach Prus Królewskich (Gdańsk, Elbląg, Toruń), gdyż zrzeszały również właściciele statków śródlądowych takich jak szamaki i burdyny. Bractwa te aż po XVIII stulecie toczyły spory o monopol przewozów na dolnej Wiśle. Gdańskie bractwo żeglarzy wiślanych (*Weichselfahrer*), wywodzące się ze średniowiecza, opierało swe monopolistyczne aspiracje na statutach i przywilejach królewskich z lat: 1526, 1552, 1584 i 1590. Analogiczny cech toruński, istniejący już ok. 1300 r. posiadał statuty i przywileje z lat 1569 i 1670.

Cechy szypryjskie czy retmańsko-sternicze były szkołą dającą kwalifikacje zawodowe nie tylko tym, którzy w mieście dochodzili do stanowiska szypryjskiego, retmańskiego czy sternickiego. Z nich wywodzili się też ci, którzy byli zatrudniani przez producenta-feudała na jego jednostkach spławianych rzekami. Byli oni najemnikami kontraktowymi zarówno na statkach ziemiańskich, jaki mieszczańskich.

Najliczniejsza grupa obsługi – flisowie – to z reguły chłopci pańszczyźniani, pracujący na statku także na zasadzie najmu przymusowego, czasowego, tj. ma sezon lub cały rejs. Załadunek statków w dobrach ziemiańskich był dodatkowym obciążeniem chłopów, nie zaliczanym do „dni pańskich”. Jednakże spływ flisacki był dla chłopów okazją wyrwania się na kilka miesięcy z więzów gospodarki, zażycia większej mimo wszystko swobody osobistej i poznania kraju.

Praca na statku, łodzi czy tratwie była ciężka, wymagała ludzi silnych i sprawnych: do ciężkiego wiosłowania, wyładunku i załadunku towarów, obsługi żagla i niezliczonych innych czynności fizycznych, niezbędnych dla prawidłowej nawigacji. Zmienne koryta rzek powodowały różne awarie, utknięcia na mieliznach, a co za tym idzie – spychanie statku na głębszy nurt. Często bywało, że nie mogąc statku zepchnąć długimi „laskami” [laska pychowa vel handszta-ka –przyp. MK], musieli go holować. Czyniono to również wtedy, gdy z powodu przeciwnego wiatru nie sposób było posłużyć się żaglem lub też gdy statek wracał w górę rzeki, pod prąd, i to wracał nie pusty, lecz obciążony gdańskimi zakupami. Owe holowanie – wędrowanie trelem, czyli nadrzeczną ścieżką, zwano też tretowaniem (tretując statki u brzegu) od niemieckiego słowa: *treideln* – holować (*Treidelweg* – ścieżka holownicza). Obowiązki i czynności flisów tak współcześnie opisywano:



*„To się rozumie, gdy flisi lądem wszyscy ciągnąc mają polną liną statek, a jeden tylko chłop przy sterniku na warudze [straży] zostaje, wołając na nich: holuj, albo: nie holuj, to jest: ciągnij, nie ciągnij”.*

Było to więc owo – znane z dziejów Rosji – burłackie wyrobnictwo.

Klonowic tak pisał:

*Już, bracie flisie z wiatrem się potykaj  
Zaprzęż się w ślą, do liny w skok mykaj;  
Wędruj trelem, gdzie brzeg jest wysoki  
I nurt głęboki.*

Sytuacja życiowa flisów powodowała konflikty, jak spory o zarobki, o wykonywanie różnych czynności itp. Na przykład w toruńskim cechu szyprów obowiązywała zasada, że gdy sternik oskarżał szypra o odmowę wydania wyżywienia, to w wypadku słuszności takiej skargi otrzymywał ekwiwalent pieniężny. Ale już w pobliskim cechu bydgoskim, według statutu z 1497 r., za wystąpienie przeciw szyprowi groziły konsekwencje, i to nie tylko flisakom, ale też sternikom i retmanom. Wszyscy oni, w wypadku żądania od szypra wyższego wynagrodzenia, płacili za to głową lub – w drodze „łaski” – obcięciem ręki lub wydaleniem z miasta.

Ucieczki ze statków notowano zarówno w księgach sądowych i rachunkach latyfundialnych. W 1627 r. przy nabrzeżu w Nowem przymusowo cumował należący do kupca gdańskiego statek wiślany opuszczony przez znaczną część załogi. W lutym 1649 r. Przed sądem ławniczym miasta Nowego nad Wisłą szlachcic Łukasz Nietupski protestował przeciwko buntowi i odejściu

ze statku trzech chłopów. Groziło ono – z braku załogi – pozostawieniem tego statku – idącego ze zbożem z Brześcia Litewskiego do Gdańska – w porcie nowskim. W tym samym roku rozpatrywał sprawę chłopów, którzy z powodu złego ich traktowania przez szypra z Torunia opuścili jego dubas i łódź.

Przekazy osiemnastowieczne, mianowicie rachunki magnackie, nieraz też notują fakty walki klasowej na statkach rzecznych. Magnat ponosił w związku z tym koszty, co skrętnie notowano, jak na przykład wówczas gdy: *„w Nieszawie do góry idąc przez zuchwałość flisa obcego jednego, który innych zbuntował, aby im szyper myła podniósł, za uproszeniem komendanta chorągwi tamże konsystującej na uśmierzenie tychże, za zepsuty karabin żołnierski przez tego buntownika...”* oraz *„...żołnierzom za fatygę i od kozy...”* zapłacono.

*Przeczytał i komentarzem opatrzył  
Marian Kosicki*

\* Szkuta – statek o ładowności 30–45 łasztów (w zależności od okresu); 1 łaszt ~ 1000 kg.

\*\* Cech, bractwo, kongregacja – od niem. *Zeichen* – znak, oznaka, symbol; jako że znajomość pisania i czytania była bardzo mało rozpowszechniona, znak bractwa (cechu) pozwalał rozpoznawać wykonywany zawód.

\*\*\*Dubas – statek wiślany ładowności 15–24 łasztów (w zależności od okresu).

## Literatura

1. S. Gierszewski, *Wisła w dziejach Polski*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1982.
2. *Mały słownik kultury dawnych Słowian*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1972.

## Przeminęło z falą odrzańską

## Wolajmki

Epoka żeglugi holowanej, która łączy się nierozzerwalnie z czasami parowców, we wspomnieniach odnosi się w zasadzie do holowników, a głównie *dużych holendrów*. Jest to swego rodzaju fascynacja nieodwołalną wyższą decyzją przemian. Czymś, co było piękne, imponujące, ale już nie powróci. Przeminęło jak wielka fala odrzańska, która spłynęła do morza. Tę fascynację dostrzega się u ludzi, którzy żeglugę holowników parowych znają z opowieści.

Dla tych, którzy byli uczestnikami tego procesu jest nostalgicznym wspomnieniem lat młodych i wesołych, lat kształtowania charakterów i szlifowania kwalifikacji zawodowych. Niektórzy dodają też lat durnych i grzesznych. Nie było technikum i niezależnie od rodzaju angażu

– po szkole żeglugi, czy po skierowaniu z wojska – trzeba było przejść wszystkie stopnie od praktykanta poprzez marynarza, bosmana, sternika do kapitana. Dla niektórych, była to odskocznia do zdobycia zawodu, a nawet awansu społecznego. I jeszcze jedno – ubiegający się o patent najpierw sternika, a potem kapitana składał podanie, a komisja armatora oceniała, czy delikwent osiągnął odpowiedni stopień kwalifikacji. Do takiego podania musiała być załączona opinia kapitana, niejako wprowadzającego. Po tym można było składać podanie do odpowiedniej instancji żeglugowej o dopuszczenie do egzaminu.

We wspomnieniach nostalgicznych zacierają się ówczesne realia. Był to okres ciężkiej harowy,

pełnej pyłu (bunkrowanie!), sadzy i smrodu od dymu i gazowej wodą szlaki w kotłowni. Właśnie zaparcie, pokonanie wszystkich trudności od początku daje satysfakcję i nastroja nostalgicznie. Pozostaje w pamięci etos pracy.

A barki holowane? Tam załogi charakteryzowały się skromnością, a przy tym perfekcją wykonywania swych powinności. Dziś nikt nie zrozumie jak można było dojść barką bez napędu samospławem od Koźła do Szczecina. Jak wprowadzić w ruch barkę np. 500 tonową na stojącej wodzie lub na prądzie i wiele innych czynności choćby: jak i kiedy przyrzucić kotwicę, podfajrować, bumsztakować... itd. Umiejętność sterowania barką w zależności od miejsca w pociągu holowniczym miało duże znaczenie dla bezpieczeństwa jak i efektu szybkości. Było to proste, ale trzeba było wiedzieć, jak to robić. Podczas kilkudniowego rejsu następowało poznawanie się załogi holownika z załogami barek. Bo co można robić, gdy w systemie 16-godzinny o 18 rzuca się kotwice w pobliżu dużej wioski. Słoneczko wysoko, do domu daleko. Liczba załóg wynosiła np.: 11 + (5x3). Dlatego nawet w środku tygodnia niejednokrotnie remiza strażacka stawała się salą zabaw, w której uczestniczyli/ły chętnie miejscowi.

Bywało, że formowanie składu pociągu holowniczego powodowało utarczki między dyspozytorem ruchu, a poszczególnymi kapitanami. W tych zmaganiach chodziło o wzięcie na hol odpowiednich barek. Wszyscy znają *plauerki*, *wrocławki*, *kanalówki*, *berlinki* itd. To jednak nie wszystko, co należało o nich wiedzieć. Należy przypomnieć, że od wieków barki były drewniane. Kiedy zaczęto konstruować duże barki stalowe, to jednak dno (z powodu ochrony przed przebicciem, przejmowanie obciążenia od ładunku?) pozostawało drewniane. Były to potężne dyle drewniane grubości ok. 100 mm. Konstrukcja całkowicie stalowa stwarzała inne warunki holowania. Opory ruchu w wodzie surowego drzewa i stali oddziaływały ze znaczną różnicą na zapotrzebowanie mocy. Stąd brały się owe utarczki – każdy chciałby mieć w pociągu holowniczym barki z dnem stalowym. A już największym pragnieniem było mieć na holu *wolajmki*.

Stocznia Caesar Wollheim we Wrocławiu (b.l. km 258,2) powstała w 1899 r. Do lat 30. było to największe odrzańskie przedsiębiorstwo budowy statków śródlądowych, a filia w Szczecinie budowała nowoczesne statki rybackie. Wollheim prowadził również przedsiębiorstwo żeglugowe. O potencjale tej stoczni świadczyć może budowa w latach 1903-1910 21 parowców, 19 barek, 3 zbiornikowce, 2 pogłębiarki 6 kubłowych kopa-



rek ładowych do żwirowni i piaskowni. Do lat 30 stocznia opuściło dalszych kilkaset jednostek.

Dla systemu holowanego największe znaczenie miały barki od Wollheima nazywane powszechnie *wolajmkami*. O całkowitej konstrukcji stalowej, charakteryzowały się doskonałymi kształtami części podwodnej, co powodowało, że stawały małe opory ruchu. Budowane w latach 50. na stoczni Głogów *wrocławki* (charakterystyczna kajuta za I ładownią) posiadały obrys części podwodnej *wolajmek*. Ideałem (nieosiągalnym) było mieć w pociągu holowniczym same *wolajmki*. W systemie kuplowania pociągu holowniczego w górę rzeki, składającego się z pięciu barek, jako pierwsza była *plauerka*. Jeżeli była to *wolajmka*, a następnie jedna lub dwie *wrocławki wolajmki* to niezależnie od systemu rozliczeń (a były różne w układzie zbiorowym) można było liczyć na dobre efekty eksploatacyjne, a więc zarobki. Znane były przypadki (nie tak znowu odosobnione), że mijając wejście do byłej stoczni, kapitanowie unosili czapkę do góry.

Na zakończenie tego rysu wspomnień stawia się pytanie: jaka jest różnica między mewą a mewką? Mewa jest to ptak. Mewka to zwód, albo wybór przyjemności, czyli *wolajmka*, bo lekko się holuje.

myk



## Zapraszamy na spotkanie w Muzeum Odry FOMT

Korzystamy z okazji by przypomnieć Państwu o spóźnionych imieninach „Nadbora” (28 luty), urodzinach (wodowanie poł. kwietnia 1949), chrzcie (24 lipca 1949) i co najważniejsze o **rocznicy poczęcia**, którą wiążemy z podpisaniem umowy polsko-holenderskiej (30 kwietnia 1947) na budowę 22 holowników, których przybycie na Odrę (maj-sierpień 1949) otworzyło prawdziwie polską epokę żegluga odrzańskiej.

Od nas zależy by na Odrę żegluga powróciła, by rzeka stała się nam przyjazną. Legendę lat tętniących życiem przypomina „Nadbor”, ostatni statek śródlądowy w Polsce z utrzymanym napędem parowym. Jego odbudowa stanowi wyzwanie, z którym też musimy się zmierzyć.

### 60 lat poczęcia Nadbora

#### Program

#### 23.03.2007 piątek

godz. 9-18

- DP „Wróblin”, wystawa „Wrocławski Węzeł wodny – dziedzictwo dla przyszłości”
- Wybrzeże Wyspiańskiego, ekspozycja w plenerze – „Odra czasu pary”
- Barka „Ż-2107”, projekcja filmów – dziedzictwo techniczne Wrocławia
- kiermasz książki FOMT

godz. 11-13 – szanty na pokładzie HP „Nadbor”

godz. 13-15 – sesja „Bliżej wody”:

- Stanisław Januszewski, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki – prezes Zarządu Muzeum Odry FOMT
- Edward Kozanowski, przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, *Stan i perspektywy turystyki na polskich wodach śródlądowych*
- Mirosław Czerny, Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, *Strategia polskich szlaków wodnych*
- Leszek Mulka, wiceprzewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, *O turystyce wodnej na Odrze wrocławskiej*
- Ryszard Majewicz, Rada Gospodarki Wodnej Regionu Wodnego środkowej Odry, *Wrocławski Węzeł Wodny – dziedzictwo techniczne dla turystyki*
- Jan Pyś, Urząd Żegluga Śródlądowej – Wrocław, *Odrzańska Droga Wodna – z myślą o przyszłości*

godz. 15-18 – spotkanie z Nadborem, różne atrakcje

#### ZAPRASZAMY

wszystkich zainteresowanych przyszłością Odry, polskich dróg śródlądowych, legendą rzeki, weteranów żegluga odrzańskiej, młodzież szkolną

Wpłacając 1% podatku dochodowego na rzecz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki wspierasz ochronę dziedzictwa cywilizacyjnego Polski

Ustawa o działalności pożytku publicznego i wolontariacie wprowadziła możliwość przekazywania 1% podatku dochodowego przez osoby fizyczne na rzecz organizacji pożytku publicznego. Podatnik może wpłacić określoną kwotę do wysokości 1% należnego podatku na konto organizacji w okresie pomiędzy pierwszym dniem roku następującego po roku, za które dokonywane jest rozliczenie podatkowe a ostatnim dniem złożenia zeznania podatkowego (najpóźniej – 30 kwietnia) oraz wskazać ten fakt w formularzu PIT.

Wypełniony formularz PIT wysyłamy do Urzędu Skarbowego. Możemy być spokojni: urząd na pewno zwróci nam wydany 1%.

## Jak przekazać 1% podatku na rzecz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki otrzymała status organizacji pożytku publicznego na podstawie Postanowienia Sądu Rejonowego dla M. St. Warszawy, XIX Wydziału Gospodarczego KRS w Warszawie z dnia 18 listopada 2005 r.

Aby przekazać 1 % podatku należy najpierw obliczyć wysokość podatku należnego Urzędowi Skarbowemu, a następnie odliczyć 1% od tego podatku, odrzucając grosze, tj. np. zamiast kwoty 36,60 PLN wpisać 36,00 PLN.

- Wypełniając zeznanie roczne **PIT-36** prosimy w części "Obliczenia zobowiązania podatkowego", obliczyć 1 procent od kwoty z pozycji 180 w PIT 36. Uzyskaną kwotę wpisujemy odpowiednio w pozycję 181.
- Wypełniając zeznanie roczne **PIT-37** prosimy w części "Obliczenia zobowiązania podatkowego", obliczyć 1 procent od kwoty z pozycji 110 w PIT 37. Uzyskaną kwotę wpisujemy odpowiednio w pozycję 111.

W ten sposób pomniejszają Państwo należny podatek i w zależności od sytuacji, jeżeli wychodzi nadpłata, to urząd skarbowy dolicza do niej kwotę 1%-ta, jeżeli zaś niedopłata, to pomniejszają ją Państwo o kwotę 1%.

Następnie prosimy wpłacić **pieniądze na konto Fundacji Otwartego Muzeum Techniki**. Wpłaty na konto mogą być dokonywane jedynie za pośrednictwem **banku lub poczty**. **Konto Fundacji Otwartego Muzeum Techniki: 06 1020 5226 0000 6002 0200 2244**

Na dowodzie wpłaty prosimy wpisać: **imię i nazwisko oraz adres wpłacającego, kwotę dokonanej wpłaty, nazwę Fundacji oraz tytuł wpłaty: „Wpłata na rzecz organizacji pożytku publicznego”**. Pokwitowanie wpłaty prosimy zachować.

**Przypominamy**, że odliczyć można tylko wpłatę dokonaną pomiędzy 1 stycznia a dniem złożenia zeznania podatkowego, jednak nie później niż do 30 kwietnia roku następującego po roku podatkowym, za który chcą Państwo skorzystać z odpisu. Jeżeli więc zechcą Państwo skorzystać z odpisu 1% za rok 2006, to wpłata musi zostać dokonana pomiędzy 1 stycznia 2007 r., a dniem złożenia zeznania podatkowego, nie później niż do 30 kwietnia 2007 r.

**W imieniu Rady, Zarządu Fundacji oraz beneficjentów naszych działań, dziękujemy za przekazanie 1% podatku na realizację zadań mających na celu ochronę dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski – przeznaczymy go na rewaloryzację zabytkowej barki do roli centrum oświatowo-edukacyjnego Muzeum Odry FOMT.**

*Z poważaniem,  
prof. Stanisław Januszewski  
Prezes Zarządu*

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](mailto: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.;  
Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław