

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 88–89

Rok VIII/IX

Grudzień 2010 r./Styczeń

**Z nadejściem Nowego 2011 Roku sympatykom Muzeum Odry, HP Nadbor, DP Wróblin, barki Ż-2107, wszystkim którzy na statki przybywają i tym którzy przybędą
Życzymy Wszystkiego Najlepszego**

Bractwo Mokrego Pokładu

Szanowni Koledzy Absolwenci Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej i Gospodarki Wodnej

Stowarzyszenie Absolwentów Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu podaje do publicznej wiadomości, że w ramach statutowej działalności wspiera i udziela pomocy rzeczowej lub finansowej absolwentom, którzy znaleźli się w krytycznej sytuacji życiowej. Dotyczy to przede wszystkim braku środków na lekarstwa i wyżywienie. Pomoc udzielana jest ze środków stowarzyszenia uzyskanych w drodze darowizny na działalność statutową jak również ze składek członkowskich. Prosimy o wskazywanie osób-absolwentów, którym taka pomoc byłaby niezbędna. Za Waszym pośrednictwem pragniemy dotrzeć do Naszych Kolegów i podać im pomocną dłoń.

Za cel stawiamy sobie stworzenie bazy osób takiej pomocy potrzebujących. Ten apel ślemy również do absolwentów, którzy sys-

tematycznie czy doraźnie zamierzali takiej pomocy udzielać. Dla informacji podajemy, że w kilku uzasadnionych przypadkach w minionym czasie takiej pomocy udzielono. Tą drogą pragniemy podziękować ofiarodawcom, którzy w szlachetnym odruchu pomogli swoim kolegom, a także zwrócić uwagę licznej rzeszy absolwentów na ten problem.

Będziemy wdzięczni za kontakt:

Waldemar Rybicki, prezes Stowarzyszenia, tel.kom.601-591 153; 71-318 02 39;
mail: w_rybicki@tlen.pl

Zbigniew Priebe, Pomocna Dłoń, tel. kom.784-591 843, 71-348 43 93;
mail:priebe2@wp.pl

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

BRACTWO MOKREGO POKŁADU

Spotkanie listopadowe...

Spoczywają na Cmentarzu Grabiszyńskim we Wrocławiu



Marian Szwarz, pole-45,rząd 7



Jerzy Owsiak, pole 20, rząd 9



Helena Węgrzyńska, pole 9U

Mimo wcześniej zapowiadanego spotkania w pobliskiej TAWERNIE, odbyło się, jak zwykle na WRÓBLINIE. Zdecydowały o tym względy techniczne.

Frekwencja dopisała, wszystkie miejsca zostały zajęte.

Wspominaliśmy naszych Braci, śp. dra. Józka Burkę (+2005), mgra. inż. Mariana Kosickiego (+ 2008), Komandora Mieczysława Wróblewskiego (+ 20090), dra. Emila Pacześniaka (+ 2010), mgra. Krzysztofa Białobłockiego (+2009), osobistości znane w branży wodniackiej, znakomitych fachowców, pionierów żeglugowych i hydrotechniki, nauczycieli szkół branżowych i politechniki. Zналиśmy Ich wszyscy, szanowaliśmy, często podziwialiśmy za wiedzę, determinację, zaangażowanie, koleżeństwo. To były tuzy Bractwa.

Z dużą satysfakcją i zadowoleniem odnotowujemy fakt ukazania się 3 tomu STATKI ŚRUBOWE autorstwa Marka A. Michalskiego z cyklu Statki parowe na polskich wodach śródlądowych. Zachęcam do interesującej lektury i nabycia za pośrednictwem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, naprawdę warto.

Po dłuższej nieobecności odwiedzili nas kapitanowie, jeszcze aktywni, Wojtek Kato i Romek Kotwicki. Na Nadborze spotkali się ze swymi nauczycielami z TŻŚ, m.in.z seniorem bractwa Jurkiem Krysiakiem i Wojtkiem Śladkowskim.

Wojtek Bartoszewski mówił o „domkach na wodzie”, do których wprowadzą się wkrótce pierwsi lokatorzy. Będą to wodniacy, którym mieszkanie na wodzie pozwoli zmieniać miejsce zamieszkania bez opuszczania własnego lokum. Będziemy informować o kolejnych krokach realizatorów pomysłu i wykonawcach życząc powodzenia w całym przedsięwzięciu. Odnotujemy również wrażenia pierwszych lokatorów - posiadaczy domków.

Rysiu Majewicz poinformował o zorganizowanej w październiku we Wrocławiu międzynarodowej konferencji pt. "Odrzańska droga wodna - stan obecny i perspektywy" poświęconej Odrze i jej problemom. Rysiu, jako uczestnik, na forach poświęconych



Rysiu Majewicz na posterunku



Wojtek Nowak, nasz kandydat w wyborach samorządowych do Rady Miejskiej Wrocławia

tej tematyce, niezmiennie zgłasza postulaty w sferze poprawy zarządzania gospodarką wodną. Jako znakomity fachowiec w tej branży i reprezentant naszego wodniackiego środowiska nie pozostaje obojętny na niegospodarność i patologie (więcej w Prosto z Pokładu nr 87 / listopad 2010).

Mieciu Lewandowski na spotkanie przybył wraz z małżonką Zosią i powiadomił nas, że pracuje nad drzewem genealogicznym rodziny.

W swoich poszukiwaniach doszedł już do 1700 roku i stwierdza iż posiada znakomitych przodków ale z oficjalnym ogłoszeniem tegoż wstrzymuje się do zakończenia prac poszukiwawczych.

Zosi natomiast dziękujemy za czynienie honorów gospodarza spotkania pod z nieobecność Ani Broniewskiej.

Gośćmi spotkania byli państwo Barbara

i Dariusz Gurdakowie, wrocławscy wodniacy i żeglarze, a ostatnio także armatorzy. Są właścicielami pięknego jachtu motorowego, który szczęśliwie nabyli w Skandynawii. Wiele na to wskazuje, że ich związki z Bractwem i Fundacją będą żywe i wniosą w naszą wodniacką wspólnotę nową jakość.

Zarząd Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ zapytał czy można na Nadborze przechować odzyskane po Szkole pamiątki, odpowiadamy, oczywiście, tak- możemy przyjąć i zabezpieczyć.

Popieramy kandydaturę Wojtka Nowaka, szefa stowarzyszenia Otwarte drzwi do Europy, który kandyduje do Rady Miejskiej Wrocławia.

Mamy nadzieję, że Wojtkowi się powiedzie i razem będziemy wykorzystywać walory Wrocławia dla rekreacji i turystyki, chociaż wiele miast polskich nam ucieka, wspieranych skutecznie przez swoje samorządy.



Felek Białek, Wojtek Śładkowski, Mietek Lewandowski, Rysiu Dembowski – absolwenci TŻŚ rocznik 1959, tuzy Bractwa



Basia i Darek Gurdakowie, już członkowie Bractwa

Nasz brat w Stolicy, Andrzej Samerek wybrał się do posła Janusza Piechocińskiego, przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury, w czasie jego dyżuru w biurze poselskim w Piasecznie, niestety, nie zastał nikogo. Zamiarem Andrzeja było przybliżyć sprawę Nadbora. Andrzej, dzięki za już, nie odpuszczaj i ze spokojem realizuj swoje zamierzenie, poszukujemy skutecznej pomocy z zewnątrz. Poseł Piechociński to właściwy adresat, jeden z wielu, powodzenia.

Przed nami grudzień, próba podsumowania bieżącego roku, plany na rok przyszły. Jak wiadomo, zamierzamy zrobić sporo, a na ile się powiedzie - zobaczymy.

Angażujemy całą energię, uruchamiamy różne mechanizmy, liczymy na pomoc z zewnątrz, z wiarą w ostateczny sukces wchodzimy w Nowy Rok 2011!

Bądźcie z nami, wspierajcie nas na różne sposoby.

NADBORA i barkę Ż- 2107 czeka nowe życie! Wszystko zależy od Was!

Spotkanie grudniowe

Opłatkowe spotkanie poprzedziło robocze spotkanie z zarządem firmy Euro Certus z Wrocławia, paniami Agnieszką Czerkowską i Reginą Chlebus prowadzącymi działalność w zakresie pozyskiwania środków unijnych dla różnych projektów. Panie poznały nasze statki, urządzenia i strukturę organizacyjną Fundacji, na rzecz której czynić będą starania o pozyskanie środków na rewitalizację naszych historycznych obiektów. Inicjatorem spotkania był Włodek Chaszczowski, szef zespołu ds. Marketingu na rzecz odbudowy NADBORA.

Rezultatem spotkania jest nawiązanie współpracy w zakresie opracowywania i pilotowania wniosków dla poszczególnych zadań, projektów. Co z tego wyniknie, przekonamy się niebawem, jesteśmy dobrej myśli.

Spotkanie opłatkowe upłynęło w niższej niż zwykle temperaturze, z powodu awarii

olejowego urządzenia grzewczego i dogrze waliśmy się elektrycznie.

Tradycyjnie, nasz senior Jurek Krysiak złożył wszystkim świąteczne i noworoczne życzenia, przełamaliśmy się opłatkiem, wspominaliśmy Tych, którzy odeszli na Wieczną Wachtę, zaśpiewaliśmy kolędę. Nastrój był świąteczny, o co postarały się nasze siostry Ania Broniewska i Jadzia Barglik-Kłowska oraz Mietek Balcerkiewicz, no i wszyscy obecni. Tym razem gościliśmy Waldka Rybickiego, prezesa Stowarzyszenia Absolwentów TZŚ, aktualnie pracującego u zachodnio-europejskiego armatora, dlatego na naszych spotkaniach bywał sporadycznie. Podzielił się z nami informacjami m.in. czym zajmuje się stowarzyszenie i z uwagą przysłuchiwał się temu co dzieje się w Bractwie i Fundacji. Autor „Przewodnika dla żeglarzy i turystów wodnych” pan Zdzisław Kilarski, za pośrednic-



Od lewej Adam Cieszewki i Adam Bartold, | byli wrocławscy stoczniowcy oraz Jurek Krysiak i Janek Pyś- były i aktualny żeglugowiec



Adam, Jadzia i Jurek



Uczestnicy spotkania



Uczestnicy spotkania



Rysiu Majewicz przekazuje Bractwu „Przewodnik dla żeglarzy i turystów wodnych” autorstwa Zdzisława Kilarskiego



Zarząd firmy Euro Certus Fundusze..., w komplecie



Panie Agnieszka Czerkawska i Regina Chlebus w towarzystwie Staniaława Januszewskiego i Władka Chaszczowskiego na pokładzie NADBORA



Pani Prezes i Viceprezes w komunikacji z prezesem FOMT

twem naszego brata Rysia Majewicza, swego przyjaciela, przekazał Bractwu egzemplarz autorski swego dzieła, znakomitej pozycji na rynku wydawniczym. Bardzo dziękujemy za pięknie opracowany przewodnik, a więcej na

ten temat napiszemy po spotkaniu Autora z Bractwem, kiedy będzie naszym gościem na Nadborze, mamy nadzieję, że latem br.

Nasz brat Adam Bartold, szef klubu OLWIZ zaprasza na spotkania klubowe do Dworu Polskiego w Rynku we Wrocławiu, jak również



Panie w kotłowni NADBORA



Dom na wodzie, a o nich więcej wiosną

na wycieczki po całym świecie.

Program imprez turystycznych na 2011 rok przesłano za naszym pośrednictwem wszystkim braciom i sympatykom.

Nowy Rok rozpoczynamy z nadzieją na dobre efekty naszej pracy w odbudowie statków.

Czekają nas wizyty w Radzie Miasta Wrocławia, u Prezydenta Wrocławia i Marszałka Województwa, o czym będziemy informować na łamach Prosto z Pokładu i w bezpośredniej korespondencji z naszymi Braćmi i Sympatykami.

*Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu*



Waldek Rybicki – Prezes Stowarzyszenia Absolwentów TŻŚ – obiecał współpracę i częstsze kontakty z Bractwem i Fundacją

Ś.P. Czesław Bloch



Z żalem zawiadamiamy, że Czesiu Bloch nasz brat w Bractwie Mokrego Pokładu odszedł na wieczną wachtę. Spotkaliśmy

się przypadkowo 2 listopada 2008 roku przed cmentarzem na Grabiszynku we Wrocławiu. Razem odwiedziliśmy miejsca spoczynku zmarłych: dyrektora Tadeusza Cieśli, Heleny Węgrzyńskiej i Mariana Szwarca. Kolejny raz widzieliśmy się w Polanicy we wrześniu 2009, gdzie współorganizował zjazd absolwentów TŻŚ rocznika 1959. Zaprosiłem Go na Nadbora. Powspominaliśmy stare czasy kiedy Czesiu pracował m.in. w Inspektoracie Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu. Czesia wspominam jako człowieka życzliwego, uczynnego i rzetelnego, wielce pogodnego co prezentuje załączona fotka wykonana na Nadborze.

W rocznicę śmierci naszego KONFRATRA ZBYSZKA NOWAKA

Z przykrością i żalem zawiadamiamy, że nasz Kolega z ławy szkolnej lat 50., absolwent TŻŚ, ZBYSZEK NOWAK w grudniu 2009r. odszedł na wieczną wachtę.

Zbyszek po szkole służył w Marynarce Wojennej, m.i n. na okręcie ex. Św. Jerzy, bazie demagnetyzacyjnej Marynarki Wojennej w Gdyni, a całe życie poświęcił pracy w Gdańsku na holownikach, w tym holowaniach oceanicznych.

Fachowiec dużej klasy, kochał to co robił.

Odwiedzał Wrocław- uczestnik zjazdów absolwenckich, utrzymywał kontakt ze Szkołą, nauczycielami, kolegami. Był członkiem Bractwa i naszym bratem w Trójmieście.

Zabiegał o pozyskanie dla Wrocławia lodołamacza rzecznoego "Lampart" zaprojektowanego we Wrocławiu, a ostatnio wycofanego z eksploatacji.

Od lilku lat na emeryturze, osierocił syna Marka, Synową i Wnuczęta.

Wspominamy Go ciepło.

Zbyszku, żegluj teraz po niebieskich szlakach!

Cześć Jego pamięci!

Bractwo Mokrego Pokładu

Grupa Militarni Wrocław

Jesteśmy grupą kolekcjonerów, miłośników militariów i historii. Interesuje nas głównie okres II wojny światowej i okres powojenny. A szczególnie wszystko co dotyczy Wojska Polskiego. Dysponujemy kolekcją sprzętu wojskowego, w tym: transporterem BRDM-2, Gazami 69M i 69AM, Uazami 469B, motocyklami K750 i innymi. Możemy pochwalić się całkiem niezłą kolekcją umundurowania i wyposażenia.

Byliśmy współorganizatorami Wrocławskiego Mityngu Militarnego (Aga, Czarek, Tomek, Maciek i Bartek - wtedy jeszcze w ramach „Twierdzy Wrocław”), o którym mogliście przeczytać w lipcowym numerze „Prosto z pokładu”. Ponieważ są nam nadal bliskie pomysły czy idee przyświecające nam w trakcie organizacji Mityngu postanowiliśmy dalej działać na rzecz popularyzacji historii, kolekcjonerstwa i konsolidacji dolnośląskiego środowiska pasjonatów militariów. Pierwszym krokiem było założenie strony www.militarniwroclaw.pl, na którą serdecznie zapraszamy. Zakładamy, że strona ta stanie się platformą informacyjną i wymiany doświadczeń dla środowiska związanego z militariami oraz dla wszystkich, którzy interesują się wojskiem w szerokim tego słowa znaczeniu – zarówno kolekcjonerów pojazdów militarnych, mundurów, nakryć głowy, pasjonatów ASG czy innych... Pla-

nujemy również inne działania: udział w imprezach kolekcjonerskich oraz współudział w ich organizacji, a także działania na rzecz propagowania historii i wojskowości. Będziemy o tych pomysłach na bieżąco informowali.

Generalnie, chcieliśmy działać nie przyjmując jakichkolwiek form organizacyjnych. Jednak podczas przygotowań, realizacji różnych projektów urzędy, instytucje itp. wymagają od nas przedstawienia się jako jakaś organizacja, a nie jako grupa znajomych mających podobne zainteresowania, hobby. Nie chcąc mnożyć kolejnych „bytów” zaczęliśmy szukać Stowarzyszenia czy Fundacji o zbieżnych z naszymi celami. Zwracaliśmy też tu szczególną uwagę na możliwość prowadzenia niezależnego działania i zachowania pełnej autonomii. Taką możliwość stwarza nam Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu. Może ona poszczycić się kilkunastoletnim stażem i nader aktywnymi formami działania.

Tyle krótko o nas. Równocześnie chcieliśmy zaprosić wszystkich pasjonatów „zielonego koloru” do współpracy – w tworzeniu strony, zamiarach organizacji wystawy pokazującej nasze kolekcje czy po prostu w zabawie (spotkania, przejażdżki w terenie, biwaki militarne, itp.).

Cezary Szarugiewicz

Ewa Skut – „Pod żaglami wśród polarnych lodów”

Książka, którą polecam nie tylko żeglarzom, jest zbiorem wspomnień i dramatycznych przeżyć autorki z jej rejsów polarnych po wodach Arktyki i Antarktyki w latach 2005 - 2009.

Jest to albumowe wydanie zawierające wspaniałe opisy surowej, dzikiej, a zarazem pięknej przyrody mórz polarnych, bogato ilustrowane znakomitymi zdjęciami. Oprócz pisanych na gorąco wrażeń i osobistych refleksji, książka zawiera wiele cennych informacji geograficznych, przyrodniczych i żeglarskich, a także praktyczne wskazówki dla żeglarzy planujących rejsy na wody Arktyki i Antarktyki.

„Pod żaglami wśród polarnych lodów” to pasjonująca lektura. To książka, która warto i należy przeczytać!

Ewa Skut, znakomita żeglarka i podróżniczka, przepłynęła w rejsach żeglarskich tysiące mil po wielu morzach świata. Jej wielką pasją są zimne i z pozoru nieprzyjazne rejony Arktyki i Antarktyki. Piękne opisy przyrody i przeżycia autorki dla wielu żeglarzy będą stanowić zachętę do popłynięcia jachtem w te trudne, ale pełne zachwycającego piękna, rejony świata.

*Leszek Mulka
Wiceprzewodniczący
Komisji Turystyki Żeglarskiej
Zarządu Głównego PTTK*

Wydawca: Mapro s.c., Wrocław, e-mail: mapro.wroclaw@gmail.com, www.skut.pl, format: 23,5x16,5 cm, 270 stron, 89 kolorowych fotografii, cena 60,00 zł

Wrocław – ważny ośrodek odrzańskiej żeglugi śródlądowej

Wrocław był zawsze miastem bardzo mocno związanym z transportem wodnym. To szczególne przeznaczenie miasta spowodowane było korzystnym dla rozwoju żeglugi śródlądowej położeniem oraz koniecznością jego ochrony przed występującymi tu niegdyś częstymi powodziąmi. Bezpieczny i ekonomicznie najbardziej efektywny transport oraz ochrona miasta przed powodzią były zawsze traktowane łącznie. Wrocław jest jedynym miastem w Polsce osadzonym w głębi lądu, posiadającym bogaty wodny węzeł komunikacyjny wraz z obecnie zabytkową infrastrukturą żeglugową, lecz jego ranga dla żeglugi śródlądowej oraz, według niektórych, bezpieczeństwo powodziowe od 20 lat ciągle spada.

Wrocław - Kwiat Europy jak o nim mówiono¹ – był miastem położonym na licznych wyspach pośród, których przebiegały trakty żeglugowe. Ten pierwotny układ koryta rzeki tworzący tu 18 różnej wielkości wysp widoczny jest jeszcze na planie miasta pochodzącym z początku XVIII w.

W rejonie Wrocławia łączy się ze sobą pięć rzek. Tutaj do Odry wpływają z lewej strony Oława, Ślęza, Bystrzyca i z prawej Widawa. Dopływy te, a w szczególności trzy sudeckie rzeki oraz sama Odra były w przeszłości nieraz powodem groźnych, niekontrolowanych i nie dających się przewidzieć wezbrań wody niszczących miasto a także uniemożliwiających uprawianie żeglugi

śródlądowej. Nie tylko złe warunki atmosferyczne i występujące w ich wyniku powodzie, czy susze były powodem znacznych ograniczeń transportu wodnego w rejonie Wrocławia.

Jedną z przyczyn mocno ograniczających żeglugę śródlądową było obowiązek uzyskania przywileju żeglugowego. Przywilej ten nadawał monarcha, a o jego nadanie mogli się starać wyłącznie feudałowie, klasztory, a od XIII w. zamożni mieszczanie bądź większe miasta.

Pierwsze regulacje dotyczące nadania przywilejów żeglugowych dla armatorów z rejonu Wrocławia pochodzą z XIII w. W 1211 r. Henryk Brodaty nadał mnichom z Lubiąża przywilej żeglugowy do sprowadzania corocznie dwóch statków ze śledziami z Pomorza oraz dwóch z solą z Gubina lub Lubszy. Mnisi mieli również prawo do spławiania dla swoich potrzeb łodzi na odcinku pomiędzy Głogowem a ujściem Obry². Przywilej zezwalał także na wytyczanie dla własnych potrzeb szlaku żeglownego, który często ze względu na przemieszczające się mielizny zmieniał swoje położenie³.

Innym przykładem przywileju żeglugowego było nadane w 1226 r. prawo dla zakonników z kościoła Świętego Ducha we Wrocławiu na spławienie Odrą drzewa opałowego z lasów książęcych⁴.

Przywilej żeglugowy otrzymali w roku 1214 także mnisi z Trzebnicy. Mieli oni prawo wol-

nego przejazdu Odrą bez obowiązku opłacenia ceł rzecznych⁵.

Oprócz obowiązku uzyskania przywileju żeglugowego, ruch żeglugowy we Wrocławiu ograniczały dwa młyny wodne., które funkcjonowały tu już w XII w. Młyny tworzyły rodzaj tam piętrzących wodę, która służyła do poruszania urządzeń młyńskich. Dla pokonania przez statki różnic poziomów wody posiadały niewielkie przepławki. Były nimi wąskie przesmyki wyłożone deskami, po których statki w dół rzeki ześlizgiwały się, a w górę były wciągane specjalnymi windami. Wrocławskie młyny wodne jeszcze długo utrudniały transport wodny pomimo podejmowanych przez monarchów niejednokrotnie prób ułatwienia prowadzenia żeglugi przez wybudowanie specjalnych śluz ułatwiających pokonanie różnicy poziomów wody.

Jednak najpoważniejszym ograniczeniem dla transportu wodnego było prawa składu wielkich miast. Wrocław uzyskał to prawo w 1274 r.⁶ Zobowiązywało ono kupców, którzy przepływali w obrębie miasta do składowania na okres 3 dni i sprzedaży w tym czasie swoich towarów. Prawo składu utrzymywało dobrą pozycję miejskich kupców, którzy odkupywali towar po atrakcyjnych cenach, a następnie z zyskiem dalej odsprzedawali, ale wpływało niekorzystnie na żeglugę. Szczególnie dało się we znaki stosowanie tego prawa we Frankfurcie nad Odrą. Dochodziło tam bardzo często do konfiskowania łodzi armatorów, którzy próbowali obejść obowiązek. W efekcie przywilej ten zupełnie uniemożliwiał spławianie wrocławskich łodzi i towarów do Szczecina.

Ostatnim czynnikiem utrudniającym prowadzenie działalności wrocławskich kupców i przewoźników była ograniczona możliwość korzystania z rzeki w okolicach miasta. Ekonomicznie uzasadnionym obszarem ich poczynañ mogła być jedynie rzeka od Wrocławia w kierunku jej ujścia - w dół. Transport w górę rzeki był niemożliwy z powodu ukształtowania terenu. Występowały tu zbyt niskie stany wód, które umożliwiały wykorzystywanie tego odcinka rzeki wyłącznie do spławu drewna⁷.

Pomimo ograniczeń na jakie w obszarze miasta napotykała żegluga śródlądowa, w XV w. nastąpił tu wzrost wymiany handlowej. Do Wrocławia zaczęły spływać z Krosna Odrzańskiego, cieszące się powodzeniem, południowe towary zamorskie. Miasto korzystało na pośredniczeniu w handlu tymi towarami. Bezpośredni transport towarów drogą wodną ze Szczecina do Wrocławia

był niemożliwy z powodu wspomnianego już rygorystycznie wykonywanego frankfurckiego prawa składu. Trudną sytuację Wrocławia potęgował fakt prowadzenia z Krakowem wojny celnej. W roku 1515 miasto zrezygnowało z prawa składu⁸

Jednak naciski wrocławskich przewoźników i kupców doprowadziły do podpisania w 1555 r. porozumienia między Śląskiem a Brandenburgią. Jego inicjatorem był ogromny sprzymierzeniec transportu śródlądowego, Ferdynand I Cesarz Rzymski Narodu Niemieckiego monarcha Śląska. Porozumienie to umożliwiło przewóz ze Szczecina do Wrocławia soli oraz złagodziło warunki prawa składu we Frankfurcie⁹.

Ferdynand I zajmował się nie tylko likwidacją barier administracyjnych dla prowadzonego przez wrocławskich kupców wzdłuż rzeki handlu. Dla likwidacji w rejonie Wrocławia utrudnień nawigacyjnych w 1557 r. powołał komisję uszlawniania Odry. Już w następnym roku jej członkowie odbyli rejs po Odrze z Wrocławia do Bytomia Odrzańskiego. W notatce z objazdu można było przeczytać: „budowle służące statkom do przejścia przez jazy młyńskie są we Wrocławiu zbyt prymitywne. Wymagają remontu (...). Na ich modernizację trzeba dużo drewna”¹⁰.

Cesarz Ferdynand I sprzyjał rozwojowi handlu, a w tym żeglugi. Jego zamiarem było mocniejsze związanie między sobą rynków wrocławskiego berlińskim i hamburskim. Ułatwić to miało nowe wodne połączenie. 1 lipca 1558¹¹, między cesarzem a elektorem brandenburskim zostało podpisane odpowiednie porozumienie. Ustalono w nim, że:

1. Między Odrą a Szprewą wykopany zostanie rów żeglugowy, który bez przeładowywania ładunków na transport lądowy umożliwi spław towarów do Hamburga

2. Zostanie przeprowadzić regulację rzeki od Wrocławia w dół.

Regulacja rzeki miała polegać na powiększeniu otworów służących do spławu statków na znajdującym się na tym odcinku 14 młyńskich jazach. W miejscach, gdzie pochylnie do zsuwania się statków były by zbyt niebezpieczne miały być wybudowane śluz pozwalających pokonać różnice poziomów wody. Z rzeki miały być wyciągnięte pnie, pale i korzenie zagrażające żegludze. Brzegi rzeki na odległość 12 łokci¹² miały być oczyszczone z drzew i zarośli oraz, gdzie to konieczne, obwałowane wałami przeciwpowodziowymi¹³.

Niestety pozostało na dużo obiecującym

początku. Głównym powodem dla, którego idea połączenia Wrocławia, Berlina i Hamburga drogą wodną nie mogła być zrealizowana, było stanowisko młynarzy, którzy uważali, że dodatkowe inwestycje na ich młynach wodnych spowodują na Śląsku głód i drożyznę.

Jeszcze przez około 110 lat kupcy spławiający towar z Wrocławia do Hamburga musieli we Frankfurcie nad Odrą ładunek przeładować na transport lądowy, by około 20 km dalej w miejscowości Kersdorf załadować go z powrotem na statki pływające po Szprewie.

Sytuacja żeglugi we Wrocławiu od wybuchu wojny trzydziestoletniej nie ulegała poważniejszym zmianom. Wrocław prowadził handel z miastami śląskimi leżącymi poniżej jego rogatki, coraz częściej ze Szczecinem, a przede wszystkim z Berlinem i Hamburgiem wykorzystując do tego celu transport kombinowany wodno-lądowy.

Okres wojny trzydziestoletniej (1618–1648) był tragiczny w skutkach. nie tylko dla Wrocławia, gdzie populacja mieszkańców zmniejszyła się o 40%¹⁴. Transport wodny na rzece prawie zupełnie zamarł. Bezpośrednio po wojnie Odra była dziką, niespławną rzeką zupełnie zasypaną piskiem. Statki wychodzące z Wrocławia, które jako pierwsze przecierały nurt rzeki przechodziły kolumnami by załogi pomagały sobie ściągać jednostki z mielizny. Pomagano sobie wówczas łopatami, łańcuchami nierzadko konieczne było przeładowywanie ładunku na ląd. Przejście jednej mili¹⁵ zajmowało czasami dłużej niż jeden dzień. Oprócz fatalnego stanu koryta rzeki, marynarzom żeglugę utrudniali także rozbójnicy i żołnierze napadający na statki¹⁶.

Złe warunki nawigacyjne na rzece to nie jedyne dziedzictwo wojny. Innym było zastosowanie przez Szwedów, w kontrolowanym przez siebie Szczecinie, ceł zaporowych, które ponownie zupełnie uniemożliwił handel między Wrocławiem a Szczecinem

W celu ominięcia zablokowanego przez cła Szczecina rozpoczęto poszukiwania portu morskiego, przez który mogłaby odbywać się wymiana handlowa Wrocławia. Wybór padł na Hamburg.

Odżyła idea cesarza Ferdynanda I połączenia Odry i Szprewy kanałem żegludowym. Tym razem Wielki Elektor Fryderyk Wilhelm upatrując korzyści jakich mogła spodziewać się Brandenburgia z płynnego połączenia komunikacyjnego między Wrocławiem, a Hamburgiem sam sfinansował budowę kanału żeglownego. Kanał wybudowany w latach 1662–1669, został

nazwany - Nowy Rów, miał 24 km długości i liczył 14 drewnianych śluz¹⁷

W dniach 27 lutego do 9 marca 1669 r. uformowano i wypuszczono z Wrocławia przez Berlin do Hamburga zestawu pięciu łodzi załadowany przędzą i jedwabiem, który miał przepłynąć jako pierwszy nowo wykopany kanałem łączącym Odrę ze Szprewą. Przejście to udało się bez większych komplikacji. Statki 22 marca były w Berlinie gdzie je rozładowano i ponownie załadowano kruszywem. Dalej łodzie popłynęły w kierunku Hamburga. Pierwszy bezpośredni rejs z Wrocławia do Hamburga trwał 25 dni¹⁸.

We Wrocławiu do dyspozycji kupców stały bez przerwy dzień i noc gotowe do przewożenia ładunków barki, które na swój pokład mogły zabrać od 20 do 30 cetnarów ładunku (od 1 tony do 1,5 t)¹⁹.

Nowy Rów, później nazwany Kanałem Fryderyka Wilhelma, oraz wybudowany w latach 1605 – 1620 Kanał Finow pozwalały drogami wodnymi prowadzonymi przez Berlin na obejście nieprzychylnego żegludze odrzańskiej Frankfurtu.

Przewoźnicy woleli dość znacznie nadłożyć drogi, niż dostosowywać do wymogów prawa składu panujących w mieście. Dochody Frankfurtu z tego tytułu spadły do zera. Władze pragnąc zmienić powstałą sytuację w latach 70 XVII w. wysłały negocjatorów do Wrocławia, z prośbą aby tamtejsi przewoźnicy przestali korzystać z innych niż Odra dróg wodnych, między innymi chodziło o Nowy Rów.

W 1678 r. polityka Wielkiego Elektora - Fryderyka Wilhelma doprowadziła do podpisania układu pomiędzy Wrocławiem, Frankfurtem a Szczecinem o wolnej żegludze po Odrze, od tej pory datuje się zniesienie najpoważniej i najdłuższej uniemożliwiającej prowadzenie swobodnej żeglugi po Odrze bariery, jakim było prawo składu wielkich miast. Niestety o swobodnej żegludze po Odrze nie mogło być jeszcze mowy, gdyż port morski w Szczecinie pozostający w szwedzkich rękach nadal stosował cła zaporowe uniemożliwiające realizację porozumienia.

Otwarcie połączenia Odry ze Szprewą rozpoczęło nowy korzystny dla Wrocławia okres. Jego znaczenie cały czas rosło. Już w 1671 r. około 25% całego eksportu była spławiana z Wrocławia Nowym Rowem. Kanał otworzył wrocławskim kupcom nowe rynki zbytu. Wrocław mógł eksportować swoje towary, którymi były głównie przędza i płótna, tanim środkiem transportu do Holandia, Anglia, Hiszpania Portugalia. Z po-

wrotem z Hamburga do Wrocławia spławiano liczne produkty a w tym między innymi: sól, cukier, ryby, tytoń, jedwab, wełnę, bawełnę, wyroby drogerijne oraz hiszpańskie wino i owoce. XVII w. Wrocław był ważnym ośrodkiem tekstylnym. W jego rejonie specjalizowano się w produkcji płótna lnianego, wełny i roślinnego, czerwonego barwnika do płócien. Śląsk był jedną z bogatszych prowincji państwa Habsburgów. Około 1 miliona mieszkańców wносиło do kasy państwa 22% wszystkich wpływów podatkowych²⁰.

Pomimo wyraźnego ożywienia stosunków handlowych miasta z Europą, stan nawigacyjny arterii komunikacyjnej nie był zadawalający. Zdesperowani sytuacją panującą na rzece wrocławscy żeglarze w roku 1698 zwrócili się o pomoc do elektora brandenburskiego, ich petycje pozostały bez echa. Warunki na śląskiej Odrze systematycznie pogarszały się. Degradacja rzeki doprowadziła do nasilenia wyniszczających miasto powodzi.

W roku 1709 duża powódź zalała cały Wrocław. Dwadzieścia lat później w 1729 r. ogromna ilość wody spływająca z Sudetów zniszczyła 70% miasta. W 1736 r. w rejonie śląskiego odcinka Odry wystąpiły silne wezbrania wody. Powódź była wynikiem trwającego od 10 maja do 22 lipca okresu deszczowego. 1 lipca Odra osiągnęła stan z lat 1709 i 1729. 14 lipca stan wody w okolicach Wrocławia osiągnął swoją kulminację. Powódź ta spowodowała głód we Wrocławiu i w jego okolicach²¹.

Bogaty Śląsk i Wrocław w wyniku trwających tu przez ponad ćwierć wieku wojen od 1740-1763 r. stracił swoją pozycję gospodarczą. Jednak pod koniec XVIII w. stał się adresatem pruskiego programu uprzemysłowienia i odbudowy²². W jego wyniku oprócz tradycyjnych upraw rolniczych rozpoczęto tu produkcję ziemniaków, tytoniu, winorośli oraz morwy. Nie tylko rolnictwo było adresatem pomocy, zaczął się tu rozwijać przemysł wydobywczy a w szczególności kopalnie złota, srebra i ołowiu. W efekcie na przełomie XVIII i XIX w. Wrocław był stolicą prowincji, która wytwarzała 45% towarów eksportowanych przez Prusy i tyle też samo towarów importowanych przez państwo konsumowała²³.

Stan Odry i występujące z ogromnym nasileniem powodzie była przyczynkiem do pierwszego objazdu Odry w rejonie Wrocławia przez władze pruskie. Jak się okazało wały przeciwpowodziowe chroniące miasto nie miały wielkiego znaczenia. Nie były połączone ze sobą oraz miały różną wysokość. Jakość wałów była dodatkowo

mocno osłabiona przez liczne wezbrania.

Rozpoczęto prace mające na celu ochronę miasta przed powodzią oraz poprawienie warunków dla żeglugi. W roku 1791 i 1792 we Wrocławiu wybudowano dwie drewniane śluzy komorowe, pozwalające bezpiecznie pokonywać różnicę poziomów wody spiętrzonej przez młyńskie jazy od wieków utrudniających żeglugę we Wrocławiu. Są to śluzy obecnie znane pod nazwami Piaskowa i Mieszcząska²⁴.

Zły stan drogi wodnej oraz kłopoty z występującą wciąż rzeką doprowadziły do podpisania w 1819 r. w Boguminie protokołu, który ustalał sposób i zakres robót regulacyjnych na rzece. Był to pierwszy komplementarny program dla rzeki. Rozpoczęto inwestycje, których efektem we Wrocławiu była przebudowa w roku 1820 śluzy Piaskowej. Zastąpiono wówczas drewno, z którego była zbudowana, cegłą i kamieniem ciosowym.

We Wrocławiu w rejonie Mikołajowa, wzdłuż Odry, rozpoczęły swoją działalność pierwsze zakłady przemysłowe. W roku 1822 r. na miejscu Bramy Mikołajowskiej umieszczony został stalowy most, który przyplłynął barką z Gliwic²⁵.

Postępowały roboty regulacyjne na rzece. Warunki nawigacyjne od Wrocławia w dół rzeki systematycznie poprawiały się. W okresie od 1816 do 1840 nastąpił wzrost przewozów transportem wodnym w okolicy Wrocławia liczba pływających tu statków wzrosła z 1243 do 2051.²⁶ Nie zmieniały się trudności powyżej Wrocławia. Tam efekty z podjętych inwestycji nie były imponujące

Jeden z Wrocławskich armatorów skarżył się, że jego barki załadowane w listopadzie 1834 r. na Górnym Śląsku węglem dopiero jesienią 1836 r. przyplłynęły do Wrocławia. Powodem był brak wody w korycie rzeki²⁷.

Do kłopotów nawigacyjnych wrocławskich przewoźników doszły nowe, zupełnie nie znane do tej pory. Pod koniec pierwszej połowy XIX w. pojawił się nowy środek lokomocji. Kolej żelazna.

Pierwszym większym towarzystwem kolejowym działającym na Śląsku było Towarzystwo Kolei Górnośląskiej. Towarzystwo to powstało z inicjatywy kręgów gospodarczych Wrocławia. Inicjatywa jak się niebawem okazało doprowadziła do spiętrzenia trudności przedsiębiorstw handlowych, których działalność oparta była na transporcie wodnym²⁸. Towarzystwo rozbudowywało swoją sieć po lewej stronie Odry od roku 1842 – 1847 łącząc Wrocław z zagłębiem górnośląskim, a więc na odcinku gdzie transport

wodny na rzece miał największe kłopoty. Działającym na obszarze Śląska towarzystwem kolejowym stanowiącym potężną konkurencję dla wrocławskich armatorów, było założone w 1863 r. Towarzystwo Kolejowe Prawego Brzegu Odry²⁹. Rozbudowało ono swoją sieć kolejową od Górnego Śląska aż po Pomorze.

W wyniku działań kolei nastąpił okres, w którym Bardzo mgliście rysowała się perspektywa rozwoju żeglugi. Z powodu inwestycji kolejowych na Śląsku spadała ilość ładunków przewożonych rzeką. W 1851 r. przez Wrocław przewieziono 92.5000 t w 1858 r. - 28.500 a w 1864 r. tylko 22.201 t.³⁰ Wydawało się, że w konkurencji z koleją żegluga nie ma żadnych szans. W drugiej połowie XIX w., ze względu na stosunkowo małą zdolność przewozową żeglugi inicjatywę przewozową przejęła, na trasach lokalnych i wśród ładunków cenniejszych kolej. Sytuacja transportu wodnego była na tyle nie pewna, że dalszą jego przyszłością w okolicach Wrocławia zajął się Śląski Sejm Prowincjonalny podczas swoich XXIV obrad w dniu 29 grudnia 1875 r.³¹

Z pomocą transportowi wodnemu przyszła sama kolej. Niepohamowany trend do podnoszenia taryf przewozowych doprowadził w roku 1857 r. do nacjonalizacji części³², a w 1884r. pozostałych towarzystw kolejowych. Państwowymi towarzystwami kolejowymi administrował Zarząd Królewskiej Dyrekcji Kolejowej we Wrocławiu³³. W konsekwencji przejęcie ładunków przez kolej było tylko drobną alokacją masy towarowej. W Sejmie Śląskim we Wrocławiu zdecydowano, że rozwój żeglugi śródlądowej jako środka transportu konkurującego z koleją jest niezagrożony.

21 sierpnia 1854 r. górna Odra znowu wylała, podtapiając znaczną część Wrocławia. Rzeka nadal była groźna. Ale równocześnie odcinek rzeki od Wrocławia w kierunku zagłębia węglowego nie dostępny dla żeglugi. Wrocławscy przewoźnicy skarżyli się, że głębokość na tym odcinku rzeki sięga najwyżej dwóch stóp³⁴ a szerokość to około dziesięciu. Występuje tu silny nurt i liczne mielizny.

W roku 1867 do sejmiku prowincjonalnego we Wrocławiu wpłynęła koncepcja Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego pełnej regulacji rzeki, której koszt nie powinien przekroczyć 11 milionów marek³⁵.

Trudności z opanowaniem rzeki, ciągle powodzie oraz susze i braki wody oraz skargi przewoźników i naciski przemysłu doprowadziły do przekonania, że rzeką powinien zarządzać

jeden państwowy organ posiadający szerokie kompetencje.

W roku 1873 na mocy zarządzenia z 26 listopada przy Nadprezydencie Wrocławia został powołany Zarząd Regulacji Rzeki Odry (Oderstrombauverwaltung)³⁶. Był on konsekwentnym kontynuatorem zapoczątkowanej w 1819 r. planowej rozbudowy rzeki trwającą do 1944 r.

Oprócz wrocławskich państwowych inicjatyw mających na celu rozwój transportu wodnego i ochronę przed powodzią, o problemach żeglugi żywo dyskutował Sejm Śląski.

Przykładem tych dyskusji mogą tu być jego XXII obrady z roku 1871 podczas, których wrocławscy kupcy skierowali do króla petycję w sprawie rozciągnięcia wzdłuż Odry od Wrocławia do Szczecina liny bądź łańcucha po którym mogłyby przeciągać się, przy pomocy maszyny parowej, statki płynące pod prąd rzeki. Gwarancji finansowych na realizację tej inwestycji miał udzielić monarcha, a przedsięwzięcie mało się zwrócić w przeciągu dziesięciu lat³⁷.

Natomiast podczas XXIV obrad sejmiku deputowani zajmowali się sprawą nurtującą wrocławskich kupców i przewoźników od wieków, która dotyczyła sposobu poprawy warunków dla żeglugi śródlądowej na rzece od Wrocławia w górę.

Jedną z koncepcji zakładała budowę wzdłuż Odry równoległego kanału lateralnego. Rzeka miała wówczas służyć jako koryto, którym spływa nadmiar wody i jako magazyn wody dla zasilania kanału żeglugowego. Sejm wrocławski w dniu 29 grudnia 1875 r. zajmował się sprawą przeznaczenia środków finansowych na opracowanie dotyczące takiego kanału³⁸. Materiał przygotowany na obrady zawierał informacje nie tylko na temat odrzańskiego kanału, ale również przedmiotem jego rozważań była sieć dróg wodnych usprawniająca połączenia wodne łączące Górnośląski Okręg Przemysłowy z innymi okręgami. Integralną częścią rozważań były połączenia rzeki z Dunajem i z Wisłą oraz polepszenie warunków żeglugi na Kanale Kłodnickim łączącym Odrę z Górnym Śląskiem.

Jedną z pierwszych inwestycji powołanego w 1873 r. Zarządu Regulacji Rzeki Odry, była podjęta w roku 1874 przebudowa śluzy Mieszkańskiej. Jej drewnianą konstrukcję zastąpiono ceglano-kamienną nowe wymiary śluzy to 5 m szerokości i 41 m długości W roku 1882 r. wykonano także modernizację śluzy Piaskowej, wymiary użytkowe śluzy wynoszą 5 m szerokości 39 m długości.

Dyskusje posłów we Wrocławskim sejmie

nad sposobem poprawy warunków żeglugi na Odrze powyżej Wrocławia oraz naciski górnośląskiego przemysłu i potrzeby państwa doprowadziły do przeprowadzenia przez mający swą siedzibę we Wrocławiu Zarząd Regulacji Rzeki Odry w latach 1886- 1895 kanalizacji górnego odcinka rzeki³⁹. Wybudowano wówczas, na odcinku o długości 85 km między Koźlem a Nysą Kłodzką, 13 stopni wodnych wraz ze śluzami dla żeglugi. Skanalizowana rzeka była bezpieczna i gwarantowała dla statków żeglugi śródlądowej stałą głębokość 1,3 m .

Konsekwencją pierwszej kanalizacji rzeki było podjęcie niezbędnych inwestycji we Wrocławiu. Istniejące w mieście dwie śluzy: Piaskowa i Mieszczkańska, pomimo niedawno przeprowadzonej modernizacji, ograniczały wielkość przepływających jednostek.

W roku 1895 Zarząd Regulacji Rzeki Odry przystąpił we Wrocławiu do inwestycji, której celem było umożliwienie przepłynięcia przez Wrocław wielkogabarytowym statkom oraz wzmocnienie zabezpieczeń chroniących miasto przed powodzią.

W ciągu dwóch lat w okresie od 1895–1897 r. wybudowano w północnej części Wrocławia kanał, który otrzymał nazwę Droga Wielkiej Żeglugi⁴⁰. Obecnie kanał znany jest pod nazwą Kanału Miejskiego. Pierwotne jego plany zakładały, że droga wodna będzie przepływała przez centralne rejony miasta. Jednak takie czynniki jak ciasna zabudowa miasta, nisko położone mosty oraz niezbędne tereny związane z rozbudową infrastruktury żeglugowej to jest porty i nabrzeża za i wyładunkowe zadecydowały o tym, że wybrano wariant, który pozwolił obejść miasto od północy. Projekt Drogi Wielkiej Żeglugi został wykonany przez Zarząd Regulacji Rzeki Odry. Przy jego realizacji wykorzystano nowoczesne rozwiązania techniczne podobne do tych, które zastosował Gustaw Aleksander Eiffel przy opracowywaniu projektu Kanału Panamskiego (1880r.)⁴¹.

Do budowy nowej wrocławskiej drogi wodnej częściowo wykorzystano stare koryto rzeki. Powstały akwen ma 7,10 km długości z czego 4 km przebiega po Starej Odrze a reszta nowo wybudowanym korytem. Zbudowano tu na początku i na końcu kanału dwie śluzy których gabaryty są takie same jak wybudowanych wcześniej trzynastu na górnej Odrze. Śluzy nazywamy dzisiaj Szczytnicką i Miejską. Na drodze wodnej postawiono dwa jazy piętrzące wodę: stały Szczytnicki i składany kozłowo-iglicowy Psie Pole. Znajdują się tu także urządzenia prze-

ciwpowodziowe pozwalające w razie wysokiej wody natychmiast odciąć kanał, chroniąc w ten sposób znajdujące się tu statki, urządzenia i nabrzeża przeładunkowe oraz kanał powodziowy pozwalający spłynąć nadmiernej ilości wody wraz z wałami przeciwpowodziowymi. Droga Wielkiej Żeglugi rozpoczyna się na Odrze w rejonie Ogrodu Zoologicznego, a kończy się przy nabrzeżu elektrociepłowni Wrocław na Osobowicach.

Kanalizacja górnej Odry, budowa we Wrocławiu Drogi Wielkiej Żeglugi pojawienie się na rzece parowców były powodem bumu żeglugowego. Od roku 1874 stale zwiększała się ilość ładunków przewożonych Odrą w rejonie Wrocławia. W roku 1874 wynosiła ona 50 tysięcy ton, a niespełna 30 lat później, w roku 1902 wielkość przewiezionego ładunku zwiększyła się 40-krotnie i wynosiła 2 miliony ton⁴².

W efekcie zwiększonego popytu na usługi żeglugowe we Wrocławiu pojawiły się duże przedsiębiorstwa holownicze. W roku 1900 w mieście zarejestrowanych było sześć przedsiębiorstw żeglugowych, z czego cztery z nich największe miały od 10 do 15 holowników parowych. Przedsiębiorstwami tymi były:

1. Frankfurcka spółka z Wrocławia – była właścicielką 15 holowników parowych
2. Śląska kompania parowców - była właścicielką również 15 parowców
3. Zrzeszenie marynarzy żeglugi śródlądowej - posiadało 14 parowców
4. Spółka Friedländer - była właścicielką 10 parowców⁴³.

Już w 1910 r. duża większość barek, które przyplływały do Wrocławia, były holowane przez holowniki parowe. Ten nowoczesny rodzaj prowadzenia transportu wodnego przyczynił się do skrócenia okresu przewozu ładunków. Holowniki okazały się bardzo pomocne nie tylko przy holowaniu barek w górę rzeki, wykorzystywano je również do przemieszczania jednostek w dół, co znacznie skracało czas przewożenia ładunku. Od roku 1875 następował stały nieprzerwany wzrost masy towarowej przewożonej rzeką. W rejonie Wrocławia wzrost ten w latach od 1875 do 1913 sięgał 3567 %.

Przeprowadzone przez Zarząd Regulacji Rzeki Odry inwestycje jeszcze nie w pełni zabezpieczyły interesy rozwijającego się transportu wodnego. Nadal pojawiały się ekstremalne warunki nawigacyjne susze i powodzie. Susza zaprezentowała się z całą mocą w roku 1900 . W rejonie Wrocławia wody brakowało w okresach 1-7, 10-18 czerwca, 8 lipca - 5 sierpnia, 14

- 23 sierpnia, 28 sierpnia -12 października, 28 października - 22 listopada.

Natomiast trzy lata później przeciwnie, w roku 1903 do Wrocławia spłynęły ogromne ilości wody. Stan wody w mieście był wówczas tak duży, że powóz nazwano powodzią tysiąclecia.

Rozmiar strat jakim zostały dotknięte wysoko zindustrializowane i zurbanizowane obszary Nadodrza oraz dalsze żądania przewoźników doprowadziły do przyjęcia w 1905 dwóch ustaw. Jedna dotyczyła przeznaczenia środków na budowę urządzeń zabezpieczających przed powodzią⁴⁴, druga zakładała dalszą budowę i modernizację dróg wodnych⁴⁵.

W roku 1907 Zarząd Regulacji Rzeki Odry przystąpił do kanalizacji drugiego odcinka górnej Odry i jednocześnie do modernizacji wcześniej skanalizowanego. W okresie od 1907–1918 r. na odcinku 165 km od Koźła do Rędzina we Wrocławiu wybudowano 22 nowe śluzy o wymiarach 9,6 m. szerokości i od 186 do 203 m. długości. Głębokość Odry skanalizowanej zwiększyła się do 1,80 m., mogły po niej pływać obiekty o nośności do 750 t. Po zakończeniu kanalizacji górnej Odry lobby gospodarcze naciskało mocno, aby realizować dalszą kanalizację Odry, tym razem środkowej. Niestety, nie doszło do kontynuacji budowy stopni wodnych⁴⁶. Dla tego odcinka rzeki., nie sprawiającego do tej pory nadmiernych trudności, przewidziano inny sposób regulacji.

Drugi etap kanalizacji rzeki spowodował, że w rejonie Wrocławia rozpoczęto kolejną ogromną inwestycję, której celem podobnie jak poprzednich było zabezpieczenie miasta przed powodzią podobną do tej z 1903 r. oraz poprawienie warunków żeglugi.

W latach 1913–1917 we Wrocławiu powstały nowe inwestycje wodne, a w tym Kanał Nawigacyjny o długości 10,7 km. tworzący rodzaj obwodnicy leżącej wzdłuż granic miasta, pozwalającej statkom wielogabarytowym od północy ominąć Wrocław. Kanał powstał na terenach nieistniejącego już dopływu Odry; Czarnej Wody. Rozpoczyna się w rejonie Bartoszowic a kończy w rejonie wrocławskiej elektrociepłowni. Między mostami Warszawskim i Trzebnickim Kanał Nawigacyjny przebiega po Starej Odrze, która od momentu wybudowania w 1897 r. Drogi Wielkiej Żeglugi służyła wyłącznie jako koryto odprowadzające wodę. Na Kanale znajdują się trzy śluzy pociągowe Bartoszowice, Zacisze, Różanka oraz wiele nabrzeży przeładunkowych i stocznia rzeczna. Lateralnie (równoległe) do

Kanału Nawigacyjnego przebiega mierzący 6,29 km długości Kanał Powodziowy. Rozpoczyna on swój bieg również w rejonie Bartoszowic a kończy w rejonie mostu Warszawskiego. Na Kanale Powodziowym wybudowano mechaniczny składany jaz Bartoszowice służący do piętrzenia wody.

Oprócz Kanału Powodziowego wybudowano również wiele innych drobniejszych urządzeń wodnych, których celem była ochrona miasta przed powodzią, a w tym kanał łączący Odrę z Widawą, poldery magazynujące nadmiar wody, wały przeciwpowodziowe. Ogromnym nakładem środków wybudowano w mieście potężną inwestycję, która była gotowa na bezpieczne przepłynięcie trzema odpływami masy wody o natężeniu około 3000m³/s. Nawiasem mówiąc wśród niektórych hydrologów panuje przekonanie, że zabezpieczenie to było wystarczające dla bezpiecznego przejścia tej masy wody, która przepływała przez Wrocław podczas kulminacyjnej fali w lipcu 1997 r., a powodem powodzi we Wrocławiu były zaniedbania, oraz stworzyła warunki przepływania przez Wrocław wielkogabarytowym jednostkom, a także dzięki uregulowaniu biegu Odry założone na obszarach bagiennych osiedla Zalesie w 1901 r. i Karłowice w 1904 r. przekształciły się w nowoczesne, zielone przedmieścia⁴⁷.

Dopełnieniem większych wrocławskich inwestycji wybudowanych pod koniec drugiej dekady XX w. przez Zarząd Regulacji Rzeki Odry były: realizacja ostatniej na skanalizowanym odcinku rzeki Odry, śluzy i jazu we wrocławskim Rędzinie oraz po przeciwnej stronie miasta na bocznym kanale rzeki, małej śluzy Opatowice.

W czasie trwającej modernizacji wzrosło zainteresowanie przewoźników dotąd prawie nie spławną; górną Odrą. W roku 1912 r. przewieziono tam łącznie 5 milionów ton ładunku z czego tylko 3 miliony wpłynęło do Wrocławia⁴⁸

W 1912 roku łączny tonaż odrzańskiego taboru rzecznoego wynosił 1,21 miliona t, a przeciętna nośność pojedynczego statku 274 t. Na górnej Odrze przeładunek towarów odbywał się przede wszystkim w portach w Koźlu i we Wrocławiu. W kozielskim porcie towarami wiodącymi były ładunki masowe takie jak węgiel i kamienie. Natomiast w portach wrocławskich asortyment towarów był bardziej zróżnicowany. Wysyłano stamtąd głównie zboże, cukier i produkty młynarskie. Odbierano zaś nawozy sztuczne, paszę, oleje mineralne i materiały budowlane.

Do podpisania traktatu wersalskiego wszystkie ważniejsze inwestycje śródlądowe były

we Wrocławiu zrealizowane. Zapisy traktatu, a w szczególności dotyczące utworzenia na rzece komisji międzynarodowej do jej zarządzania⁴⁹ oraz przyznania w handlu Niemiec z państwami koalicji antyniemieckiej, klauzuli najwyższego uprzywilejowania, zahamowały do 1925 r. realizację dalszych inwestycji.

Jednak koniunktura gospodarcza od wygaśnięcia w 1925 r. klauzuli najwyższego uprzywilejowania powoli poprawiała się. W latach 1931–1935 ponad połowę przewiezonego przez Wrocław ładunku stanowiły węgiel i ruda żelaza. W ogólnej ilości masy towarowej około 49% to węgiel, a ruda około 4%⁵⁰. Ponadto Odrą transportowano z Wrocławia do Berlina zboże, cukier, nawozy sztuczne, paszę, oleje mineralne, żelazo, celulozę i drobnicę.

Ostatnią inwestycją służącą żegludze śródlądowej wybudowaną we Wrocławiu przez Zarząd Regulacji Rzeki Odry była oddana do użytku w roku 1934 druga równoległa do pierwszej duża śluza w Rędzinie

W wyniku przeprowadzonych we Wrocławiu w okresie od 1895 głównie do 1917 r. inwestycji miasto uzyskało bogatą sieć dróg wodnych, przebiegających po miejskich terenach zindustrializowanych, służącą przemysłowi państwa -

po przez połączenie istotnych okręgów przemysłowych, przemysłowi miasta - łącząc znajdujące się tu zakłady przemysłowe, oraz mieszkańcom – dla odpoczynku i zabawy. Przez miasto przepływały trzy różnej klasy drogi wodne wraz z nowoczesną infrastrukturą żeglugową, które wspólnie uzyskały miano Wrocławskiego Węzła Wodnego, a sam Wrocław – Wenecji Północy.

Obecny stan Wrocławskiego Węzła Wodnego jest bardzo skomplikowany. Najstarsza z tych dróg prowadząca przez centrum miasta, na której przed 1939 r. znajdowały się liczne przystanie pasażerskich parowców, kawiarnie, jest od 1945 r. nie spławna. Druga arteria komunikacyjna Droga Wielkiej Żeglugi z niegdyś służącymi wrocławskiemu przemysłowi nabrzeżami przeładunkowymi znajdującymi się między mostami Warszawskim i Trzebnickim, od powodzi w 1997 r. jest zamulona i porasta roślinnością bagienną. Trzecia, będąca obchodzącym od północy miasta Kanałem Nawigacyjnym, jest jedyną wrocławską drogą wodną, która umożliwi przepłynięcie przez miasto, lecz znajdujące się na Kanale nabrzeża przeładunkowe są zdewastowane a śluzy wymagają natychmiastowego remontu kapitalnego.

Dr Jan Pys

- 1 N. Davies, R. Moorhouse, Mikrokosmos – portret miasta środkowo europejskiego –Wrocław, Kraków 2002 r. s. 57
- 2 A. Gradek Monografia Odry, Poznań 1948, s. 385.
- 3 K. Hartman, Rozwój Odry z rzeki naturalnej do kulturalnej, maszynopis tłumaczenia z języka niemieckiego, Warszawa 1946, s.9.
- 4 S. Januszewski. Inżynieria wodna, Wrocław 1998, s. 16.
- 5 A. Gradek, op. cit., s. 385.
- 6 H.J Uhleman, Historische vom Strom die Oder – ihre Entwicklung vom Natur- zum Schiffbareb Strom, Gelsenkirchen 1999, s. 66.
- 7 H.J Uhleman, op. cit., s. 81.
- 8 N. Davies, op.cit. s. 146.
- 9 H.J Uhleman, op. cit., s. 72.
- 10 S. Januszewski, op. cit. s. 18.
- 11 H.J Uhleman, Historische vom Strom die Oder – ihre Entwicklung vom Natur- zum Schiffbareb Strom, Gelsenkirchen 1999, s. 72.
- 12 Encyklopedia PWN, Dawna jednostka miary, 1 łokieć = ok. 60 cm.
- 13 H.J Uhleman, op. cit.,s. 67.
- 14 N.Devies. op. cit. s. 184
- 15 Ibidem, s.190, jedna mila Śląska miała 10.282 m. długości.
- 16 H.J Uhleman, op. cit., s. 73.
- 17 M. Wojtkiewicz, Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu, Warszawa 1933, s.188.
- 18 H.J Uhleman, op. cit., s. 74.
- 19 W. Kopaliniński Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych, Warszawa 1980, s. 160.
1 cetnar to 50 kg
- 20 N.Devies. op. cit. s. 191.
- 21 C. Szczygielniak, Antropogeniczne aspekty oddziaływa-

- nia na powodzie na przykładzie dorzecza górnej Odry, (w:) Ekologiczne metody zapobiegania powodzi, Wrocław 1997, s.15.
- 22 N.Devies. op. cit. s. 237.
- 23 Ibidem, s. 247.
- 24 H.J Uhleman, op. cit., s. 82.
- 25 N. Davies. op. cit. s. 191.
- 26 H.J Uhleman, op. cit., s. 83.
- 27 Ibidem, s. 67.
- 28 S. M. Koziarski, Rozwój sieci kolejowej na Śląsku, Opole 1990, s.14.
- 29 Nachtrag zum Referat vom 22. November 1875 betreffend den Oder-Lateral-Canal (w :) VPL XXIV, Breslau 1876, Drucksache Nr 44, s. 681 oraz S. M. Koziarski, op. cit., s. 22 a także Z. Piasecki, Koleje polskie 1842-1972, Warszawa 1974 s. 31.
- 30 H.J Uhleman, op. cit, s. 83.
- 31 Verhandlungen XXIV. Provinzial Landtages der Provinz Schlessien (dalej VPL nr XXIV), Breslau 1876, Drucksache Nr 44, s.573.
- 32 S. M. Koziarski, op. cit., s. 21.
- 33 Ibidem, s. 31.
- 34 Encyklopedia PWN, Stopa dawna jednostka miary 1 stopa = 30,48 cm
- 35 H.J Uhleman, op. cit, s. 81.
- 36 A. Dereń, R. Żerelik, Archiwum państwowe we Wrocławiu ..., Wrocław 1996, s. 49.
- 37 T. Kruszewski. Sejm prowincjonalny na Śląsku 1824-1833, Wrocław 2000, s.385
- 38 Verhandlungen XXIV. Provinzial Landtages der Provinz Schlessien (dalej VPL nr XXIV), Breslau 1876, Drucksache Nr 44, s.573.
- 39 Gesetz betreffend den Bau neuer Schiffahrtskanäle und die Verbesserung vorhandener Schiffahrtsstraßen, vom

9. Juli 1886. G.S., s.207.
- 40 M. Wojtkiewicz, op. cit., s. 219.
- 41 H.J Uhleman, op. cit., s. 98.
- 42 M. Wojtkiewicz, op. cit., s. 177.
- 43 H.J Uhleman, op. cit., s. 114.
- 44 Gesetz betreffend Maßnahmen zur Regelung der Hochwasser, Deich und Vorflutverhältnisse an der oberen und mittleren Oder, vom 12. August 1905, G.S, s. 335.
- 45 Gesetz betreffend die Herstellung und den Ausbau von Wasserstraßen. Vom 1. April 1905, G.S., s. 179.
- 46 K. Böhler, Przewozy wodne w dorzeczu Odry (w); Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Berlin, Warszawa 1946,s.5.
- 47 N. Devies, op. cit., s. 347.
- 48 H.J Uhleman,op. cit., s. 99.
- 49 Art. 331 Traktatu pokojowego między Mocarstwami sprzymierzonymi i stowarzyszonymi z Niemcami podpisany w Wersalu 29 czerwca 1919, Dz. U. Rz. P. z 1920 Nr 35 poz. 119 i 200.
- 50 K. Böhler, po cit.,s.18.

„Słowa nieparlamentarne”

Dotychczasowe znaczenie

Wg Władysława Kopalińskiego [„Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych z almanachem”, „Muza SA”, Warszawa 1999] parlament, to przedstawicielski organ ustawodawczy i kontrolny, składający się z jednej albo dwóch izb (wyższej i niższej). Od fr.: parler ‘mówić’ i od średniow.: parlatorium ‘miejsca używanego do prowadzenia rozmów’. Parlamentarny, to odnoszący się do parlamentu; przenośnie: zgodny z dobrymi obyczajami, przyzwoity, kulturalny. Ktoś, kto odezwał się niezgodnie z dobrymi obyczajami, nieprzyzwoicie, niekulturalnie - odezwał się w sposób nieparlamentarny.

Obecne znaczenie

W ostatnich latach mówienie w miejscach używanych do prowadzenia rozmów dalece odbiega od dobrych obyczajów, przyzwoitości i kultury. Dotknęło to i samego Parlamentu. Do tego stopnia, że [za artykułem Izabeli Kacprzak w: „Rzeczpospolita”, 05.11.2010 r., str. A4] „posłowie chcą zaostrzenia kar dla siebie za nieetyczne zachowanie lub używanie brutalnego języka (...) bo obecne kary nie skutkują lub są mało dotkliwe (...) Za złamanie zasad etyki komisja [Etyki Poselskiej] może dziś zwrócić posłowi uwagę, udzielić upomnienia lub nagany. (...) Dziś, jeśli Komisja uzna, że poseł naruszył zasady etyki, informację o tym umieszcza się na jego stronie. [Jedna z posłanek jest za tym] by marszałek ujawniał orzeczenia

Komisji Etyki przed rozpoczęciem posiedzenia sejmu, by nadać mu większą rangę. To proste rozwiązanie – ta sama kara będzie bardziej dotkliwa. (...) [Jeden z posłów] chce włączyć w te zmiany media. – Wyobrażam sobie, że marszałek sejmu ma umowę z wydawcami. Ukarany poseł nie będzie zapraszany do studia, nie będzie cytowany w gazetach (...) – Wydaje mi się to niewykonalne. Media chcą mieć polityków z brutalnym językiem, bo to się dobrze sprzedaje – powątpiewa [inny] poseł. (...) Najdotkliwsze kary mogą zastosować same kluby. – Chociażby zakaz występowania w imieniu klubu czy niewystawienia takiego posła na listach wyborczych. (...) [Inny z posłów] proponuje „kary marszałkowskie”. – Marszałek Sejmu stoi na straży godności parlamentu i to on powinien decydować o karach. (...) Poseł, który zachował się niezgodnie z kodeksem etyki poselskiej, nie mógłby reprezentować Sejmu na zewnątrz, np. poza granicami kraju. Inną karą byłby zakaz występowania na posiedzeniu Sejmu czy udziału w Konwencie Seniorów. (...) Jedną z kar było by odebranie funkcji szefa sejmowej komisji. (...)

Kultury człowieka nie nauczymy żadnym rygorem – twierdzi sceptycznie [jeden z posłów].”

Nowe znaczenie

Brak.

O czym zawiadamia – bezradny w tym przypadku

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenasi Biuletynu: Odratrans Stocznia SA, Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.