

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 91

Rok IX

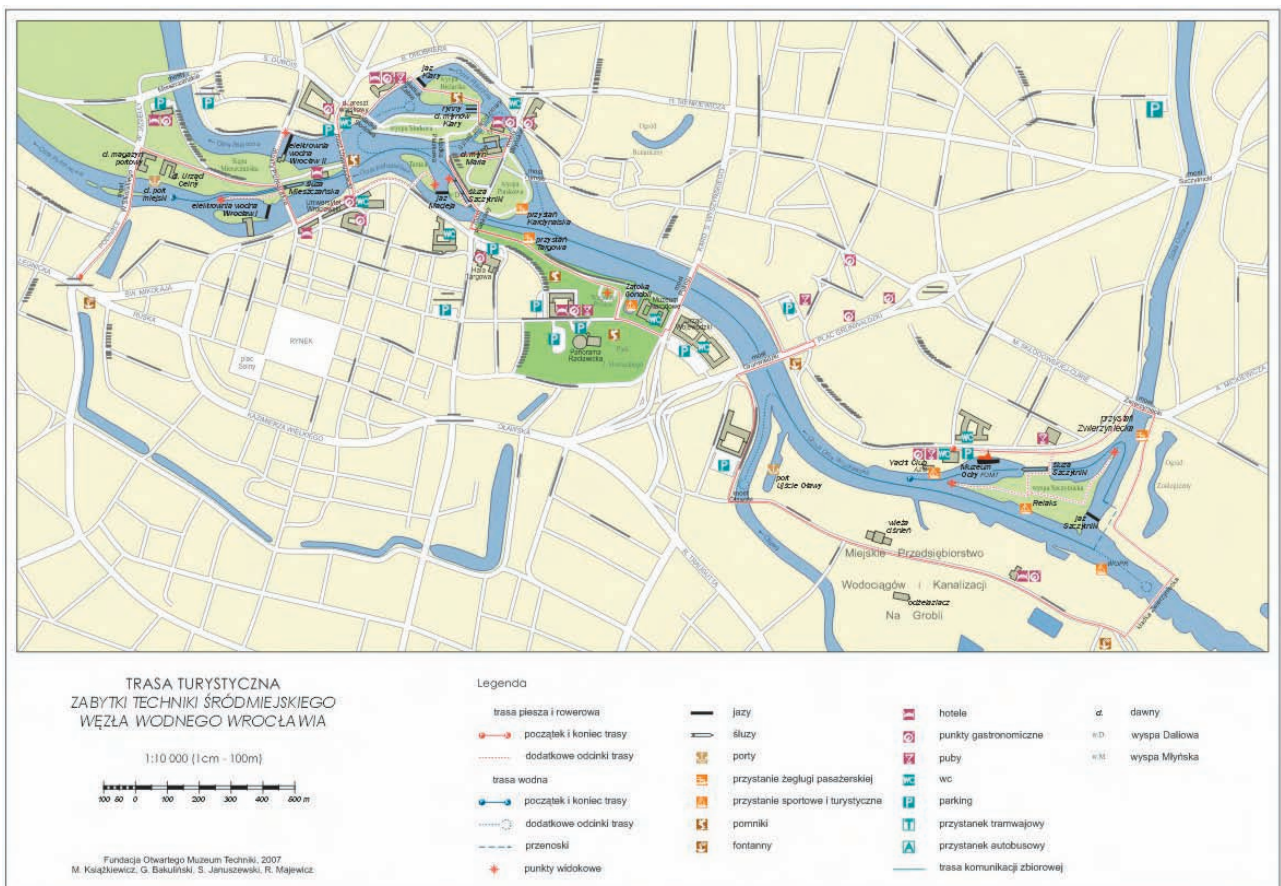
Marzec 2011 r.

Zabytki Wrocławskiego Węzła Wodnego

Wstęp

W latach 90. XX w. w prowadzonym przez autora Biurze Studiów i Dokumentacji Zabytków Techniki wykonano ewidencję zabytków techniki Odrzańskiej Drogi Wodnej, od kanału Gliwickiego po Szczecin. W 2002 r., m.in. z udziałem Ryszarda Majewicza opracowano Atlas zabytków budownictwa wodnego Odrzańskiej Drogi

Wodnej, którego publikację zamierzamy. W 2007 r. na zlecenie Gminy Wrocław opracowano 3 trasy turystyczne prowadzone szlakiem zabytkowych budowli Śródmiejskiego Węzła Wodnego, budowli hydrotechnicznych Wrocławskiego Węzła Wodnego i wrocławskich mostów odrzańskich. W 2008 r. Urząd miasta Wrocławia opublikował je w wydawnictwie „Trasy turystyczne Wrocławia”,



Il. 1. Trasa turystyczna – zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego

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



Il. 2. Holownik Parowy „Nadbor” – jądro Muzeum Odry FOMT

a Fundacja Otwartego Muzeum Techniki wydała obszerny, 170-stronicowy przewodnik turystyczny: „Wrocławski Węzeł Wodny”, zawierający również mapy nowych szlaków turystycznych. Odnosząc ku misji Fundacji, udostępnienie dla ruchu turystycznego dzieł kultury technicznej związanych z Odrą stanowi rozwinięcie formuły przestrzennego, Otwartego Muzeum Techniki, muzeum obszaru cywilizacyjnego Wrocławia.

Katalog dzieł kultury technicznej związanych Odrą wrocławską można by długo rozwijać, ale rzecz nie tyle w ilustracji co w problemie. A wiąże się on również z szansami ale i zagrożeniami

ochrony tego dziedzictwa cywilizacyjnego, którego walory nie zawsze sobie uświadamiamy. U źródeł myślenia o programach ochrony dziedzictwa technicznego, udostępnienia jego pomników społeczeństwu, kreowania wokół nich inicjatyw edukacyjnych i wychowawczych, czemu służyć może również turystyka industrialna, zawsze leżeć winny interdyscyplinarne badania, w odniesieniu do Odry ujmujące rozległą problematykę, od hydrografii i hydrotechniki po historię gospodarczą, kulturę, historię techniki, architektury etc.



Il. 3. Postojowisko barek i przystań pasażerska Kaiserbrückehafen, ok. 1910



Il. 4. Architektura magazynów Portu Miejskiego na Kleczkowie, 1897-1901

Temu dziełu, dziełu dokumentacji i ochrony najcenniejszych dokumentów kultury technicznej - zabytków techniki służyć pragnie Fundacja Otwartego Muzeum Techniki Temu dziełu służyła również praca Zespołu Organizatorów Przestrzennego Muzeum Odry, który już na przestrzeni 80. i 90. XX w. wniósł do świadomości społecznej potrzebę zapisu przestrzeni kulturowej rzeki, zyskując przy tym wydatne wsparcie ze strony administracji odrzańskiej drogi wodnej, przedsiębiorstw żeglugowych, środowisk technicznych i naukowych.

To doświadczenie zdaje się potwierdzać tezę, że skuteczność naszych działań podejmowanych na polu ochrony dziedzictwa cywilizacyjnego rzek stanowi funkcję zdolności kreowania ruchu społecznego, ruchu odwołującego przy tym nie tylko do katalogu uniwersalnych wartości cywilizacji europejskiej ale mocno osadzonego w realiach społecznych, ekonomicznych, technicznych regionów nadodrzańskich, potrzebę ochrony dziedzictwa widzącego w kontekstach zadań stojących przed nami dzisiaj, tu i teraz, podnoszącego potrzebę aktywizacji gospodarczej Nadodrza, modernizacji odrzańskiej drogi wodnej, rozwijania współpracy międzynarodowej.



Il. 5. Most Tumski, 1883



il. 6. Śluza Mieszczkańska po remoncie
 prowadzonym w latach 1991-2000

Wrocławski Węzeł Wodny

Większość autorów podejmujących problematykę odrzańską rzadko wyróżnia specyficzny pod każdym względem Wrocławski Węzeł Wodny (WWW). W Polsce nie ma drugiego tak dużego i starego historycznie miasta jak Wrocław, w którego obrębie kumulowałyby się i często przeciwstawiały lub z sobą spletały zagadnienia hydrotechniczne, żeglugowe, przeciwpowodziowe, hydroenergetyczne, komunalne, a także te z zakresu zarządzania wodami, hydrogeologii

(podtopień zabudowanych terenów), rozrzędu wielkich wód, rolnictwa, bezpieczeństwa ruchu drogowego (mosty, bulwary i nabrzeża), konserwacji i utrzymania zabytków.

Przez Wrocławski Węzeł Wodny postrzegać będziemy Odrę od km 241,5 gdzie następuje pierwszy, bezpośrednio związany z ochroną Wrocławia, rozdział wód powodziowych m.in. do polderów. Za dolną granicę WWW przyjmujemy ujście do Odry prawostronnej Widawy, km 266,9. WWW wykształciła sieć sztucznych kanałów, odnog i bocznych ramion rzek Odry, Oławy, Ślęzy Widawy i Bystrzycy wraz z obwałowaniami (blisko 100 km) i polderami w rejonie Wrocławia. Kanały te i odnogi są gęsto zabudowane urządzeniami i budowlami wodnymi, służącymi ujęciom, regulacji, rozdziałowi i przesyłowi wód, dedykowanymi celom przeciwpowodziowym, żeglugowym, a także przemysłowym.

Wrocławski Węzeł Wodny to ponad 35 km dróg wodnych w obrębie miasta Wrocławia. Znajdziemy tutaj 10 śluz żeglugowych (w tym 8 czynnych), wiele jazów, przepławek dla ryb oraz innych urządzeń wodno-melioracyjnych obsługujących zakłady wodociągowe z polami wodonośnymi, zakłady energetyki ciepłej, sieć kolektorów kanalizacyjnych z osobowickimi polami irygacyjnymi i oczyszczalnią ścieków na Janówku. Katalog dóbr kultury technicznej dopełniają dziesiątki mostów drogowych i kolejowych,



Il. 7. Jaz Bartoszowice



Il. 8. Jaz Rędzin

przystani i nabrzeży przeładunkowych, budowli i dzieł architektury portów i stoczni odrzańskich, imponujący repertuar budownictwa przemysłowego.

Wiele z nich wciąż nam służy, ale rzadko dociera do nas ich walor poznawczy, zyskujący na wadze gdy myślimy o procesach przekształceń Odrzańskiej Drogi Wodnej. Rozwijana być może tylko w zgodzie ze swoistym kodem genetycznym rzeki, którego zapis kryją również dzieła kultury technicznej. One stanowią nośnik informacji, której wydobycie pozwala na zrozumienie specyfiki WWW, a można ją uchwycić tylko w kontekstach kulturowych i historycznych, w kontekstach zmieniającej się drogi wodnej, układu przestrzennego miasta, siatki ulic i lądowych ciągów komunikacyjnych, zmiennego koryta Odry etc. Tylko wtedy gdy wyniki tych studiów, z natury interdyscyplinarnych, sięgających też warsztatu archeologii przemysłowej, skojarzymy ze współczesnym nam stanem rzeki, zyskać możemy skuteczne narzędzie określające kierunki rozbudowy i modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Dziedzictwo

Odra dzieliła się we Wrocławiu na kilka szerokich i płytkich odnóg w równinnym terenie często zmieniających koryta. Dawny bieg rzeki zaświadcza: przy ul. B. Prusa - pozostałość tzw. Odry Ołbińskiej, zasypanej w XVI w. a płynącej co najmniej od XIII w. wzdłuż obecnej ul. Nowowiejskiej oraz w Ogrodzie Botanicznym - relikw odnogi obiegającej do 1 ćwierci XIX w. od płn.-wsch. Ostrów Tumski.

Najpóźniej od XII w. wzmacniano brzegi rzeki wikliną, wznoszono wały przeciwpowodziowe, groble i jazy. W XIII i w XIV w. powstały budowle piętrzące w Śródmiejskim Węźle Wodnym. W 1495-1496, po naturalnej zmianie biegu Odry na Swojczycach, celem podniesienia poziomu wód w centrum miasta, wykonano przekop przez te-

reny obecnego Sępolna i Dąbia. W 1531-1555 częściowo zastąpił go przekop przez Opatowice, do dziś prowadzący koryto rzeki. By przeciwdziałać zagrożeniu powodziowemu wskutek zbliżenia Odry i Oławy przebudowano koryto Starej Odry od Zacisza w kierunku płn.-zach. prostując je przekopami i kierując do Odry właściwej poniżej dzisiejszego pl. Strzeleckiego.

Wzrost znaczenia Odry jako drogi transportu, z chwilą włączenia niemal całej rzeki w granice



Il. 9. Młyn „Maria”



il. 10. Hydrozespoły elektrowni wodnej Północ

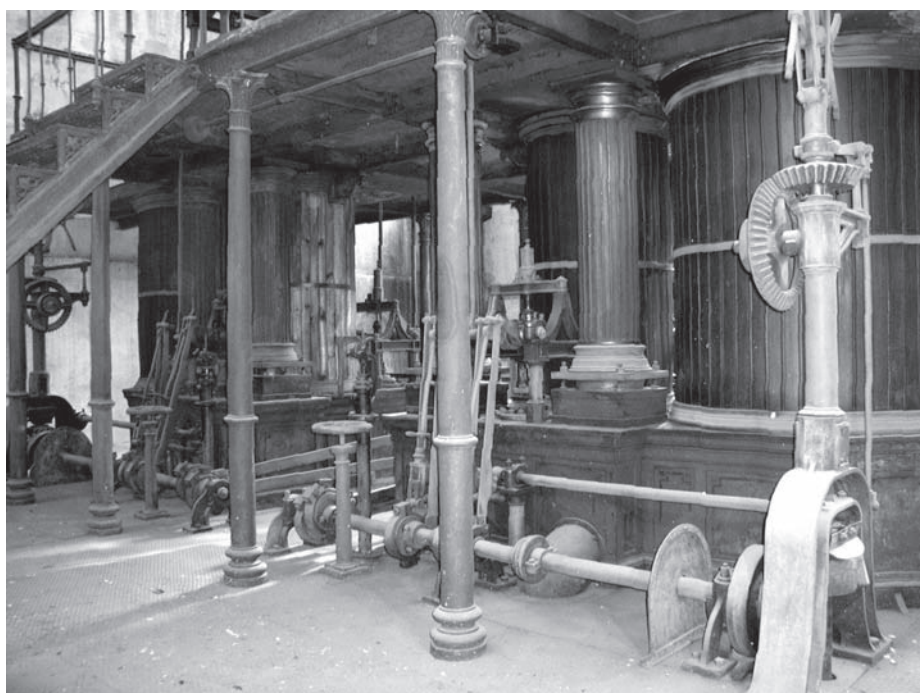


Il. 11. Zakład Wodociagowy „Na Grobli”

państwa pruskiego, dał początek poważnym pracom regulacyjnym. W końcu XVIII w. przebudowano jazy stopnia Mieszczańskiego, tzw. Wielką i Małą Tamę, przy wyspach Piaskowej i Mieszczańskiej zbudowano nowoczesne śluzy komorowe, co od 1794 r. zdecydowanie poprawiło warunki żeglugi przez Śródmiejski Węzeł Wodny. Dalsze przekopy wyprostowały bieg Starej Odry w kierunku zachodnim. W 1789 odsunięto jej koryto od zagrożonego wylewami Szczepina,

w 1792 - od Popowic. W XIX w. drewniane w większości nabrzeża rzeki przebudowano na mury. W 1883 ostatecznie uregulowano ujście Oławy do Odry.

Z uwagi na małą przepustowość węzła śródmiejskiego, w latach 1892-1897 zbudowano nową drogę wodną omijającą centrum miasta - Kanał Miejski. Do I wojny światowej zarzucono żeglugę towarową Śródmiejskim Węzłem Wodnym (od lat 50. XX w. podniesienie piętrzenia stopnia dolnego



Il. 12. Cylindry i system sterowania pracą agregatów pompowo-parowych w maszynowni wieży ciśnień „Na Grobli”



Il. 13. Śluza „Miejska” z wrotami dolnymi, podwójnymi, przeciwpowodziowymi

Śródmiejskiego Węzła Wodnego przy elektrowniach wodnych zupełnie wyłączyło Śródmiejski Węzeł Wodny z żeglugi).

W roku 1912 r. podjęto budowę tzw. Współczesnego Kanału Żeglugowego. Połączono ją, po doświadczeniach powodzi z 1903, z programem budowy systemu przeciwpowodziowego Wrocławia. Podstawę współczesnego szlaku żeglugowego, obsługiwanego przez śluzy pociągowe, stanowią kanały nawigacyjny i powodziowy, ukończone w 1917. Rozdziela je wał przeciwpowodziowy. Kanały rozpoczynają się stopniem wodnym w Bartoszowicach i uchodzą do Starej Odry na wysokości mostu Warszawskiego. Współczesny szlak żeglugowy, znaczony od góry

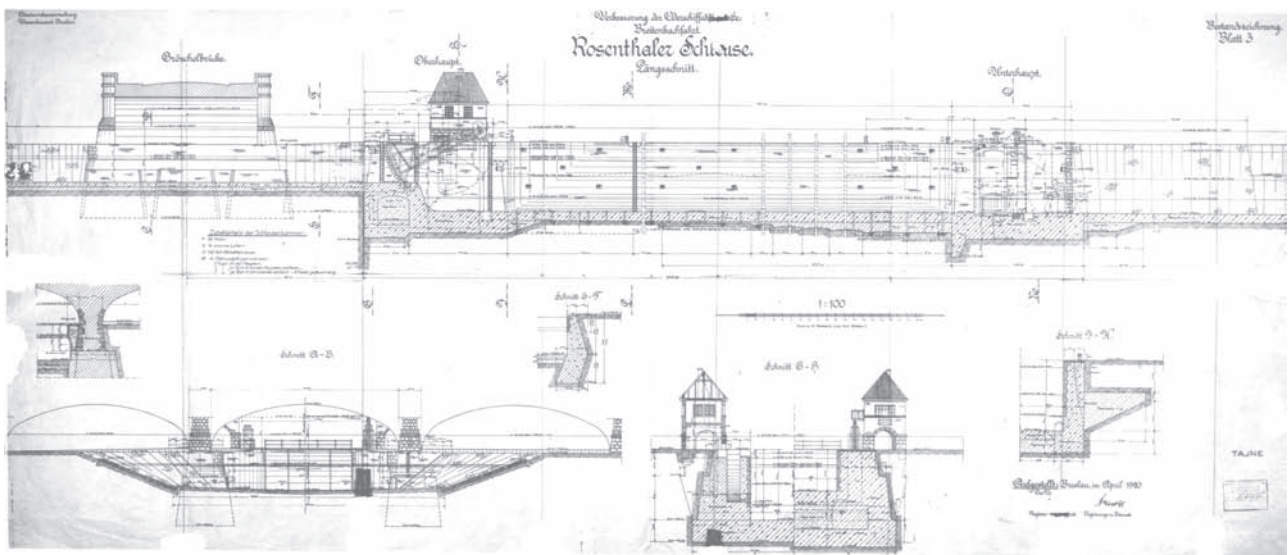
śluzami Bartoszowice, Zacisze, Różanka zamyka od dołu stopień wodny Rędzin. Budowę tego systemu, w zasadzie zakończonego w 1917 r. kontynuowano do ok. 1933 r., dalsze prace planując na lata 40. Do dzisiaj stanowi podstawę ochrony przeciwpowodziowej miasta i żeglugi odrzańskiej, kształtując współczesny obraz Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Najstarszym jego elementem jest Śródmiejski Węzeł Wodny. W procesie przemiany topografii Wrocławia rozległy obszar obecnego Starego Miasta na lewym brzegu Odry był niegdyś wyspą. Po zaniku południowych koryt Odry pozostały tam tylko naturalne, wilgotne zagłębienia starorzecza: „małego” - mniej wyraźnego i „wielkiego” - odpowiadającego linii późniejszych fos. Wyspami były również tereny późniejszego szpitala Św. Ducha oraz Nowego Miasta. Śródmiejski Węzeł Wodny obejmuje odcinek od Szczytnik do akwenu Portu Miejskiego, a jego jądro kształtują odnogi Odry Płn. i Płd. wraz z dwoma stopniami wodnymi - górnym i dolnym. Powstanie i rozwój w centrum miasta, na dużej rzece, dwu stopni wodnych stanowi rozwiązanie wyjątkowe w skali Europy.

Tutaj, kształtował się najstarszy, historyczny ośrodek przemysłu Wrocławia, tędy prowadzono również szlak żeglugowy, budowano porty. Na tym obszarze znajdujemy dzisiaj relikty zabudowy Portu Miejskiego Wrocławia (Stadthafen), o proveniencji XVII-wiecznej, portu Ujście Oławy (dawniej Schlund- gardziel, od lat 70-tych XIX w. zwany również Portem Węglowym) z lat 1842-1844, jedyne na Odrze od Raciborza po



Il. 14. Jaz kozłowo-iglicowy „Psie Pole”



Il. 15. Dokumentacja śluzy „Różanka” z 1916 r.

Szczecin, który do dzisiaj utrzymał oryginalny kształt basenu portowego i skarpowe, umacniające kamieniem nabrzeża. Disiaj niestety nietrafnym dla zabytku programem użytkowym basen portowy jest dewastowany. Dzieje najstarszego centrum przemysłowego Wrocławia znaczą dzisiaj XIV-wieczne ryny robocze młynów Klary i Marii i wrocławskie elektrownie wodne Południowa (1921-1923) i Północna (1924-1925). Tutaj znajdziemy także pyszną architekturę Zakładu Wodociągowego Na Grobli, powstałego w latach 1866-1871, z utrzymanymi w maszynowni wieży ciśnienia dwoma agregatami pompowo-parowymi, stojącymi typu Woolfa, zbudowanymi we Wrocławiu w 1879 r. Niestety, i w tym przypadku woła władz miasta – właściciela tego pomnika techniki – pozbawieni jesteśmy radości obcowania z nim. Ku dziejom żeglugi prowadzą zaś liczne na tym obszarze relikty starych nabrzeży przeładunkowych i przystani, śluzy Mieszczkańska i Piaskowa, powstałe w latach 1791-1794, z których pierwszą w latach 1874-1879 przebudowano na komorową z przestawionymi głowami.

Czas pierwszej kanalizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej znaczy Kanał Miejski powstały w latach 1892-1897 r., zwany niegdyś Kanałem Wielkiej Żeglugi, można powiedzieć „bajpas” omijający prawdziwie wąskie gardło żeglugi odrzańskiej, przez Śródmiejski Węzeł Wodny i śluzy Piaskową i Mieszczkańską. Otwiera go śluza Szczytniki, wieńczy Miejska, znamienna dwoma parami wrót, z których jedne pełnią rolę wrót przeciwpowodziowych. Niedaleko, na Starej Odrze znajdziemy wrota przeciwpowodziowe z 1897, przesuwne – których model rozwinęto w 1914, wznosząc podobne, większe - na Kanale Panamskim. Na

Starej Odrze utrzymano jedyny na Odrze Wrocławskiej jaz koźłowo-iglicowy syst. Poirée, inne, podobne zastąpiono w latach 60. XX w. jazami segmentowymi.

Czas drugiej kanalizacji rzeki (1912-1917) wprowadził na Odrę komorowe śluzy pociągowe. Na karty podręczników budownictwa wodnego trafiła śluza Różanka, od wody górnej zamykana nie wrotami wspornymi lecz segmentem podnoszonym do góry. Na rankingowej liście dzieł budownictwa wodnego Wrocławia sytuują również jaz zasuwowo-segmentowy Rędzin z 1917 r. z operacyjnym mostem jazowym, po którym na torowisku poruszają się kołowroty, gigantyczne wciągarki, umożliwiające sterowanie zasuwami. W górnych partiach podpór mostu jazowego urządzono zaś maszynownie stalowych segmentów. Krajobraz kulturowy stopnia wodnego Rędzin, z dwoma śluzami pociagowymi, w tym jednej z przestawionymi głowami, drugiej zaś z komorą zbrojoną brusami Larsena, kształtuje nie tylko architektura śluz ze sterownią przywołującą skojarzenia układu przestrzennego stopnia wodnego z pokładem statku, ale i osiedle przystopniowe i budowlę magazynów, kuźni, warsztatów zarządcy drogi wodnej.

Rzeka - nośnik informacji

Kody genetyczne – znaki kulturowe rzeki, te przesądające o stylach życia i działania człowieka usytuowanego w czasie i przestrzeni, prowadzą w procesy przemiany i stałej interakcji dokonującej się na linii przyroda – technika – człowiek zbrojny w wiedzę, technologie, narzędzia. Odra stanowi tego znakomitą ilustrację. Kumuluje nie tylko ogrom energii wydatkowanej na jej ujarz-



il. 16. Śluzowanie barek w śluzie Różanka w 1958 r., foto. M. Wróblewski

mienie, przekształcenie – jak to trafnie ujął Kurt Hermann – z rzeki tworu przyrody, w rzekę stanowiącą już dzieło kultury. Niesie również z sobą wyraźny zapis odnoszący ku tym procesom, a źródeł informacji z tym związanej poszukiwać możemy również w zabytkach techniki, materialnych dokumentach dziedzictwa cywilizacyjnego. Ujawniają, że Odra, jak mało która rzeka Europy, wymagała od człowieka szczególnych nakładów pracy. One decydowały o jej gospodarczej pozy-

cji, czyniły z rzeki drogę wodną. Gdy nie stawało wizji, przyroda ponownie brała górę nad kulturą. W tym zapewne poszukiwać winniśmy wyjaśnienia dręczącego nas współcześnie fenomenu – wielkiej martwej rzeki Europy, socjologicznie zdegradowanej i miast nadodrzańskich od rzeki odwróconych.

Stanisław Januszewski

BRACTWO MOKREGO POKŁADU – spotkanie lutowe

Na spotkanie lutowe z powodu choroby nie przybyła pani Bogusława Kędzierska (obiecała odwiedzić nas w marcu). Wydruk materiału wspomnieniowego Tadeusza Wydrycha przekazany zostanie Pani Bogusi na najbliższym spotkaniu, o czym podajemy do publicznej wiadomości.

Gościliśmy natomiast pana dr Jerzego Dudka, który przybliżył nam swoją drogę naukowca i praktyka związanego z logistyką transportu w powiązaniu z żeglugą śródlądową, a na najbliższych spotkaniach zaprezentuje interesujący materiał zebrany w czasie swej pracy za granicą. Jurek postanowił wesprzeć nas deklarując swój udział w pracach Bractwa.

Zjawił się też Rysiu Wróblewski, który poruszył kwestię wspomnień komandora Mieczysława

Wróblewskiego. Poszukuje wydawcy, który zapoznałby się z całością zebranego materiału, dokonał ostatecznego wyboru i doprowadził do wydania, naszym zdaniem, interesującej historycznej książki. Ponadto gościliśmy przedstawicieli młodego pokolenia w osobach panów Jerzego Chmiela, a także Michała Krzysztofa i Marcina Wrzesińskiego, studentów Politechniki Wrocławskiej, interesujących się turystyką wodną, deklarujących współpracę z Bractwem. Witamy na pokładzie.

W dniu 17. stycznia br. w Ratuszu ponownie zaprezentowaliśmy radnym Komisji Promocji i Współpracy z Zagranicą Bractwo i Fundację, przekazaliśmy pakiet materiałów ilustrujących zadania i pełnione przez Nadbora, Wróblina i barkę Ż-2107 funkcje.



Widok ogólny pomieszczenia WRÓBLINA
- na pierwszym planie Jadzia Kłosowska-Barglik,
Rysiu Majewicz i Zbyszek Borysewicz



Uczestnicy spotkania

Wskazaliśmy także jak w podobnych sprawach radzą sobiewłodarze Bydgoszczy, Gorzowa Wlkp., Trójmiasta. Zostaliśmy wysłuchani uważnie i obiecano nam pomoc, a o jej formie i zakresie zostaniemy powiadomieni w niedługim czasie.

W dalszym ciągu wierzymy w skuteczną pomoc i liczymy na to, że Nadbor w przyszłym roku będzie godnie reprezentować Wrocław i Dolny Śląsk w czasie trwania EURO 2112.

Z uzyskanych od naszego brata Arka Pawełka informacji wynika, że zmienił stan cywilny i zamieszkał w Jordanii, a Wrocław i Bractwo będzie odwiedzał w porze letniej. Arek w lecie br. planuje zapowiadany w ubiegłym roku rejs w relacji Świnoujście - Wrocław pontonem motorowym Onyx (którym w 2008 roku opłynął Przylądek Horn, dołączając tym samym do elitarnego Klubu Kaphornowców).

Arku, życzymy Ci wszystkiego najlepszego w nowym miejscu oraz wielu sukcesów odkrywczych i niech Cię szczęście nigdy nie opuszcza. Pamiętaj o Bractwie i podsyłaj relacje z podróży, które zamieszczać będziemy na łamach Prosto z Pokładu. Pamiętaj też, że pokłady naszych statków są Twoim klubem. Zygmunt Szewczyk, kronikarz



Stara wiara – stoją: Witek Samuel, Gieniu Ekiert,
Zdzisiu Mordal, poniżej Zbyszek Priebe,
Włodek Choynacki, Andrzej Szafrąński

środowiska i nasz brat przedstawił program Festiwal Wodny „Viadrus „2012, który odbędzie się w dniach 28/29.05.br. w Brzegu n/Odrą.

Tam też spotykają się absolwenci TŻŚ rocznik 1971, w 40-lecie matur. Oj będzie się działo!

Fundacja przystała na propozycję udziału w festiwalu Nadbora, pod warunkiem, że znajdzie się sponsor, który przeprowadzi statek tam i z powrotem. Wiele na to wskazuje, że pomysł



Witek Samuel i nasi młodzi goście



Jurek Dudek nasz gość, a także Brat w Bractwie

będzie mógł być realizowany. Bractwo będzie współuczestniczyć w tym sympatycznym zjeździe łodźarzy i wodniaków. Program uroczystości znajduje się na stronach absolwentkich TŻS i Entuzjastów oraz Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Polskiemu żeglarzowi Zbyszkowi „Gutkowi” Gutkowskiemu przekazaliśmy gratulacje, słowa otuchy i wsparcia oraz wiary w ostateczny sukces w rejsie samotników wokół kuli ziemskiej. W chwili gdy bierzecie w ręce ten numer biuletynu, Zbyszek szczęśliwie, miejmy nadzieję, będzie kończył III etap regat Operon Cap. W tej chwili zajmuje II miejsce. Zapraszam do odwiedzenia strony internetowej regat Velux 5 Oceans www.operonracing.com.pl

Udział w marcowym spotkaniu Bractwa zapowiedziały nasze siostry w Bractwie Monika Szima-Efinowicz i Jola Grocholska, nauczycielki z

gimnazjum i liceum w Sobótce. Monika i Jola znane są z niekonwencjonalnych projektów w pracy z młodzieżą. Także i tym razem pragną podzielić się z nami swoim kolejnym pomysłem.

Natomiast Janusz Fąfara zaprezentuje film związany z Odrą i żegluga. Informując o tym przewidujemy, że marcowe spotkanie będzie wyjątkowo interesujące.

Jak zwykle, gospodarze przygotowują tradycyjny poczęstunek - smaluszek własnej roboty, ogóreczek, piwko...

*Zbyszek Priebe
Bractwo Mokrego Pokładu
Foto: Zygmunt Szewczyk*

PS. Włodkowi Choynackiemu, naszemu Bratu i szefowi Kapituły BMP w związku ze zbliżającymi się urodzinami życzymy wytrwałości w trudnym czasie zmagania z chorobą - jesteśmy z Tobą Włodku.

Nie tak dawno obchodziliśmy sympatyczne Jubileusze naszych Braci:



70 lecie RYSIA DĘBOWSKIEGO, absolwenta TŻŚ z roku 1959 i WSE we Wrocławiu, pracownika załóg pływających, portów wrocławskich, administracji żeglugowej oraz zarządu dróg wodnych. Rysiu całe życie związał ze środowiskiem wodniackim będąc cennym pracownikiem Żegluga na Odrze, NAWIGI, ZODW, RZGW, Zjednoczenia Żegluga Śródlądowej.



65 lecie JANUSZA KAJDY, redaktora Polskiej Gazety Transportowej, Obserwatora Morskiego i współpracownika naszego Biuletynu Prosto z Pokładu. Janusz z wodą i transportem był od zawsze. Jego pasja to turystyka motorowodna, reportaże z pokładów statków opisujące pracę i życie marynarzy, logistyka transportu w szerokim tego słowa znaczeniu.



50 lecie GRZESIA NADOLNEGO, absolwenta TŻŚ, kpt. ż.ś., nauczyciela i kapitana statku szkolnego ŁOKIETEK w Nakle n/Notecią, radnego a także członka władz ENDINA. Człowiek Instytucja. Właśnie w Nakle doceniono walory naszego Brata i ku zadowoleniu obu stron robi kawał dobrej roboty. Gratulujemy wspaniałej reprezentacji szkolnictwa zawodowego żegluga śródlądowej w Polsce.

Szanownym Jubilatom życzymy dużo zdrowia, satysfakcji i zadowolenia z dotychczasowych dokonań, a także dalszej aktywności w wybranych dziedzinach.

Siostry i Bracia w Bractwie

Biografie Odrą pisane

Moją przygodę z żegluga śródlądową rozpocząłem w 1959 roku we Wrocławiu zdając egzamin do Technikum Żegluga Śródlądowej i Gospodarki Wodnej.

Tegoż samego roku we wrześniu rozpocząłem naukę w 1 klasie mechanicznej TŻŚ. Zaraz po otrzymaniu munduru marynarskiego poczułem, że jestem marynarzem, przed którym stoją otworem morza i oceany. W szkole spotykam nauczycieli, których pamiętam długie lata. To dyrektor T. Cieśla, inż. Wietchy, Domański, M. Bednarska, A. Lichtig, siostry Kruthul i Cz. Śladkowski, inż. Z.Maga. Oczywiście nie można zapomnieć o Cyrusie i Kauczuku. Po skończeniu 1 klasy, praktykę szkolną odbyłem na „M. Fornalskiej” z kpt. Radziałowskim i mechanikiem „Krucyfiksem”.

Płynęliśmy jedynie na trasie Wrocław – Szczecin - Wrocław, ale wrażenia były niezapomniane. Wpływając w strefę graniczną Polska - NRD, Wojsko Ochrony Pogranicza sprawdzało naszą obecność na statku, tak przy wjeździe jak i wyjeździe. W roku następnym praktykę odbywam na „Młodej Gwardii”. Płyniemy w relacji Wrocław-Bydgoszcz- Wrocław z kpt. Bakiem. Kolejna praktyka indywidualna już na statku Żegluga na Odrze przybliżyła nas do prawdziwego marynarskiego życia.

W 1965 roku po zdaniu matury trafiam dość przypadkowo do Wydziału Floty Koźle i tam pływam jako asystent mechanika na BM-5103 w zestawie kombi.

W tym czasie kierownikiem Wydziału jest inż. R.Toby. Kapitanem na BM-5103 jest Max Bekiesz. Po pewnych zmianach trafiam na holownik H/M Otmuchów”, gdzie mechanik musi przebywać cały czas w maszynowni pilnując sprzęgła nawrotnego, przestawiając go naprzód lub wstecz, wykonując komendy przekazywane ze sterowni. W międzyczasie zdajemy egzaminy w TŻŚ we Wrocławiu na patent mechanika 3 klasy. Z tego okresu pamiętam inż. Cz.Śladkowskiego i inż. E.Pająka. Posiadając patent odbieram ze stoczni „Zacisze” we Wrocławiu zbudowaną tam BM-5168. A więc, mam samodzielne stanowisko i pole dla zdobycia nowych doświadczeń.

W 1969 roku przechodzę do pracy w dziale remontów. Tam prowadzę wraz z inż. Patynowskiim i panami Wilczkiem i G. Klimą.

Mój obszar działania to Cypel w Koźlu-Portcie gdzie prowadzę nadzór nad remontami naszych statków. W tym czasie w budowie jest

już Kozielska Stocznia w Koźlu - Rogach. Z czasem warsztaty z Cypla i Januszkowic przenoszą się do stoczni. Jej dyrektorem technicznym zostaje mgr inż. Michał Turek, późniejszy prezes zarządu ŻnO we Wrocławiu. W 1973 roku pan Klemens Zając proponuje mi przejście do pracy w dziale technicznym, w miejsce Zdzicha Biernackiego, który udaje się do Koźla. W ten sposób powróciłem do domu, do Wrocławia. Kierownikiem Wydziału Floty był wówczas pan S. Anforowicz, człowiek spokojny i łagodny. W dziale barek motorowych mam swoją grupę statków, które będę nadzorował przez najbliższe lata. Remonty barek odbywają się w Bazie Remontowej- Osobowice oraz w Remontowej Stoczni Rzecznej we Wrocławiu, gdzie kierownikiem wydziału jest pan Alfred Kołodziej. Duże remonty klasowe wykonuje przeważnie stocznia w Nowej Soli, trochę remontuje się w stoczni kozielskiej, czasem w Szczecinie. Częste wyjazdy do Nowej Soli to dla mnie kłopot i dlatego po 4 latach przechodzę do pracy w naszej, żeglugowej Bazie Remontowej Osobowice na stanowisko mistrza produkcji. Kierownikiem Bazy był wówczas inż. J.Klauzer. W pierwszych latach baza jest w złym stanie technicznym. Żegluga na Odrze podejmuje się całkowitej jej przebudowy i wychodzi z tego całkiem przyzwoitej jakości zakład. W tym czasie mistrzem produkcji jest B.Gauden i T. Olejniczak.

Z-cą kierownika bazy był inż. Puto, a współpraca układała się dobrze. Niestety, zawierucha prywatyzacji stanowiła znak początku końca bazy. W tym momencie przechodzę do pracy w SKR Oborniki Śląskie, gdzie jestem kierownikiem warsztatów. Niestety i tutaj, po kilku latach pracy mamy upadek firmy i wracam do Odratransu we Wrocławiu, pracując w Składzie Celnym na terenie Portu Popowice. Praca bardzo ciekawa. Kierownikiem w składzie był J.Kawa.

Zmiana przepisów celnych stwarza nową sytuację dla składów celnych, niestety gorszą. Skład przechodzi w ręce dyr. H.Kopaczewskiego i przekształca się w Agencję Celną i Transportową „Odra-trans”

Tutaj doczekałem możliwości przejścia na wcześniejszą emeryturę i z tego skorzystałem. Jestem ojcem i dziadkiem, a z kolegami widuję się na NADBORZE na comiesięcznych spotkaniach.

Zbyszek Borysewicz

Most i muzeum

Rzadko chyba się zdarza, aby nazwą firmy ochrzczono most. Tak stało się w Bydgoszczy. W minionym roku w ciągu ulicy Spornej oddano do użytku nowy wiadukt im. Żegluga Bydgoskiej.

Tonaż nowego obiektu zwiększono z 5 do 50 t, po którym z powodzeniem będą mogły poruszać się ciężkie pojazdy. Dzięki zastosowaniu nowej konstrukcji mostu poszerzony został istniejący szlak żeglugowy. Spina on brzegi Brdy, we wschodniej części Bydgoszczy w obrębie dzielnicy Zimna Woda. Przy budowie swojego mostu pomagała Żegluga Bydgoska, której statki uczestniczyły w naprowadzaniu na stałe miejsce jego posadowienia. Realizacja tej inwestycji trwała rok i kosztowała 30 mln zł.

Warta wiedzieć, że Żegluga Bydgoska to firma z kilkudziesięcioletnią tradycją. Statki tego armatora znane są w wszystkich zakątkach Polski i Europy. Firma zyskała uznanie, tak w naszym kraju jak i zagranicą. Stała się wizytówką Bydgoszczy.

Obecnie Żegluga Bydgoska Sp. z o.o. w całości należy do Grupy Kapitałowej Odratrans S.A. Działa na Wiśle i w portach Trójmiasta. Jest właścicielem 40 statków, na które składają się pontony, barki i pchacze. Podstawowym źródłem dochodów spółki jest sprzedaż wydobywanego z Wisły kruszywa. Świadczy ona także usługi przewozowe, przede wszystkim zajmuje się trans-

portem ponadgabarytów oraz wykonuje roboty hydrotechniczne. Jest armatorem tramwaju wodnego „Bydgoszcz” kursującego po Brdzie.

W jednej z odnóg Odry w Szczecinie stała zacumowana barka holowana typu „kanałówka” niegdyś eksploatowana przez Żegluga Bydgoską o długości 43 m i szerokości 4,85 m. Te jednostki nie miały ubikacji. Marynarze pracujący na nich potrzeby fizjologiczne załatwiali wprost do wody. Stąd nazwano je „arabówkami”.

Kupił ją Urząd Miasta w Bydgoszczy. Będzie się na niej mieściło Muzeum Żegluga Śródlądowej. Jednostka jest w złym stanie. Trzeba wymienić m.in. poszycie dna oraz pokładu. Należy ją przystosować dla potrzeb niepełnosprawnych, wybudować na niej sanitariaty oraz pomieszczenie dla potrzeb ekspozycji. Te wszystkie roboty adaptacyjne wykona stocznia w Gorzowie.

Po oddaniu barki do użytku zwiedzający będą mogli zobaczyć jak wyglądało życie na takiej jednostce. Znajdą się na niej ciekawe eksponaty, które są pozyskiwane od ludzi związanych z transportem rzeczonym. Barka-muzeum zostanie zacumowana na wysokości spichlerzy przy ul. Grodzkiej.

*Obserwator Morski
Janusz Kajda*



Niemiecka Żegluga na Odrze do 2003 r

Odra w znacznej części swojego biegu stanowi granicę Polsko-Niemiecką. Oznacza to, że jej zachodnim brzegiem oraz nurtem do osi symetrii rzeki, gdzie przebiega granica państwa, na odcinku ok. 162 km zarządza administracja niemiecka.

Wodno-żeglugową administrację państwa (związku) powołano do życia na podstawie konstytucji Niemiec¹. Niemieckie państwo jest właścicielem większej części dróg wodnych i zarządza nimi przy pomocy swoich urzędów. Podejmują one wszelkie działania związane z żeglugą śródlądową i żeglugą przybrzeżną wykraczającą poza obszar jednego kraju związkowego, a które zostały zapisane w ustawach. Zgodnie z konstytucją, administracja państwowa może zarządzać również drogami wodnymi leżącymi wewnątrz kraju związkowego, lecz może to nastąpić wyłącznie na wniosek zainteresowanego kraju. Określenie granic między drogami wodnymi, państwa i kraju związkowego następuje na podstawie umowy². Konstytucja wyznacza także kierunki, które należy utrzymywać przy administrowaniu, rozbudowie i budowie dróg wodnych. Przesłankami tymi są: zachowanie specyfiki regionów, gospodarka wodna i zasada zrównoważonego rozwoju³.

Podstawowymi aktami prawnymi kształtującymi uprawianie żeglugi śródlądowej są:

- Bundeswasserstraßengesetz (*Ustawa o związkowych drogach wodnych*);
- Binnenschiffahrtsgesetz (*Ustawa o zadaniach żeglugi śródlądowej*);
- Seeaufgabengesetz (*Ustawa o zadaniach na morzu*);
- Bundeswasserstraßenvermögensgesetz (*Ustawa o majątku związkowym dróg wodnych*).

Związkowa ustawa o drogach wodnych z 2 kwietnia 1968 r.⁴ jest aktem prawnym najmocniej kształtującym uprawianie żeglugi śródlądowej w Niemczech. Zawiera przepisy nakładające na wodno-żeglugową administrację obowiązki utrzymania dróg wodnych i troski o urządzenia służące żegludze śródlądowej, rozbudowy i budowy nowych dróg wodnych, wykonywania nadzoru i kontroli nad nurtem wodnym. Zadania mają prowadzić do osiągnięcia zadawalających żeglugę śródlądową standardów. Ich realizacja następuje przez wydawanie odpowiednich zarządzeń i pozwoleń. Zadania te obejmują w szczególności sprawy:

- Administracyjno-biurowe, a w tym składanie wniosków, wskazówki i zarządzenia dotyczące żeglugi śródlądowej, rejestracja małych statków.
- Sprawy wodne, a w tym pozyskiwanie dokładnych danych dla utrzymania, rozbudowy dróg wodnych, pozyskiwanie informacji o wysokiej wodzie i zalodzeniach.

- Pomiarów dróg wodnych dla uzyskania geometrycznych podstaw do przeprowadzenia budowy i utrzymania dróg wodnych.

Administracja wodno-żeglugowa ma również obowiązki wystawiania i konserwowania znaków żeglugowych oraz kontroli i udzielania informacji dotyczących stanu wód, ostrzeżeń przed wysoką wodą i zalodzeniami dróg wodnych⁵.

Urzędy żeglugi śródlądowej w Niemczech zorganizowane są w trzyszczeblową strukturę, na czele której stoi minister transportu, budownictwa i mieszkalnictwa. Władzę żeglugową tworzą urzędy szczebla wysokiego, średniego i niskiego. Najwyższy szczebel administracji wodnej-żeglugowej (*Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - WSV*) tworzą Ministerstwo oraz instytucje badawczo-administrujące z nim współpracujące. Średni szczebel administracji wodno-żeglugowej składa się z 7 wodno-żeglugowych Dyrekcji (*Wasser- und Schifffahrtsdirektion - WSD*). Niski szczebel administracji wodno-żeglugowej tworzy 39 wodno-żeglugowych urzędów (*Wasser- und Schifffahrtsämter - WSA*) i 9 urzędów wodno-inwestycyjnych (*Neubauämter / Wasserstraßenneubauämter - NBA/WNA*). Urzędom tym podlega 143 obwodów (*Außenbezirke*) i zakładów (*Betriebsstellen*) takie jak służy, podnośnie itp.

a) Związkowy Plan Drogowo-Transportowy

Administracja wodno-żeglugowa realizuje plany i zadania nakreślone przez rząd i zatwierdzone przez parlament. Jednym z nich jest realizowany od 1992 r. plan wyrównywania poziomów w infrastrukturze komunikacyjnej landów wschodnich Niemiec z resztą kraju. Plan został podpisany 15 lipca 1992 r. i znany jest pod nazwą Związkowy Plan Drogowo-Transportowy z 1992 r. (*Bundesverkehrswegplan 1992*). Zakłada on budowę i rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej łączącej stare i nowe landy Niemiec. Do roku 2010 państwo ma przeznaczyć na ten cel 500 mld marek, w tym na inwestycje kolejowe 39 % tej sumy, drogi kołowe 38 % i drogi wodne 6 %. Plan zakłada realizację 17 dużych projektów komunikacyjnych, w tym 9 kolejowych, 7 drogowych i 1 wodny. Tylko ten ostatni dotyczy inwestycji wodno-żeglugowej i nosi nazwę Komunikacyjny Projekt Jedności Niemiec Nr 17. Pomimo niewielkiego udziału żeglugi śródlądowej w Planie Drogowo-Transportowym rozmach z jakim realizuje się projekt śródlądowy tego planu jest ogromny. Głównym celem projektu jest połączenie nowoczesnymi drogami wodnymi ośrodków przemysłowych środkowych i wschodnich Niemiec: Hanoweru, Magdeburga i Berlina z portami Morza Północnego. Ważniejszymi elementami projektu, który realizowany

jest głównie na obszarze właściwości wodno-żeglugowej dyrekcji wschód (*WSD-Ost*) są:

1. Modernizacja węzła wodnego w rejonie Magdeburga,
2. rozbudowa Kanału Łaba-Hawela,
3. rozbudowa drogi wodnej Dolnej Haweli,
4. rozbudowa Kanału Haweli,
5. rozbudowa Kanału Teltow.

Obok realizacji dużych projektów komunikacyjnych plan zakłada modernizację wielu mniejszych inwestycji. Jedną z nich jest modernizacja Kanału Odra-Hawela, która ma łącznie pochłonąć 1150 mln marek⁶. Zakłada ona m.in. rozbudowę portu i budowę śluzy w Schwedt, przebudowę miejsca do mijania się statków w miejscowości Eberswalde.

Realizacja programu odbywa się nie bez problemów. W roku 1999 rozgorzała dyskusja na temat jego nowelizacji. Padły zarzuty, że program jest niedoszacowany i do jego realizacji zabraknie ok. 80-90 mld marek. Jednak pomimo trudności podstawowe kierunki i elementy programu są realizowane⁷.

b) Administracja wodno-żeglugowa Odry

Niemiecka administracja wodno-budowlana składa się z trzech szczebli. Pierwszy z nich najwyższy, to podmioty odpowiedzialne za politykę w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Generalnie odpowiedzialne są za kształtowanie warunków dla uprawiania transportu wodnego na terenie Niemiec. Średni szczebel administracji wodno-żeglugowej tworzą dyrekcje. Odpowiedzialne są one za planowanie i realizację polityki regionalnej żeglugi śródlądowej. Najniższy szczebel administracji wodno-budowlanej zajmuje się przede wszystkim rozbudową dróg wodnych oraz nadzorem nad żeglugą.

Szczebel najwyższy

Najwyższy szczebel administracji wodnej-żeglugowej (*Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes - WSV*) oprócz Ministerstwa tworzą:

Niemiecki Instytut Budowli Wodnych z siedzibą w Karlsruhe oraz placówkami w Hamburgu i Ilmenau (*Bundesanstalt für Wasserbau - BAW*). Celem instytutu jest łączenie zdobyczy techniki z praktyką w obszarach technologii budowy urządzeń wodno-budowlanych, geotechniki, budowli wodnych rzecznych, budowli morskich przybrzeżnych i techniki statkowej. Instytut zajmuje się także zbieraniem dokumentacji i informacji w tych dziedzinach. Nie posiada zadań bezpośredniego administrowania żeglugą, jest jednostką badawczą.

Niemiecki Instytut Wodny (Hydrologii) z siedzibą w Koblencji i placówką w Berlinie (*Bundesanstalt für Gewässerkunde - BfG*). Jest instytutem Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa zajmującym się gospo-

darką wodną, zbiornikami wodnymi, ochroną wód, ekologią. Instytut doradza ministerstwu w sprawach gospodarowania wodą i polityki żeglugi śródlądowej; realizuje wyłącznie zadania badawcze.

Niemiecki Instytut Żeglugi Morskiej i Hydrografii z siedzibami w Hamburgu i Rostoku (*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie - BSH*) Instytut zajmuje się dziedzinami wspomagającymi żeglugę, jak np. wyposażenie nawigacyjne, łączność, pomiary morza, służby informacyjne, ochrona środowiska morskiego. Posiada bezpośrednie zadania administracyjne w obszarach żeglugi morskiej i przybrzeżnej

Izba Wypadków Morskich z siedzibą w Hamburgu (*Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung - BSU*). Izba posiada kompetencje jurysdykcyjne dotyczące rozstrzygania w sprawach wypadków i zdarzeń na morzu.

Oprócz tych najważniejszych instytucji do najwyższego szczebla administracji wodno-żeglugowej należy grupa instytucji posiadających mniejsze znaczenie. Są to:

- **Urząd Techniki Transportu** w Koblencji (*Fachstelle der WSV für Verkehrstechniken - FVT*).
- **Urząd do Walki z Zanieczyszczeniami Morza** przy urzędzie wodno-żeglugowym (*WSA*) w Cuxhaven (*Sonderstelle des Bundes zur Bekämpfung von Meeresverschmutzungen - SBM*).
- **Urząd ds. Wykształcenia i Doksztalcenia** w Hannoverze (*Sonderstelle für Aus- und Fortbildung*), a także instytucja klasyfikacyjna do badania stanu technicznego statków (jej odpowiednikiem w Polsce jest Polski Rejestr Statków):
- **Centralna Komisja Badania Statków / Urząd Pomiaru Statków** z centralą przy wodno-żeglugowej dyrekcji południowo-zachodniej w Mainz (*Zentralstelle Schiffsuntersuchungskommission/Schiffseichamt - SUK/SEA*). Placówki Komisji znajdują się w Berlinie, Magdeburgu, Duisburgu oraz w Mannheim oraz Hamburgu z biurem w Bremen. Komisja dokonuje badań statków do celów żeglugowych i nawigacyjnych, a także prowadzi pomiary parametrów jednostek pływających. Zadania te realizowane są bądź w centrali Komisji bądź w jej placówkach lub w miejscu wskazanym przez zainteresowanego. Jednak nie wszystkie zadania mogą być przeprowadzone przez placówkę czy biuro. Są sprawy, które załatwia jedynie centrala Komisji; należą do nich wydawanie zaświadczeń do: świadectw zdolności żeglugowej, dzienników pokładowych oraz dzienników olejowych i innych dokumentów wydawanych przez urzędy wodno-żeglugowe⁸.

Szczebel średni

Na średni szczebel administracji wodno-żeglugowej składa się 7 wodno-żeglugowych dyrekcji (*Wasser- und Schifffahrtsdirektion - WSD*), którymi są:

1. Dyrekcja Północ z siedzibą w Kilonii,
2. Dyrekcja Północny-zachód z siedzibą w Aurich,
3. Dyrekcja Środek z siedzibą w Hanowerze,
4. Dyrekcja Zachód z siedzibą w Münster,
5. Dyrekcja Południowy-zachód z siedzibą w Mainz,
6. Dyrekcja Południe z siedzibą w Würzburgu,
7. Dyrekcja Wschód z siedzibą w Magdeburgu.

Dyrekcją wodno-żeglugową, której właściwość miejscowa zasięgiem swoim obejmuje część Odry oraz niektóre drogi wodne z nią związane, jest Dyrekcja Wschód z siedzibą w Magdeburgu. Zajmuje się ona drogami wodnymi o łącznej długości przekraczającej 2400 km, w tym:

- Kanałem Odra-Hawela o długości 135 km,
- Kanałem Finow o długości 32 km,
- Kanałem łączącym przy Schwedt – Querfahrt - 3 km,
- Odrą Zachodnią o długości 17 km,
- Odrą graniczną do rozgałęzienia Odry Zachodniej i Widuchowej o długości 162 km,
- Kanałem Odra-Szprewa o długości 125 km.

Struktura organizacyjna Dyrekcji Wschodniej nie jest skomplikowana. Na jej czele stoi prezes, który kieruje pracą 8 referatów. Dyrekcję tworzą referaty:

1. A – administracyjny,
2. R – prawny,
3. S – żeglugowy,
4. P – planowania,
5. C – budżetu i kontroli,
6. M I – zarząd regionalny dróg wodnych Marchii,
7. M II - zarząd regionalny Łaby i Saale,
8. N – inwestycyjny.

W ramach dyrekcji istnieje kilka stanowisk samodzielnych, którymi są: stanowisko ds. bezpieczeństwa pracy, centrum doradztwa zawodowego i stanowisko ds. płac.

Do podstawowych zadań Dyrekcji należy:

1. Troska o stan dróg wodnych, w tym: utrzymanie dróg wodnych, utrzymanie w należytym stanie budowli wodnych, takich jak np. jazy, śluzy, podnośnie i przepompownie, rozbudowa i budowa nowych dróg wodnych, ochrona i nadzór nad nurtem wodnym oraz wystawianie i opieka nad znakami żeglugowymi.
2. Zapewnienie pewności i bezpieczeństwa transportu wodnego poprzez: zarządzanie i kierowanie żeglugą śródlądową – nadzór nad

żeglugą, troskę o bezpieczeństwo techniczne statków – dokonywanie przeglądów technicznych, wydawanie dokumentów i świadectw dla żeglugi śródlądowej.

Dyrekcja jest jednym z głównych inwestorów projektu rozbudowy dróg wodnych noszącego nazwę Komunikacyjny Projekt Jedności Niemiec Nr 17. Posiada na swoim obszarze znaczną ilość infrastruktury żeglugowej, którą modernizuje w ramach projektu bądź utrzymuje. W jej skład wchodzi m. in.: 111 stopni wodnych, 2 podnośnie, 430 mostów drogowych, 3 mosty kolejowe, 3 mosty kanałowe, 5 bram odgradzających i bezpieczeństwa, 5 przepompowni.

Do utrzymania i rozbudowy szlaków oraz urządzeń wodnych dyrekcja posiada nowoczesny sprzęt specjalistyczny. Są to urządzenia pływające: 8 pogłębiarek, 115 statków do pchania, holowania kontroli i zadań specjalnych, 28 lodolamaczy, 261 promów, a także 115 samochodów osobowych, 169 samochodów ciężarowych, 8 ciągników, 54 przyczepy, 26 pojazdów specjalistycznych, 62 inne urządzenia kołowe.

Wodno-żeglugowa Dyrekcja Wschód podzielona jest na 6 wodno-żeglugowych urzędów i 2 urzędy wodno-inwestycyjne, które tworzą tzw. strukturę organów żeglugowych niższego szczebla. Są to:

1. Wodno-inwestycyjny urząd w Berlinie.
2. Wodno-inwestycyjny urząd w Magdeburgu. Urzędy właściwe są do nadzoru nad żeglugą na Łabie to:
3. Wodno-żeglugowy urząd w Dreźnie.
4. Wodno-żeglugowy urząd w Magdeburgu.
5. Wodno-żeglugowy urząd w Lauenburgu. Właściwość miejscowa pozostałych trzech urzędów obejmuje swym zasięgiem Łabę między granicą z Czechami a Hamburgiem; są to:
6. Wodno-żeglugowy urząd w Brandenburgii - właściwy dla ok. 330 km dróg wodnych między zachodnią granicą Berlina i Łabą.
7. Wodno-żeglugowy urząd w Berlinie – właściwy dla dróg wodnych Berlina i innych położonych na wschód od miasta.
8. Wodno-żeglugowy urząd w Eberswalde nadzorujący transport wodny po zachodniej części granicznego odcinka Odry⁹.

Szczebel niski

Niski szczebel administracji tworzą wodno-żeglugowe urzędy (*Wasser- und Schifffahrtsämter - WSA*) i urzędów wodno-inwestycyjnych (*Neubauämter / Wasserstraßenneubauämter - NBA/WNA*). Jednym z nich jest urząd w Eberswalde. Zajmuje się on bezpośrednio sprawami dotyczącymi Odry granicznej i niektórych dróg wodnych z nią związanych.

Na obszarze działania urzędu w Eberswalde realizowana jest największa nadodrzańska inwestycja służąca żegludze śródlądowej. Celem inwestycji jest modernizacja Kanału Odra-Hawela. Jednym z elementów rozbudowy jest droga wodna między miejscowościami Schwedt i Friedrichsthal oraz port śródlądowy w Schwedt. Dla realizacji zadań urząd został podzielony na pięć referatów. Są to:

SB 1 - Organizacyjno-osobowo-rachunkowy.

- SB 2 – Budowa i utrzymanie związkowych dróg wodnych.

- SB 3 – Kontrola dróg wodnych, zbiorniki wodne, gospodarka wodami, żegluga, pomiary i administrowanie nieruchomości.

- SB 4 – Rozbudowa związkowych dróg wodnych w ramach BVWPL92 (m.in. inwestycje dotyczące rozbudowy miejsca dla mijania się statków w Eberswalde, port żeglugowy w Eberswalde).

- SB 5 – Utrzymanie i konserwacja urządzeń oraz częściowe uczestnictwo w budowie np. półautomatycznej śluzy w Rosenbeck, budowa nowych, mocnych i płytko zanurzonych lodołamaczy dla Odry.

Urząd posiada placówki w Oranienburgu, Zehdenick, Canow, Finowfurt, Hohensaaten, Frankfurcie, Schwedt, Niederfinow. Ich głównym zadaniem jest nadzór nad żeglugą oraz drogami wodnymi¹⁰.

c) Odra dziś i w perspektywie

Inwestycje Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r. realizowane są także w obszarze Nadodrza. Jedną z inwestycji Planu jest modernizacja Kanału Odra-Hawela¹¹. Elementem tej inwestycji jest rozbudowa drogi wodnej między Schwedt a Friedrichsthal. Celem modernizacji jest dostosowanie arterii do jednostek o długości do 135 m, szerokości 11,40 m i zanurzeniu do 2,20 m i uzyskanie Va klasy drogi wodnej. Innym elementem modernizacji Kanału Odra-Hawela jest przebudowa portu śródlądowego w Schwedt¹². Planuje się dynamiczny wzrost masy towarowej na odcinku między miejscowościami Schwedt i Friedrichsthal. W roku 1995 r. było to ok. 0,36 mln t, w 2010 ilość ładunków ma wzrosnąć do ok. 1,71 mln t, a w 2020 do ok. 1,82 mln t. Wielkości te mogą zostać znacznie zwiększone, gdy dojdzie do poprawy parametrów i pogłębienia drogi wodnej między Schwedt a Szczecinem do głębokości 4,50 m. Planuje się, że wówczas przepływać tędy będzie ok. 2,95 mln do 2010 r. i ok. 3,25 mln do roku 2020 rocznie ton ładunków. Plan zakłada także budowę w Schwedt do roku 2010 nowej śluzy.

W dalszej perspektywie Plan dostrzega konieczność rozbudowy Kanału Odra-Szprewa łączącego, Śląsk z Berlinem. Nie zajmuje niestety żadnego stanowiska w stosunku do Odry granicznej. Urząd wodno-żeglugowy w Eberswalde ogranicza się na tym odcinku Odry jedynie do

pomiarów nurtu rzeki dwa razy do roku - w maju i w listopadzie.

W roku 2003 strona niemiecka, ze względu na znaczne zapiaszczenie koryta rzeki uniemożliwiające swobodny spływ wody, zainteresowała się odcinkiem Odry granicznej od Siekierok do Osinowa Dolnego. W celu wypracowania nowych zasad utrzymania odpowiedniego przekroju koryta rzeki przy użyciu nurtu rzeki wodno-żeglugowa Dyrekcja Wschód zleciła przeprowadzenie odpowiednich badań Niemieckiemu Instytutowi Budowli Wodnych z Karlsruhe. Instytut zbudował w odpowiedniej skali model badanego odcinka, na którym przeprowadzane są doświadczenia. Przy opracowywaniu projektu bierze udział także Niemiecki Instytut Wodny z Koblenji, który opracowuje plan utrzymania cieków wodnych. Podobne prace przygotowawcze mają być przeprowadzone dla odcinka rzeki od Górzycy do Kostrzyna.

Niemiecki Instytut Budowli Wodnych prowadzi także badania nad parametrami drogi wodnej. Specjaliści z urzędu zastanawiają się nad osiągnięciem odpowiedniej głębokości nurtu bez dalszej zabudowy rzeki stopniami wodnymi. Odnosząc się do realizowanego przez stronę Polską „Programu dla Odry - 2006”, przedstawiciel wodno-żeglugowej dyrekcji wschód stwierdził, że budowany obecnie stopień wodny w Malczycach i projektowany w Lubiążu poprawią warunki nawigacyjne jedynie na pewnym odcinku rzeki, nie mają one większego znaczenia dla żeglugi odrzańskiej prowadzonej wzdłuż całej rzeki. Uważa on, że dla użegłownienia Odrzańskiej Drogi Wodnej niezbędne są bardziej radykalne kroki zaradcze.

Odnosnie perspektyw sięgających najbliższych 2-3 lat dla granicznego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej Niemcy, dopiero po przeanalizowaniu rentowności - są gotowi wspólnie z odpowiednimi polskimi urzędami przystąpić do inwestycji poprawiających stan istniejących budowli wodnych, a co za tym idzie, warunki nawigacyjne¹³. Odnosnie Odry środkowej radykalna poprawa warunków nawigacyjnych w krótkim czasie jest tu według Niemców niemożliwa. Aktualny stan techniczny rzeki doprowadził do tego, że transport wodny na posiadającym dobre warunki nawigacyjne odcinku Odry z Górnego Śląska do Wrocławia będzie się odbywał bez udziału statków prowadzących żeglugę po dolnej Odrze. W dalszej perspektywie rzekę będzie należało przystosować do pojedynczych barek motorowych o wymiarach 80 m długości, 8,2 m szerokości i 2 m zanurzenia, a później można będzie myśleć o ponownym wprowadzeniu na rzekę zestawów pchanych¹⁴.

W związku z trudnościami budżetowymi realizacja kosztownych projektów związanych z żeglugą śródlądową napotyka ostatnio na opór niemieckich parlamentarzystów. Prym w bojkotowaniu projektów wiodą partie tzw. ekologów. Pomocne w takich momentach są działające w tym kraju liczne organizacje społeczne reprezentujące żeglugę śródlądową. W celu poprawy warunków żeglugi na drogach wodnych między Odrą i Łabą trzy stowarzyszenia żeglugowe: Związek Niemieckiej Żeglugi Śródlądowej (*Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V.*), Związek dla Poprawy Warunków Żeglugi na Sali (*Verein zur Hebung der Saaleschiffahrt*), Związek Firm Spedycyjnych i Logistycznych Berlina i Brandenburgii (*Verband Spedition und Logistik Berlin und Brandenburg e. V.*) powołały w roku 2003 Forum Żeglugi Śródlądowej Łaba-Odra (*Forum Binnenschiffahrt Elbe/Oder*). Dla realizacji celu głównego Forum stawia przed sobą pięć zadań. Dwa mają bezpośredni związek z Odrą:

- Rozbudowa dróg wodnych łączących Europę Zachodnią z Europą Wschodnią; kanałów Odra-Szprewa i Odra-Hawela.
- Niezwłoczne porozumienie się Polski i Niemiec w sprawie przywrócenia żeglugi na Odrze ¹⁵.

dr Jan Pyś

- 1 Art. 87 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland, vom 23.5.1949, BGBl. I s. 1 ze zm.
- 2 § 129 Wassergesetz, vom 1.1.1999, BGBl. s. 1 ze zm.
- 3 Art. 89 Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland oraz § 4 Bundeswasserstraßengesetz, vom 2. April 1968, BGBl II 1968 s.173 ze zm.
- 4 § 7-33 Bundeswasserstraßengesetz.
- 5 J. Pyś, Odrzańska administracja wodno-żeglugowa w Niemczech i Polsce, Przegląd Komunikacyjny, Warszawa 2005, z. 3, s. 19-22.
- 6 Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder) zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP92), Schiffahrt und Technik, Duisburg 1992, z. 7, s, 92.
- 7 Projekt 17, Wasserstraßenausbau, Das Bundesministerium für Verkehr informiert, Berlin 1995.
- 8 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, www.bmvbw.de oraz Wasser- und Schiffahrt-sverwaltung des Bundes www.wsv.de - internet.
- 9 Wasserstrassen mit Zukunft, Wasser- und Schiffahrt-sverwaltung des Bundes Wasser- und Schiffahrt-sdirektion Ost, Berlin 2000.
- 10 Wasser- und Schiffahrtsamt Eberswalde, www.wsa-eberswalde.de - internet
- 11 Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Frankfurt (Oder) zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP92), Schiffahrt und Technik, Duisburg 1992, zeszyt 7, s, 92.
- 12 Workshop -Stand und Perspektiven Schwedt - Optimistischer Blick in die Zukunft, Binnenschiffahrt, Hamburg 2001, nr 5, s. 67.
- 13 D. Aster, Nowa Odra – Koncepcja utrzymania, Gospodarka Wodna 2003, s. 102.
- 14 H. Linde, Statki żeglugi na wodnych drogach Odry, Gospodarka Wodna, Warszawa 2003, s. 8.
- 15 Gemeinsames Forum Binnenschiffahrt Elbe/Oder gegründet, Binnenschiffahrt, Hamburg 2003, z. 9, s.7 oraz www.fbeo.de – internet.

Z cyklu: „Nowe znaczenia starych słów”

„BANDYTA”

Podstawowe znaczenie

Słowo pochodzi z języka włoskiego. Bandyta, to „człowiek dokonujący napadów z bronią w rękę, morderstw; opryszek, rozbójnik, zbój” [Za: Władysław Kopaliński, „Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych” z almanachem, Wydanie XXV (poprawione i uzupełnione), „MUZA SA”, Warszawa 1999 r.]. Nie dziwi więc, że występuje w Słowniku obok takich wyrazów, jak: bank, bankier będących często przedmiotem napadów przez bandytów, co z kolei bywa kanwą wielu bajek, powieści czy filmów.

Stosowane znaczenie

Historycznie rzecz biorąc często odbiegało daleko od istoty swego słownikowego znaczenia kultywując tradycje pobłażliwego stosunku do bandytów. I tak jest - niestety - po dzień dzisiejszy.

Człowiekiem niewątpliwie dokonującym napadów z bronią w rękę, i rozbójnikiem był w średniowiecznej Anglii Robin Hood. Ale do dziś jest znany jako „książę złodziei”, a to, co robił jest tak popularne, że kręci się o nim wysokobudżetowe filmy, które cieszą się dużą frekwencją ludzi, którzy zapewne musieli by mu oddać więcej pieniędzy niż za bilet na ten film, gdyby spotkali go na swej drodze w „realu”. Podobnie jak inny

rozbójnik polski i słowacki - Janosik. Takie fikcyjne czy prawdziwe postaci stają się nie tylko bohaterami filmów ale wręcz bohaterami narodowymi! Niewątpliwie legalnymi bandytami na usługach, pod opieką królów byli niektórzy piraci zwani „eleganckim”, osobnym określeniem: kaprzy, kaprowie czyli korsarze, partyzanci morscy, łupiący obce okręty z upoważnienia miłośnicwie panujących [za: W Kopaliński – j.w.]. Niektórzy z nich otrzymali za uprawianie tego procederu nie tylko wymierne nagrody ale nawet tytuły szlacheckie. Wtedy tym bardziej już nikt nie ważył się nazywać ich bandytami – co najwyżej kaprami króla a często wręcz bohaterami narodowymi właśnie.

Powszechnie znanymi w Europie bandytami byli łupieżczy rycerze zwani dobrotliwie przez autorów wielu przewodników turystycznych - „rabusiami”. Ci zdemoralizowani rycerze często nawet nie kryli się ze swym procederem „urzędując” w starych zamkach, z których dokonywali łupieżczych wypadów rabunkowych.

Zorro narodził się w 1919 r. w wyobraźni Johnstona McCulleya, jednego z najchętniej czytanych autorów sensacyjnych historii, drukowanych w magazynach „pulp fiction” lat 20. i 30. XX w. Już w 1920 r. „Znak Zorro” w reżyserii Freda Niblo uznawany jest za jeden z najlepszych obrazów płaszcza i szpady epoki niemego kina. Światową sławę Zorro przyniosły kolejne ekranizacje, z biegiem czasu coraz odleglejsze od literackiego oryginału. Np. w filmie z 1998 r. Martina Campbella „Maska Zorro” po raz pierwszy Zorro stał się rodowitym Latynosem, a nie Hiszpanem, a następcą Zorro staje się jego brat – Alejandro. Bohater wymyślony przez McCulleya bierze w obronę Indian i Meksykanów, nad którymi znęcają się biali wyzyskiwacze. W Kalifornii nie brakowało w XIX w. oczywiście także innych znanych bandytów, którzy mogli inspirować McCulleya (choćby Tiburcio Vasquez). Jednak ich legenda była bardziej krwawa i o wiele mniej szlachetna.

Kim był prawdziwy Joaquin Murietta? Sęk w tym, że nie wiadomo nawet, czy taka osoba istniała, czy też jej kolejne literackie wcielenia powstały przez zręczne poskładanie fragmentów biografii różnych bohaterów. Historycy są bardzo wstrzeźliwi i ograniczają się do komentowania faktów, a te przedstawiają się następująco: 11 maja 1853 r. gubernator Kaliforni John Bigler rozkazał kapitanowi Harry’emu Love zorganizować grupę teksańskich rangerów i rozbić bandę znaną jako „gang pięciu Joaquinów”: Botelliera, Carrillo, Ocomoreni, Valenzuela i - właśnie - Murriety. Jej członków oskarżano o liczne napady i zabójstwa. To pierwsze historyczne świadectwo istnienia bandyty Joaquina Murriety, i zarazem jedno z ostatnich. [Za: Piotr Gociek „M” jak Zor-

ro, „FOCUS EKSTRA” nr 81/2011 – biografie, str. 36-39]

Liczba bandytów wzrastała zawsze w czasach niepokoju społecznych i wojen. Po dokonaniu bandyckiego napadu i okupacji Polski przez Niemcy hitlerowskie, aparat represji III Rzeszy niemieckiej, nazywał bandytami żołnierzy Polskiego Państwa Podziemnego na którego czele stał legalny (choć na uchodźctwie) Rząd RP w Londynie.

To samo robił wielki sojusznik Niemiec hitlerowskich (a później ich zażarty wróg) – Sowiecka Rosja stalinowska nazywana przez niektórych dobrotliwie i przyjaźnie nawet i dziś - Związkiem Radzieckim. Tym bardziej, że: „Komunistyczny aparat przemocy, skupiony na niszczeniu strony niepodległościowej, w pierwszych latach po wojnie niewiele uwagi poświęcał walce z przestępczością pospolitą (element przestępczy stanowił wręcz bazę do werbunku jego agentury). Na wielu terenach to właśnie podziemie niepodległościowe zapewniało spokój i bezpieczeństwo ludności, tępiąc bandytyzm i złodziejstwo, zwalczając plagę bezprawnych rekwizycji dokonywanych przez osoby podszywające się pod uczestników ruchu niepodległościowego.” [Janusz Kurtyka w rozmowie, w: Dodatku Specjalnym do „Rzeczpospolitej”, 27-28.02.2010 r.] „Głównym przeciwnikiem obozu niepodległościowego w latach 1944-1945 (...) były okupacyjne wojska sowieckie. W lipcu 1945 r. dowódcy grup operacyjnych (podległych Ministerstwu Bezpieczeństwa Publicznego [sic! - dop. Kpt „Nemo”], ale i Ludowego Wojska Polskiego) otrzymali (...) prawo rozstrzeliwania na miejscu partyzantów schwytanych z bronią w rękę, jak również prawo stosowania zasady odpowiedzialności zbiorowej wobec mieszkańców, co w praktyce oznaczało palenie ich gospodarstw lub nawet całych wsi. (...) Pacyfikacje trwały nieprzerwanie przez siedem lat.” [Tomasz Łabuszewski, Kazimierz Krajewski, w: j.w.] A to właśnie walczący o wolność i niepodległość partyzanci byli dla okupantów terenów Polski – bandytami. „Przekaz propagandy komunistycznej był bardzo prosty, prostacki i skuteczny: w czasie wojny AK pozorowała lub wstrzymywała walkę z Niemcami, a po II wojnie światowej władza ludowa walczyła z pogrobowcami AK z WiN i NSZ – bandytami, którzy pozostawali w służbie zachodnich rewizjonistów, byli szpiegami i zdrajcami.” [Janusz Kurtyka w rozmowie, w: j.w.]

Po rozstrzelaniu ostatnich partyzantów złapanych z bronią w rękę, podmiotem napadów systematycznie, coraz częściej stawali się wszyscy obywatele PRL, ale w szczególności ci, którzy w jakikolwiek sposób sprzeciwiali się wprowadzanemu „po dobroci” albo przemocą systemowi i ustrojowi. Ci natomiast - na których napadano - w ofi-

cialnej „nowomowie” – zyskiwali miano bandytów (także: „zaplutyh karłów reakcji”, „wywrotowców”, „wrogów ludu”, „podżegaczy”, „agentów zgniętego zachodu”, rewizjonistów, szpiegów, zdrajców, „warchołów”, „wichtyrzyeli”, „elementy chuligańskie”, „ciemnogród”, etc, itp). Choć, z dzisiejszej perspektywy, w „okresie słusznie minionym”, na miano bandyty zasłużył sobie raczej każdy człowiek dokonujący napadów z bronią w rękę i morderstw na bezbronnych obywatelach będąc funkcjonariuszem w legalnych „organach” władzy PRL-u, w półlegalnych „bojówkach robotniczych” czy to służąc systemowi totalitarnemu w roli „nieznanych sprawców”.

Obecnie w państwach totalitarnych dalej bandytą jest nazywany każdy, kto przeciwstawia się reżimowi w jakiegokolwiek, nawet pokojowej formie. Dobrym tego przykładem jest laureat pokojowej nagrody Nobla za 2010 rok, chiński dysydent Liu Xiaobo, uznany przez rząd w Pekinie za kryminalistę, odbywający właśnie wyrok 11 lat więzienia za „działalność wywrotową”. „Wyróżnienie tej osoby jest całkowicie sprzeczne z celami komitetu Nobla i nieprzyzwoite” – oświadczyła rzeczniczka chińskiego MSZ [za: „Rzeczpospolita” 9-10.10.2010 r.] Zapewne zajęcie Tybetu siłą przez rząd w Pekinie i zaprowadzenie tam totalitarnych rządów jest przyzwoite, może nawet godne Nagrody Nobla i (wg obecnych władz chińskich) na pewno nie nosi znamion bandytyzmu... To jest jeszcze logiczne i zrozumiałe. Ale, że nie jest powszechnie nazywany bandytą ten, kto brał udział w eksterminacji całych narodów czy choćby całych wiosek bezbronnych mężczyzn, kobiet, starców, dzieci? Za to tylko, że trwali przy swoich poglądach, wyznawanej wierze czy po prostu należeli do innej nacji niż dokonujący tych eksterminacji rzeczywiści (z definicji) bandyci? Na szczęście nikomu nie przychodzi do głowy nazywać współczesnych bandytów „księżętami złodziei” czy „rabusiami”, np.: „Czerwonych Khmerów” w Azji, ludzi z terenów zamieszkałych przez plemiona Tutsi i Hutu w Afryce, niechlubnych przedstawicieli narodów rozpadającej się Jugosławii w Europie czy też sprawców rzezi ludności polskiej na Wołyniu. Ale i dziś znajdujemy wyjątki. I dziś spotykamy ludzi kultywujących tradycje pobłażliwego stosunku do bandytów.

Niewątpliwym bandytą jest aresztowany przez policję boss narkotykowej mafii Christopfer Cook („Wiadomości” TVP1, 23.06.2010 r.). Część biedo-

ty Jamajki ma jednak inne zdanie potwierdzając to gotowością oddania w jego obronie własnego życia! – głównie dlatego, że pewną część zysków ze swego niecznego procederu przeznaczał dla niektórych najuboższych.

Podobnie jak „19-letni Colton Harris-Moore, który kradł samochody, jachty, a nawet samoloty wodząc za nos FBI i szeryfów w kilku stanach. Ma na koncie kilkaset włamań i 84 tysiące fanów na Facebooku. Ten czarny charakter niczym magnes przyciąga kobiety oraz producentów filmów w Hollywood”. Jego zwolennicy utożsamiają się z nim gdyż imponuje im, że „jeśli się w coś naprawdę zaangażujesz, to możesz osiągnąć niemal wszystko” albo, że „on miał jaja, żeby czerpać z życia pełnymi garściami i robić rzeczy, które większość z nas może tylko oglądać w filmach”. Widocznie każdy naród musi mieć swojego „Janosika”. Na szczęście w tym przypadku gloryfikowaniu nastolatka sprzeciwiają się jednak policjanci i ofiary tego przestępcy, dla których Colton, to po prostu bezczelny kryminalista (za: „Rzeczpospolita”, Świat, str.A12, 14.07.2010 r.).

Dobrze, że gazety (lub czasopisma) o tych faktach piszą. To pozwala pamiętać. Pamięć przestrzega ludzi przed prawdziwymi bandytami i nie dopuszcza do odradzania się totalitaryzmów. „Kto dziś pamięta o Ormianach!?” – miał powiedzieć Adolf Hitler, uzasadniając chęć eksterminacji narodów Europy przez naród niemiecki.

Wspólnym mianownikiem powyższych, i tym podobnych przykładów bandytyzmu jest rozumowanie zbliżone „rozumowaniu Kalego”: dokonywanie napadów z bronią w rękę i morderstw na „swoich” jest bandytyzmem - dokonywanie napadów z bronią w rękę i morderstw na nie „swoich” bandytyzmem nie jest.

Powrót do podstawowego znaczenia

Czy w powszechnej świadomości narodów, w bliższej i dalszej przyszłości słowo to powróci do swego pierwotnego, podstawowego, słownikowego znaczenia – zależy od konsekwencji tych z ludzi, którzy będą chcieli do tego doprowadzić. Czynią to już na Świecie niektórzy stróże prawa czy ofiary (lub potomkowie ofiar) prawdziwych bandytów. Życzymy sobie aby takich ludzi było jak najwięcej. A aby życzenie spełniło się jak najszybciej - wszystkich ludzi do tej konsekwencji zachęca Kapitan „Nemo”.

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.**