

# magazyn **ZEGLUGOWY**

**NR 4(6)/2006 (X-XII 2006)**



**ODRATRANS**  
**GRUPA KAPITAŁOWA**

# OD REDAKCJI



Drodzy Czytelnicy!

Złotą, polską jesienią przypląwa do Państwa szósty numer Magazynu Żeglugowego. Czasem jednak pogoda nie sprzyja spacerom i wtedy może sięgniecie Państwo po nasz Magazyn.

Ostatni kwartał 2006 roku pokazuje, że ODRATRANS S.A., wbrew politycznym burzom, płynie ciągle do przodu. Firma została laureatem konkursu „Gazeta Biznesu 2006” organizowanego przez czasopismo Puls Biznesu, a także przeszła pozytywnie zewnętrzny, audyt okresowy ISO 9001:2000, co świadczy o naszej wiarygodności i solidności.

Obok działalności zawodowej znajdujemy także czas na rekreację. ODRATRANS S.A. miała w tym roku swoją reprezentację podczas 33 Maratonu Berlińskiego. Pani Anna Goraj i Pan Henryk Marzec dzielnie ukończyli ten bardzo znany już na świecie bieg.

Nasza praca to również nasze hobby, czego odzwierciedlenie znajdujemy w artykule Pana Janusza Fąfary dotyczącym historii regulacji rzeki Odry i wzbogaconym o dwie, unikatowe stare mapy Odry.

Firma zakończyła również II etap certyfikacji systemu GMP 4.2, 4.3. Obecnie czynione są wysiłki zmierzające do zintegrowania dokumentacji GMP z dokumentacją ISO 9001:2000.

Aby otrzymać certyfikat GMP+, holenderska firma „Schutter”, z którą ODRATRANS S.A. podpisała umowę, przeprowadzi audit na poszczególnych jednostkach. Dzięki systemowi GMP poszerzy się asortyment towarów przewożonych naszymi statkami.

Niedługo będziemy dzielić się oplatkiem przy stole wigilijnym. W tych wyjątkowych chwilach życzymy Państwu spokojnych, zdrowych i pełnych miłości Świąt Bożego Narodzenia, szalonej zabawy w sylwestrową noc, a także samych sukcesów w Nowym 2007 Roku.

Pozdrawiam serdecznie  
Anna Posadowska-Malarz  
Redaktor Naczelna

## MAGAZYN ŻEGLUGOWY

Pismo firmowe Grupy Kapitałowej ODRATRANS

### ODRATRANS S.A.

Kleczkowska 50, 50-227 Wrocław

tel. +48 71 329 26 21

fax +48 71 329 14 11

e-mail: [redakcja@odratrans.com.pl](mailto:redakcja@odratrans.com.pl)

Skład red.: Anna Posadowska-Malarz (red. nacz.),

Iwona Marszał,

Tomasz Siemieńczuk

## SPIS TREŚCI

Rozmaitości .....	str. 2
Wiadomości techniczne .....	str. 3,4
GMP w ODRATRANS S.A. ....	str. 5
Maraton Berliński .....	str. 6
Historia żeglugi śródlądowej .....	str. 7,8
Domy na wodzie .....	str. 9
Słownik .....	str. 10
Rozmowy .....	str. 10



## GAZELA BIZNESU 2006



ODRATRANS S.A. znalazła się w prestiżowym gronie „Gazel Biznesu 2006”, czyli przedsiębiorstw, które osiągają bardzo dobre wyniki finansowe, dynamicznie się rozwijają oraz są rzetelnymi partnerami biznesowymi.

Konkurs już po raz siódmy organizował „Puls Biznesu”. W związku z tym wydaniem, 11 grudnia 2006 r., redakcja dziennika „Puls Biznesu” wyda specjalny dodatek „Gazela Biznesu 2006”, który będzie zawierał listę wszystkich wyłonionych laureatów.

Wrocławską galę „Gazel Biznesu 2006”, na której zostaną wręczone certyfikaty, odbędzie się 9 stycznia 2007 r. w Teatrze Polskim.

## ISO 9001:2000 w ODRATRANS S.A.

Dnia 30.10.2006 r. w ODRATRANS S.A. zakończył się z wynikiem pozytywnym drugi, zewnętrzny audyt okresowy na zgodność z normą ISO 9001:2000. Audyt przeprowadzała firma „Det Norske Veritas”, która nie stwierdziła żadnych niezgodności.



## Rady Nadzorcze, Zarządy, Udziały

W składach Rad Nadzorczych i Zarządach spółek Grupy Kapitałowej ODRATRANS nastąpiły następujące zmiany:

1. 30 października 2006 r. Rada Nadzorcza Odra Logistics Sp. z o.o. powołała na stanowisko Członka Zarządu Pana Cezarego Zielińskiego.
2. 30 października 2006 r. Rada Nadzorcza Odratrans-Stocznia Sp. z o.o. odwołała ze stanowiska Wiceprezesa Zarządu Pana Ryszarda Góreckiego.
3. 30 października 2006 r. Rada Nadzorcza Stoczni Śródlądowych Żegluga Bydgoskiej Sp. z o.o. powołała na stanowisko Wiceprezesa Zarządu Pana Janusza Czajkowskiego.
4. Od dnia 2 października 2006 r. Odratrans S.A. posiada 100% udziałów w spółce Stocznie Śródlądowe Żegluga Bydgoskiej Sp. z o.o.
5. Z dniem 1 grudnia 2006 r. Rada Nadzorcza Odratrans-Stocznia Sp. z o.o. powołała na stanowisko Wiceprezesa Zarządu Pana Michała Samola.

## Połączenie stoczni

W drugim kwartale 2007 r. nastąpi połączenie spółek Odratrans-Stocznia Sp. z o.o. i Stocznie Śródlądowe Żegluga Bydgoskiej Sp. z o.o.

## Kwietny Bieg 2006

ODRATRANS S.A. była sponsorem „Kwietnego Biegu 2006”, czyli sztafety dookoła Polski, która odbyła się w dniach 27.05.2006 r. – 10.06.2006 r.

W dniach 3–4.11.2006 r., w Piekarach, w trakcie zjazdu współorganizatorów „Kwietnego Biegu 2006” nastąpiło uroczyste wręczenie 10 laptopów, ufundowanych przez firmę ODRATRANS S.A. Laptopy były nagrodami w konkursie „Najaktywniejsza gmina”, a szczegółowe informacje znajdują Państwo na stronach: [www.kwietnybieg.pl](http://www.kwietnybieg.pl) oraz [www.10czerwca.pl](http://www.10czerwca.pl).

## Stocznia Koźle w rękach Holendrów

Damen Shipyards, siódmy co do wielkości światowy koncern budujący statki, wykupił większość udziałów w stoczni Koźle. Polska fabryka to jedyna śródlądowa stocznia wśród 37 zakładów, których właścicielem jest holenderska firma.

## UELZEN II

Do końca roku 2006 przewidziane jest zakończenie i uruchomienie śluzy Uelzen II na Elbe-Seitenkanal.

## WUSTERMARK

W październiku tego roku rozpoczęto budowę nowego państwowego portu śródlądowego Wustermark na Havelkanal.

## Modernizacja Kanału Gliwickiego

Kanał Gliwicki o długości ponad 41 km zbudowano w latach 1933–39. Uchodził wówczas za „cud techniki”. Obecnie wymaga pilnego remontu. Modernizacja służ Kanału Gliwickiego, to jedno z zadań Programu dla Odry 2006. Finansowanie tego zadania rozłożono na lata 2004–2016.

## Konferencja w Eisenhüttenstadt

24–25.10.2006 r. w Eisenhüttenstadt, w ramach Rozwoju Regionalnych Ośrodków Wzrostu odbyły się 27 Międzynarodowe Wschodniobrandenburskie Rozmowy Transportowe, których tematem przewodnim był rozwój gospodarczy w Eisenhüttenstadt – szanse poprzez połączenia wodne.

W trakcie rozmów, w których udział brali także zaproszeni goście z Polski i Holandii, zaprezentowanych zostało kilka referatów. Podczas obrad głos zabierali także zaproszeni goście oraz jeden z autorytetów europejskiej żegluga śródlądowej prof. Horst Linde.

Autorzy wystąpienia zaprezentowali ciekawe wystąpienia dotyczące wpływu żegluga śródlądowej na rozwój regionu Odry środkowej i portu Eisenhüttenstadt.

## Konferencja w Szczecinie

23.11.2006 r. odbędzie się, pod patronatem Rektora Akademii Morskiej w Szczecinie oraz Sekretarza Generalnego IVR Rotterdam European Barge Union, Międzynarodowa Konferencja Gospodarcza – Żegluga śródlądowa w rozszerzonej Europie.

Program obejmuje następującą tematykę:

1. Program NAIADES – promocja żegluga śródlądowej,
2. Warunki funkcjonowania polskich przedsiębiorstw żegluga śródlądowej,
3. Techniczne oraz organizacyjno-prawne uwarunkowania funkcjonowania polskiej żegluga śródlądowej,
4. Uwarunkowania prawne żegluga śródlądowej w Europie,
5. Przyszłość interesów polskiej żegluga w ramach organizacji międzynarodowych.



## Konferencja w Poczdamie

24.12.2006 r. w Poczdamie Verein zur Förderung des Oderstromgebietes e.V. organizuje 10 Międzynarodowe Koloquium Odry – 2006.

Tematem rozmów będzie:

1. Aktualny rozwój techniczny w żegludzie śródlądowej, nowe koncepcje dla statków żegluga śródlądowej i portów w Niemczech wschodnich i Polsce (z niewielką głębokością tranzytową).
2. Aktualny stan, perspektywy przeładunków kontenerowych i drobnicy w portach śródlądowych – szczególnie w portach berlińskich.
3. Innowacje w przeładunkach towarów masowych w portach śródlądowych.



## Silniki VOLVO-PENTA

ODRATRANS-STOCZNIA Sp. z o.o. jest w trakcie realizacji II etapu modernizacji zespołów napędowych.

Firma ODRATRANS S.A. zdecydowała się na montaż silników nowej generacji typu „VOLVO-PENTA D9MH”.

Silnik VOLVO jest silnikiem rzędowym, z układem wtryskowym wysokiego ciśnienia, czterema zaworami przypadającymi na jeden cylinder, turbo doładowaniem i chłodnicą powietrza doładowanego.

Budowa silnika oraz zastosowany system sterowania EVC sprawiają, że prezentując najnowsze rozwiązania w dziedzinie konstrukcji nowoczesnych silników spalinowych łączy on niskie zużycie paliwa wraz z niską emisją spalin. Silnik posiada certyfikat czystości spalin IMO (NOx) i Konferencji Reńskiej (CCNR).

Moc na kole zamachowym wynosi wg ISO-3046: 221 kW (300 KM) przy 1800 rpm – R1 (heavy duty). Pełna moc może być odbierana z ograniczeń.

Silnik VOLVO cechuje się wysokim skomputeryzowaniem, nie ma potrzeby stosowania „młotka i przecinaka”.

W planach jest opracowanie systemu monitoringu nowych silników z bazy serwisowej stworzonej na terenie ODRATRANS-STOCZNIA Sp. z o.o.

Zastosowanie silnika VOLVO wymaga wprowadzenia wielu nowości technicznych w systemie sterowania.

ODRATRANS-STOCZNIA Sp. z o.o. zaczęła metalizować śruby napędowe, a w planach jest również metalizacja kadłubów.

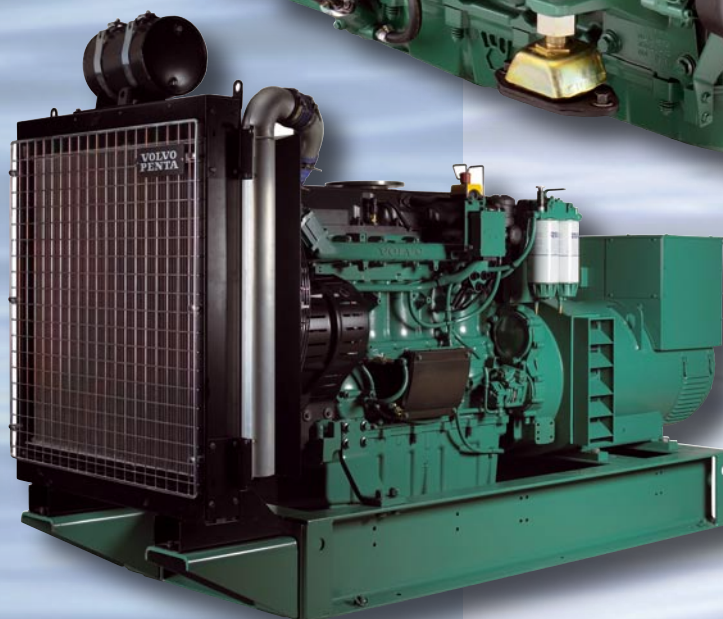
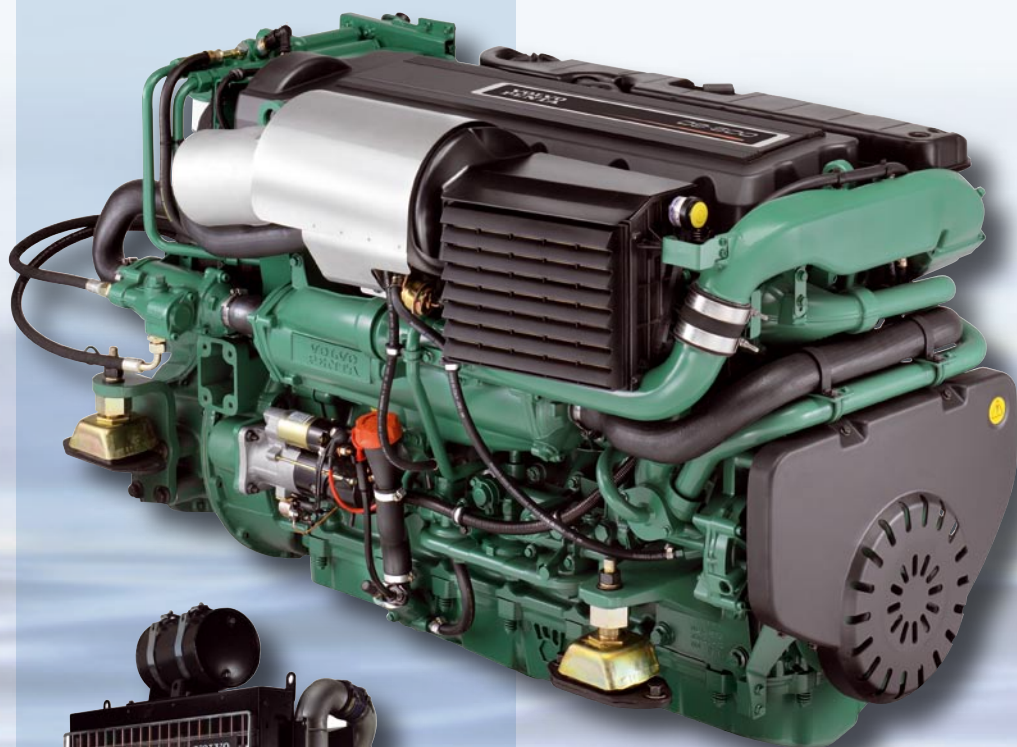
Unowocześnienia uległ również układ smarowania – nastąpiło przejście od starszych modeli pomp do pomp niemieckiej firmy VOGEL typu KFGS.

Natomiast do przekładni R-20 wprowadzone zostały amortyzatory hydrauliczne, które wydłużają żywotność przekładni.

ODRATRANS-STOCZNIA Sp. z o.o. przymerza się również do przeróbek barek motorowych BM-500 i wprowadzenia napędów nowej generacji, co pociąga za sobą przejście ze sterowania sterami na system hydrauliczny.

*Anna Posadowska-Malarz – Główny Specjalista ds. Marketingu ODRATRANS S.A.*

*Franciszek Wesołowski – Szef Produkcji ODRATRANS-STOCZNIA Sp. z o.o.*





## JANTJE

Dnia 17.07.2006 r. ODRATRANS S.A. zakupiła stalowy frachtowiec o nazwie Jantje (Jasiu), oznakowany „19107 BR 1989”, zbudowany w Berlinie-Spandau (Niemcy) w 1962 r.

Barka napędzana jest przez silnik wysoko-  
prężny marki Deutz typ RBV 6 M 536, nr  
3174907 –912 o mocy 441 kW (600 KM).

Długość frachtowca: 74,08 m, szerokość:  
8,28 m, wysokość: 5,55 m. Zanurzenie wy-  
nosi 2,61 m, a nośność 1051,909 t.

Barka posiada atesty odbioru, badań i wy-  
dania decyzji o dopuszczeniu do eksplo-  
atacji do 31.05.2010 r.

Na uwagę zasługuje fakt wysokiego stan-  
dardu wyposażenia pomieszczeń rufo-  
wych: podłoga, meble, lodówka, zmywar-  
ka do naczyń, mikrofalówka, kuchenka  
elektryczna oraz klimatyzacja.

„Jantje” ma przesuwane pokrywy i zosta-  
ła zakupiona z przeznaczeniem na prze-  
wozy w Europie Zachodniej.

Szczegółowe parametry barki zostały podane w poniższej tabeli:

PARAMETR	OKREŚLENIE
Konstrukcja kadłuba	Stalowa, spawana
Ilość ładowni	2
Ster	Ster strumieniowy napędzany przez silnik spalinowy typu DAF, typ 1260, 180 PS
GPS	jest
Radar	Furuno 2005 RC (2002)
Automatyczny pilot	Radio Zellanos Euro 500 combipilot
Radiotelefon	Sailor RT 2048
Intercom	Meftronic
Pomieszczenia mieszkalne	Rufowe: 3 kabiny, kuchnia (wyposażona) i łazienka; Dziobowe: 2 kabiny i łazienka

*Anna Posadowska-Malarz – Główny Specjalista  
ds. Marketingu ODRATRANS S.A.*

*Miroslaw Kozak – Specjalista ds. Techniki  
ODRATRANS S.A.*





Zakończono Etap II certyfikacji systemu GMP 4.2, 4.3.

Firma „A.M. Audit” przeprowadziła trzy szkolenia:

1. Szkolenie ogólne dla załogi z zasad systemu HACCP oraz GMP.
  2. Szkolenie dla Zarządu i Kierownictwa Spółki.
  3. Szkolenie dla auditorów wewnętrznych – osób weryfikujących prawidłowość funkcjonowania systemu wewnątrz firmy.
- Równocześnie opracowywana jest dokumentacja GMP, zintegrowana z ISO 9001:2000.

Zostały rozesłane pisma:

- do klientów krajowych i zagranicznych; Standardy GMP B 4.2 i B 4.3 dotyczą organizacji i realizacji procesu transportu zbóż i pasz drogą wodną śródlądową. Wyżej wymienione standardy traktują kontrolę ładowni przed załadunkiem towaru i zachowanie prób przewożonych ładunków jako jedne z kluczowych elementów potwierdzania higienicznego transportu i identyfikacji przewożonych ładunków.
- do dzierżawców / kapitanów; Informujemy, że wdrażamy system GMP+, ponieważ jest to wymóg obowiązującego prawa żywnościowego, duży nacisk kładzie się na bezpieczeństwo i higienę przewożonych ładunków: pasz i zbóż drogą wodną śródlądową. Nasi klienci oczekują, że do lipca roku 2007 wszystkie barki przewożące

żywność, pasze i zboża uzyskają certyfikaty potwierdzające wdrożenie standardu bezpieczeństwa GMP+.

Nie uzyskanie certyfikatu, przyznawanego osobno dla każdej barki, **POZBAWI** możliwości przewozu wyżej wymienionych ładunków.

Etap szkolenia dla kapitanów jest realizowany w okresie od listopada 2006 do lutego 2007 a pierwsze certyfikacje chcemy przeprowadzić w marcu 2007 roku.

Aby otrzymać CERTYFIKAT GMP+, holenderska firma „Schutter”, z którą ODRATRANS S.A. podpisała umowę, przeprowadzi audit na poszczególnych jednostkach. Kontrola będzie polegała na wzrokowej ocenie ładowni (sprawdzeniu stanu technicznego i czystości), weryfikacji prowadzonych zapisów, zgodnie z planami pracy Kodeksu Higieny i rozmowie kontrolujących z kapitanem i członkami załogi odnośnie prowadzonych praktyk w zakresie przewozu pasz i zbóż.

Barki, które nie uzyskają certyfikatu w ustalonym terminie nie będą mogły przewozić tych ładunków. Ponowne audyty (tzw. poprawkowe) są możliwe, ale wiążą się z poniesieniem dodatkowych kosztów.

Kapitanowie zobligowani są:

- do prowadzenia zapisów w Dzienniku Pokładowym przewożonych ładunków i odnotowywania zastosowanych metod czyszczenia lub dezynsekcji.
- w przypadku braku inspektora przy załadunku wypełniać „List protestacyjny”

- w przypadku niezgodności (reklamacja, uszkodzenie ładunku, nieprzewidzianych zdarzeń wypełniać „Formularz zarządzania jakością”
- przed każdym rejsem wypełniać OŚWIADCZENIE O STANIE ZDROWIA i „Listę Zastosowanych Procedur”.

Na statku załoga powinna posiadać środki do mycia i dezynfekcji ładowni rozprawdane przez Oddział w Szczecinie.

W niedługim czasie zostanie podpisana umowa współpracy z firmą „Radex”, dotycząca dostaw środków myjących i dezynfekujących dla dzierżawców/kapitanów zgodnie z wymogami Kodeksu Higieny systemu GMP.

Wybierając metodę czyszczenia ładowni kapitan/załoga powinni posługiwać się LISTĄ CZYSZCZENIA (załącznik nr 2 do Kodeksu Higieny).

Naczynia używane do magazynowania, przenoszenia, odmierzania środków dezynfekujących, detergentów powinny być oznakowane, wykonane z materiału nietłukącego się i nie powinny być używane do innych celów.

Sprzęt do mycia ładowni powinien być w dobrym stanie, czyszczony po każdym użyciu i przechowywany w wyznaczonym miejscu i używany tylko w jednym celu.

W Oddziale Szczecin będzie możliwość zaopatrzenia się przez załogę również w sprzęt myjący.

*Iwona Marszał*

*Koordinator ds. Współpracy Międzynarodowej ODRATRANS S.A.*





# MARATON BERLIŃSKI

Pani Anna Goraj i Pan Henryk Marzec, z Oddziału Handlu i Logistyki w Berlinie, 24 września 2006 r. wzięli udział w 33 Maratonie Berlińskim.

W Maratonie uczestniczyło 40 000 osób z ponad 100 krajów. Maratończyków na trasie biegu dopingowała ponad milionowa publiczność.

Nie został jednak pobity rekord świata (ustanowiony w 2003r.), który należy do Paula Tergat'a z Kenii i wynosi 2:04:55. Natomiast bardzo dobry, trzeci czas biegu, wywalczyła reprezentantka Polski. My serdecznie gratulujemy naszym pracownikom!!!

*Anna Posadowska-Malarz*

*Główny Specjalista ds. Marketingu ODRATRANS S.A.*



MARATON BERLIŃSKI 2006



MARATON BERLIŃSKI 2006



SKI 2006



MARATON BERLIŃSKI 2006



MARATON BERLIŃSKI 2006



## COGITO ERGO SUM

Nie czymy już rzek jako bóstw, ale zawsze jeszcze są czymś więcej niż drogami wodnymi lub urozmaiceniem krajobrazu. Gdy geografowie określić pragną wielkość rzeki, jej rangę, jej znaczenie, pytają o długość biegu rzeki, o zasobność rzeki w wodę, o wartości żeglugowe, o rozmiarzy dorzecza. Zazwyczaj bowiem z położeniem rzeki związane zostają sprawy daleko poza geografie wykraczające. I tak jest z naszą Odrą. Odra jest rzeką stosunkowo niedużą. W porównaniu z Wisłą, Łabą czy Renem czym się odznacza? Ma z pośród wymienionych największych rzek Europy środkowej obszar dorzecza najmniejszy, długością swego biegu nie sięga nawet tysiąca kilometrów, średnio też najmniej odprowadza wody do morza.

Ale Odra – jak powiada uczony – leży na wybitnym zwężeniu kontynentu europejskiego, więc „wszelka myśl wyjścia z basenu Dunaju ku północy musi się z natury rzeczy zwracać ku Odrze”. Dolina Odry stanowiła zawsze najlepsze połączenie komunikacyjne z całą Europą południowo-wschodnią. Jakże często w ciągu wieków, wędrujące do Bałtyku czy od Bałtyku karawany handlowe ciągnęły właśnie wzdłuż Odry.

Piękną Odrę opisał Jan Długosz w dziele „Roczniki, czyli kroniki sławnego Królestwa Polskiego”

„Odra jakby odzierająca w biegu bystrym lupy z pól i lasów ze sobą unosi. U pisarzy łacińskich zwana jest Guttalus. Źródło blisko miasteczka Odry, wpada zaś do wielkiego jeziora czterema ujściami, pierwszym pod wsią Swynia, co w języku potocznym znaczy świnia, drugim pod wsią Dzywno, co w mowie polskiej znaczy dziwny, trzecim u wsi Pyana, co w języku polskim znaczy piana, czwartym pod miasteczkiem Wolgosh. Wylawszy się wreszcie z jeziora wąskim korytarzem u miasteczka Stralsunth, wpada do oceanu, czyli Sarmackiego Morza”. Tak to Odrę widział kronikarz w roku 1455. Na naszych oczach rodzi się nowa dyscyplina naukowa – archeologia przemysłowa, dla której zabytek techniki, stanowi podstawowe źródło informacji, wprowadzające w relacje zachodzące

w toku rozwoju przemysłu i techniki, pomiędzy techniką, człowiekiem i przyrodą. W krajobrazach kulturowych Polski zaczynają pojawiać się dzieła które zyskały rangę zabytku techniki. Szczególne miejsce zajmują wśród nich kanały wodne, wielkie liniowe budowle hydrotechniczne. W połowie XIX w. rozwinął się transport kolejowy, jego konkurencja doprowadziła do upadku wielu szlaków żeglugi śródlądowej, ale wraz ze wzrostem masy towarowej i cen paliw, transport wodny w wielu historycznych okręgach przemysłowych przetrwał do dziś.

W przyrodzie i w życiu ludzkim wszystko przemija i rozpoczyna się na nowo. Czyż wszystko nie jest ulotne jak chwila, jak można zdefiniować czas i czym jest dla nas to co nas otacza, skoro wszystko jest ulotne i kiedyś się skończy? Człowiek wypali się jak znicza na jego grobie. Mówi się, że w przyrodzie wszystko krąży, jednak rzadko wraca z powrotem na swoje miejsce. Świat się zmienia bardzo dynamicznie i niestety, co trzeba ze smutkiem stwierdzić, ludzie nigdy już nie „dorosną” do sytuacji kiedy jesteśmy zwolnieni z odpowiedzialności, kiedy wytwory naszych umysłów, podejmują za nas decyzję, kiedy one zaczynają naprawdę myśleć, człowiek przestaje, zanika u nas właśnie możliwość swobodnego myślenia. Jesteśmy skażeni kapitalistycznym przekonaniem o wyższości pieniądza nad autentycznymi wartościami. Powoli pieniądz staje się wyznacznikiem wartości wszystkim, nawet myślenia. Jedyną „nieskazaną”, zresztą być może nie całkiem, sferą pozostają uczucia, oraz obraz i to co pozostało po heroicznych zmaganiach człowieka z naturą. Aby to ocenić wrócimy się do czasów odległych i dziwnych. „Dziwnych” z punktu widzenia ekonomii, myśli technicznej. Więc zanim zostaniemy kolejnym ogniwem „zabytków techniki” zobaczymy jak zmagali się z rzeką kolejne pokolenia entuzjastów zaprzęgnięcia sił przyrody do służby ludzkości. Zmienność stanów wody i liczne przeszkody naturalne utrudniały gospodarcze korzystanie z Odry i wymuszały prowadzenie kontynuowanych do dziś kosztownych robót hydrotechnicznych.

Meandrowanie rzeki i erozja brzegów szkodliwa nie tylko żegludze, ale zmieniając granice własności powodowały znaczne szkody gospodarcze. Dla zapobiegania im przedsięwzięto lokalne ubezpieczenia brzegów w postaci palisady z pali bitych równolegle do brzegu (tzw. Veröhnung – od Rohne – *powalony pień*). Aby wykorzystać energię spiętrzonej wody do poruszania młynów (1242 r.), foluszy (1267 r.) i tartaków (1386 r.) Odrę zabudowano jazami. Nota bene aż do połowy XIX w. koło wodne było bezkonkurencyjnym silnikiem i o budowie zakładu przemysłowego decydował dostęp do siły wodnej. W jazach, których konstrukcja oparta była o palisady lub kaszyce pozostawiono przejścia dla statków w postaci prymitywnych, wyłożonych deskami upustów, przez które przy pomocy wind przeciągano idące w górę rzeki statki. Przy jeździe w dół statki gwałtownie spływały z wodą przez upust. Jazy dotkliwie utrudniały żeglugę i były powodem licznych skarg żeglarzy. W ich konsekwencji Jan Luksemburski w 1337 r. w „Generalnym porządku dla Śląska” regulując sprawy odrzańskich żeglugi nakazał usuwanie jazów lub „...urządzenie służy grunтовой szerokości 16 łokci i 1 piędzi...”. Mimo to do 1375 r. istniało poniżej Wrocławia 7 jazów, w tym między innymi w Chobieni, Głogowie, Bytomiu Odrzańskim i Kielcu. W 1550 r. na Odrze było już 17 jazów, w tym poza wyżej wymienionymi w Wilkowie. Jaz w Bytomiu Odrzańskim istniał jeszcze na początku XIX w. Wielka powódź w 1736 r. była przyczyną zlecenia przez Izbę Śląską generalnego objazdu Odry. Protokół z tego objazdu zalecający między innymi przeprowadzenie rzeki obok jazu w Ścinawie, wyprostowanie luku koło Chobieni i przełożenie koryta Odry w kierunku głogowskiej fortecy, gdzie zimowa powódź w 1583 r. zmieniła koryto rzeki. W 1746 r. Arnold Neuwertz został mianowany „...królewskim nadinspektorem budów wodnych i wałów na Górnym i Dolnym Śląsku...”. W 1763 r. Fryderyk II wydał dekret „Die Ufer-Ward und Hegungs Ordnung für Schlesien” zawierający przepisy o utrzymaniu brzegów. Wojny śląskie w latach 1740–1742 i 1744–1745 oraz wcześniejsze zajęcia Szczecina w 1720 r. sprawiły,

2. Von Km.60,5 bis Km.125.  
(Cosel)





3. Von Km.120 bis Km.175.  
(Oppeln)



ze państwo pruskie mogło prowadzić jednolitą politykę gospodarczą w obrębie całego Żeglownego odcinka Odry. Już wcześniej, w 1740 r. rozpoczęto budowę kanału do Świnoujścia, a od 1742 r. – konsekwentnie realizowaną przez następne lata systematyczną regulacją Odry.

Dekret Fryderyka II z 1763 r. nakładał na właścicieli nadbrzeżnych gruntów obowiązek utrzymania brzegów. Wcześniej właściciele ziemscy woleli utracić część gruntów niż ponosić koszty ubezpieczenia brzegów. Dość powszechnie stosowano ścinanie i zrzucanie do wody nadbrzeżnych drzew co w rezultacie nie tylko powiększało wyrywy w brzegach ale czyniło rzekę nieżeglowną. Jeszcze w 1739 r. nakazano usunięcie stanowiących przeszkodę w żegludze jazów i młynów, ale realizacja nakazu postępowała bardzo opieszale. W 1748 r. Odrę przegradzało jeszcze 8 jazów (wśród nich w Wilkowie i Bytomiu Odrzańskim), a po zlikwidowanych wcześniej jazach pozostał cały szereg niebezpiecznych dla żeglugi pali. Dekret o utrzymaniu brzegów nakazywał oczyszczenie koryta Odry z pni i kłód drzewa a także wykarczowanie obu brzegów pasem szerokości 16 łokci. Pomimo pomocy państwa właściciele nie byli w stanie wywiązać się z nakazu i przy ówczesnym ubóstwie środków technicznych prace postępowały bardzo powoli. Ożywiło je zarządzenie z 1790 r. nakazujące wielkie oczyszczenie Odry do stanu umożliwiającego transport wojska. Kosztem 4000 talarów wydobyto wówczas 336 dębów, 1204 kłody i 509 pni. Wcześniej, od 1729 r. Mateusz von Schuberth rozpoczął regulację Odry przy pomocy przekopów przecinających odrzańskie meandry. Przekopy zwiększyły lokalnie spadek i prędkość wody co przyczyniło się do wcześniejszego występowania niskiej wody na obszarach położonych poniżej i w związku z tym wywołało nieustanne skargi właścicieli gruntów. Mimo to skutkiem budowy przekopów skrócono Odrę

o około 20%. Łącznie z robotami kształtującymi przekrój wielkiej wody próbowano utrwalić przekrój wody średniej i niskiej przez zabudowę biologiczną. Wprowadzone przez Neuwerta ubezpieczenie brzegów przy pomocy zakładania plantacji wikliny (od 1742 r.) okazało się sposobem tanim, skutecznym, szybkim w realizacji i trwałym w skutkach. Równolegle zmieniono technologię budowy opasek brzegowych stosując naprzemianległe układanie warstw wiązek wiklinowych wraz ze skarpowaniem brzegu i obsadzeniem go faszyną. Od 1791 r. w opaskach brzegowych wkleśłych zaczęto formować wprowadzone przez Eytleweina występy z trójkątnymi główkami (Triangelkopfe), które były początkowym stadium dzisiejszej ostrogi. Nastąpił podział budowli regulacyjnych na związane z brzegiem na całej długości opaski (Deckwerk) i wiszące przy brzegu – ostrogi (Flügel, Buhnen, Kribben). Wkrótce E. W. Bilgen przeniósł na Odrę stosowany wcześniej na Renie nowy sposób wykonywania budowli faszynowych zwiększający trwałość urządzeń regulacyjnych. Tak zakończył się na Odrze okres budowy przekopów i rozpoczęła, trwająca do dziś, era regulacji rzeki za pomocą ostróg.

W 1801 r. państwo pruskie wzięło na siebie obowiązek finansowania robót regulacyjnych na Odrze. Powzięta uchwała głosiła, że „...brak kredytów nie może stanowić powodu do zaprzestania potrzebnych i pożytecznych robót naprawczych na rzece...”. W kilkanaście lat później, 7.VII.1819 r. w małej nadodrzańskiej wiosce Bohumin (vis a vis Chalupek – pierwszego wodowskazu po polskiej stronie powstał protokół stanowiący pierwszy jednolity plan regulacji całej Odry. Zakładał on zmniejszenie szkodliwego działania przekopów poprzez zaprojektowanie trasy regulacyjnej zgodnej z naturalnym biegiem rzeki, usunięcie płyczn, wytworzenie rosnącej szerokości normalnej i wykonanie całości robót przez państwo co zapewniało jednolitość i stałe finansowanie robót.

Systematycznie prowadzone prace pozwoliły już w 1843 r. osiągnąć znaczną poprawę głębokości tranzytowych i wydłużenie okresu nawigacyjnego. Rosła ładowność odrzańskich barek z 500 cetnarów na początku XVIII w. do 1800 w 1860 r. W czasie robót prowadzonych w rejonie Chobieni w latach 1845–1849 udoskonalono technologię wykonywania ostróg, która z niewielkimi modyfikacjami przetrwała do dziś. Zupełnie pomijano jednak kwestię regulacji dopływów Odry, które zaczęto regulować dopiero w 1901 r. Prace projektowe i realizacyjne prowadzono w oparciu o mapy z których pierwsze wykonał Springer na zlecenie Izby Głogowskiej w 1742 r. Ponowne pomiary Odry obejmujące również cały obszar zalewowy wykonano na tym odcinku rzeki w latach 1811–1818 w oparciu o instrukcję pomiarową Fischera. Następne pomiary, w tym tzw. niwelację Beckera wykonywano na Odrze w latach 1836–1841 i 1884–1888. Od 1890 r. rozpoczęto usuwanie kamieni kilometrowych po obu stronach rzeki poczynając od ujścia Opawy. W latach 1891–1895 pomiędzy Koźlem a ujściem Nysy Kłodzkiej wybudowano 12 stopni wodnych złożonych z jazu koźłowego systemu Poire i śluzu komorowej o parabolicznym przekroju poprzecznym. W latach 1907–1918 wybudowano kolejnych 10 stopni kanalizując Odrę do Rędzina. W 1890 r. powstał projekt budowy 13 zbiorników retencyjnych na odrzańskich dopływach w celu ochrony od powodzi, zasilania Odry w czasie niżówek, produkcji energii elektrycznej, zwany od nazwiska autora planem Donata. Do końca II wojny światowej oddano do użytku 9 zbiorników. W latach 1904–1919 zmodernizowano największy na Odrze wrocławski węzeł wodny. W 1958 r. Oddano do użytku stopień wodny w Brzegu Dolnym.

Ostatnią inwestycją jest rozpoczęcie w 1994 r. budowy stopnia wodnego Malczyce.

Janusz Fąfara  
Dyspozytor ODRATRANS S.A.



# DOMY NA WODZIE

ODRATRANS S.A. została sponsorem projektu „Domy na wodzie”, autorstwa Pana Kamila Zaremby. Pan Zaremba chce zbudować pierwszy w Polsce dom na wodzie.

ODRATRANS S.A. zamierza udostępnić Panu Zarembie miejsce, w jednej ze swoich wrocławskich baz, w celu budowy pływającego domu. Wodowanie pierwszego w Polsce domu na wodzie przewidziane jest na lato 2007 r.

Materiały z [www.domynawodzie.pl](http://www.domynawodzie.pl)

## 10 PRAWD O DOMACH NA WODZIE

1.	W DNW można mieszkać przez cały rok
2.	DNW nie jest na stałe związany z dnem/gruntem (nie jest to dom na palach)
3.	Dla DNW nie musisz kupować działki budowlanej
4.	DNW może być prawdziwym domem ze wszelkimi wygodami
5.	Prąd z brzegu, na wodę i ścieki potrzebne są zbiorniki, gaz z butli, ogrzewanie podłogowe
6.	Podczas powodzi jedynie DNW ocaleje
7.	Klasyczny DNW nie ma własnego napędu
8.	W Polsce nie ma czytelnych przepisów pod które podlega DNW
9.	W DNW nie ma meldunku i nie przyjdzie listonosz
10.	W DNW widok z okna możesz zmieniać tak często jak masz ochotę

### ZALETY

- nie potrzeba pozwolenia na budowę
- nie trzeba kupować działki budowlanej
- sąsiadów można zmieniać w 2h
- widok z okna można zmieniać w 2h
- obcowanie z naturą
- powódź nie grozi zniszczeniem domu
- DNW są odporne na trzęsienia ziemi

### WADY

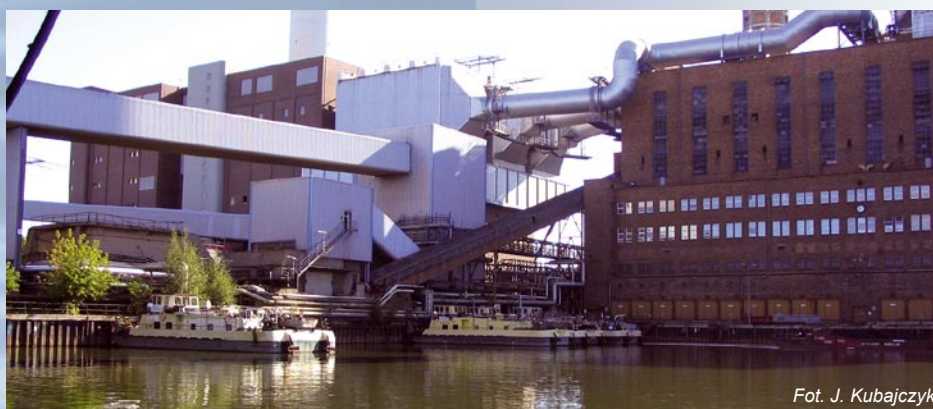
- potrzebna czujność podczas powodzi
- odświeżanie dachu w zimie
- brak możliwości zameldowania w DNW
- brak przepisów dla DNW
- racjonalne / oszczędne zużywanie wody







Angielski	Polski	Niemiecki
After deck	Pokład rufowy	Hinterdeck
Afterpeak	Skrajnik rufowy	Achterpiek
Aground	Na mieliźnie	Grundberührung
Air vent	Otwór odpowietrzający	Luftloch
Air-acetylene welding	Spawanie acetylenowo-powietrzne	Autogenschweißen
Alloy	Stop	die Legierung
Amidships	Śródkręcie	Mittschiffs
Amount	Suma, ilość	Anzahl
Anchor	Kotwica	Anker
Anchor beam	Trzon kotwicy	Ankerstock



Fot. J. Kubajczyk

## WYWIAD

Na nasze pytania odpowiada  
**Jędrzej Gawerski** – Prezes Zarządu  
ODRATRANS-PORTY Sp. z o.o.



- **Proszę opowiedzieć coś o Pana zainteresowaniach**  
Bardzo lubię grać w brydża, przebywać na łonie natury, a jeżeli to możliwe przy okazji wędkować lub zbierać grzyby.

- **Co jest największym wyzwaniem w Pana codziennej pracy?**  
Pozyskiwanie klientów, wykonywanie codziennej pracy w sposób przynoszący wymierne efekty i satysfakcję.
- **Nigdy nie będę w stanie tolerować...**  
Nieuczciwości i ludzi konfliktowych bez konkretnej przyczyny.
- **Jeśli miałby Pan mieszkać za granicą, to jaki kraj by Pan wybrał i dlaczego?**  
Nie zastanawiam się nad tym, ponieważ nie wyobrażam sobie życia poza Polską.
- **Czy jest Pan fanem jakiegoś sportu?**  
Często staram się oglądać w telewizji grę w bilard (snooker). Ze sportów bardziej dynamicznych lubię koszykówkę i żużel oglądane na żywo.

- **Książka, film czy dobra muzyka – co najlepiej pozwala się Panu zrelaksować?**  
Najbardziej relaksuję się oglądając filmy przyrodnicze zarówno ze świata zwierząt, jak i roślin.
- **Zawsze śmieję się...**  
Na dobrych filmach komediowych.
- **Cechy, których szukam wśród otaczających mnie osób, to...**  
Lojalność, poczucie humoru i otwartość na drugiego człowieka.
- **Marzę o tym, aby zwiedzić...**  
Poznać nieskażone cywilizację, lasy i jeziora Kanady i Syberii.



## Pismo firmowe Grupy Kapitałowej **ODRATRANS**

