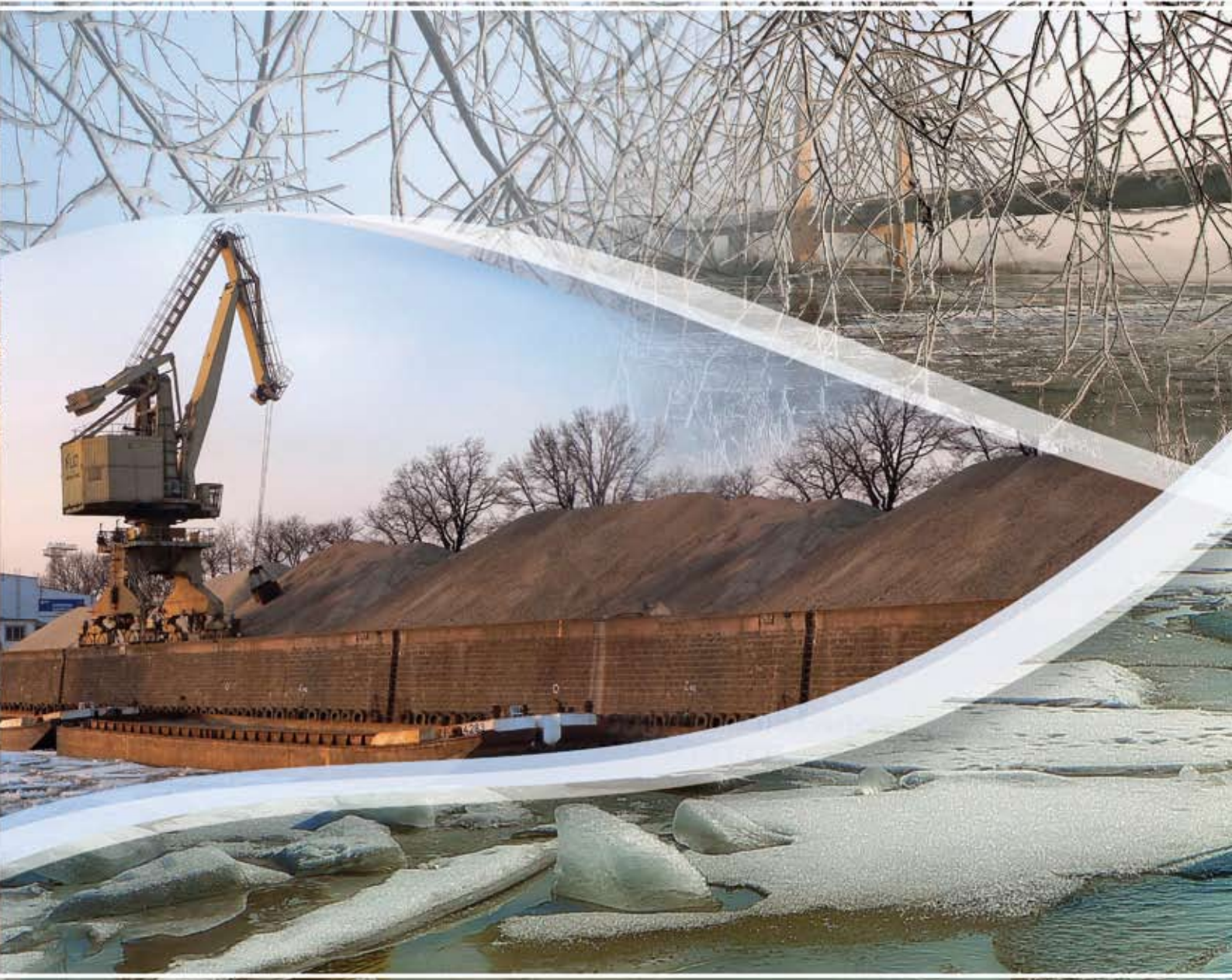


magazyn **ZEGLUGOWY**

NR I(7)/2007 (I-III 2007)



ODRATRANS
GRUPA KAPITAŁOWA

OD REDAKCJI



Drodzy Czytelnicy!

Bez chrupiącego śniegu pod nogami i trzaskającego mrozu wkraczamy z jeszcze ciepłym, siódmym numerem naszego Magazynu Żeglugowego w pierwszy, zimowy kwartał 2007 roku. Mamy nadzieję, że czekaliście na nas. E-maile od Państwa sprawiają nam cały czas wielką radość i staramy się zawsze wyjść naprzeciw Państwa opiniom i oczekiwaniom. Mamy nadzieję, że znajdziecie odbicie tego w artykułach naszego Magazynu.

Nasz adres pozostaje bez zmian (redakcja@odratrans.com.pl) i jest otwarty na Państwa opinie, propozycje i sugestie.

Właściwie nie wiadomo jaka jest ta zima. Czy łaskawa, bo pozwala na utrzymanie otwartych szlaków żeglugowych, którymi ODRATRANS stara się przewieźć jak najwięcej towarów. Czy paskudna, bo nie daje za wiele okazji do wyrwania się na narty, kulig albo inne zimowe szaleństwo. Chociaż krajobraz za oknem niezbyt zimowy, to pozwalamy sobie przypomnieć Państwu w tym numerze Magazynu Żeglugowego, jak ta pora roku powinna wyglądać, na puszczyście-śnieżnych zdjęciach.

Początek roku to dobry czas na podsumowania i taką właśnie analizę osiągnięć ODRATRANS znajdziecie Państwo w tym numerze.

ODRATRANS nie zapada w zimowy sen i dynamicznie wchodzi w nowy rok. Firma wzbogaciła swoją flotę o kolejną jednostkę typu barka motorowa 80m, M/S Anna, która będzie wykonywać przewozy w rejonie MLK, dolnego Renu i krajach Beneluxu.

W tym numerze Magazynu Żeglugowego możecie też Państwo zaznajomić się szerzej z tematem certyfikacji kodeksu higieny, który jest integralną częścią systemu jakości GMP, i dowiedzieć się na jakim etapie wdrażania systemu znajduje się obecnie nasza firma. Dzięki pozytywnej weryfikacji kodeksu higieny będziemy mogli przewozić oraz poszerzyć paletę transportowanych obecnie pasz i zbóż.

Zapraszamy również do naszych stałych rubryk, takich jak Rozmaitości, Rozmowy czy Historia Żeglugi Śródlądowej, w których znajdą Państwo wiele interesujących i przydatnych informacji. Przyjemnej lektury!

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

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

Iwona Marszał,

Tomasz Siemieńczuk

SPIS TREŚCI

| | |
|--------------------------------------|----------|
| Rozmaitości | str. 2 |
| Wiadomości z Działu Handlowego | str. 3,4 |
| GMP w ODRATRANS S.A. | str. 5,6 |
| Historia żeglugi śródlądowej | str. 7,8 |
| Technika | str. 9 |
| Słownik | str. 10 |
| Wywiad | str. 10 |

Rada Nadzorcza

Uchwałą Nr 1/2007 z dnia 08.01.2007r. Rada Nadzorcza Odra Logistics Sp. z o.o. odwołała Członka Zarządu Spółki Pana Cezarego Zielińskiego.

Technikum Żeglugi Śródlądowej

Dnia 18.01.2007r. na sesji Rady Miejskiej nie ratyfikowano 4-letniego technikum żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Jednocześnie w roku szkolnym 2007/08 w zadaniach planowych Zespołu Szkół Nr 18 przy ul. Młodych Techników 58 pozostają nadal propozycje oferty edukacyjnej dla zawodów z branży związanej z żeglugą śródlądową na poziomie klasy zasadniczej szkoły zawodowej oraz policealnej. Najbliższe ośrodki, w których można zdobyć zawód technika żeglugi śródlądowej po 4-letnim technikum, to: Zespół Szkół Nr 2 w Kędzierzynie Koźlu, Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle.

Wspólnotowy Znak Towarowy

Logo firmy ODRATRANS S.A. zostało zastrzeżone jako Wspólnotowy Znak Towarowy nr 003961992. Świadectwo zostało wystawione przez „Urząd Harmonizacji Rynku Wewnętrznego”. Zadaniem Urzędu jest rejestracja „towarowych znaków wspólnotowych”, rejestracja znaku, marki pozwala na ochronę znaku we wszystkich państwach członkowskich Wspólnoty na podstawie tylko jednego postępowania. Urząd rozpoczął działalność we wrześniu 1994 r. w Alicante w Hiszpanii. Organ ten jest odpowiedzialny za rejestrację i dalsze zarządzanie znakami towarowymi Wspólnoty, a w przyszłości także wzorami przemysłowymi, które obowiązują w całej UE. Celem Urzędu jest przyczynienie się do harmonizacji na rynku wewnętrznym w dziedzinie własności intelektualnej, a w szczególności w zakresie znaków towarowych i wzorów przemysłowych.

Portal Żeglugi Śródlądowej

Studenci Akademii Morskiej w Szczecinie założyli Portal Żeglugi Śródlądowej, w którym zamieszczają ogłoszenia Armatorów odnośnie ich usług jak i także oferty pracy. Zainteresowanych, umieszczeniem ofert pracy, dzierżawców zapraszam na stronę internetową www.portalzs.pl.

Program operacyjny infrastruktura i środowisko na lata 2007-2013

■ Zespolenie w jednym programie kilku sektorów jest swego rodzaju novum. Jednym z nich jest Sektorowy Program Operacyjny „Transport” Deficyty w Programie, dotyczące żeglugi śródlądowej:

■ Nie ma konkretnych informacji dotyczących inwestycji, nie przewiduje się sposobu monitorowania poprawy stanu dróg wodnych, tak jak w innych gałęziach transportu

■ Żegluga Śródlądowa pojawia się jako wzmianka – transport przyjazny środowisku, celem jest powstrzymanie regresu poprzez inwestycje na drogach wodnych i poprawa warunków na istniejących drogach wodnych,

Odpowiedzialny za realizację poszczególnych prac jest powołany w lipcu tego roku Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej – Pan Gajda.

Mimo, że jednym z podstawowych sektorów Projektu jest gospodarka wodna, a jej istotnym elementem jest żegluga śródlądowa, za mało mówi się o transporcie wodnym. Na poprawę stanu dróg wodnych przeznaczono 79,2 mln Euro, czyli ca. 320 mln zł.

Tyle kosztuje wybudowanie jednej śluzy na rzece. Fundusz ten ma wspierać żeglugę przez 7 lat. Odrze potrzebnych jest kilka stopni wodnych, aby stała się europejską arterią komunikacyjną. Za 320 mln zł można wybudować ok. 10 km autostrady, 1 stopień wodny zapewnia poprawę warunków nawigacyjnych na odcinku rzeki długości 20-80 km.

Lody graniczne przełamane (Odra i kanał do Schwedt w pakiecie)

Po dwóch latach przełamano wreszcie polsko-niemiecki impas; Odra graniczna będzie zmodernizowana i stanie się żeglowna oraz bezpieczniejsza pod względem przeciwpowodziowym.

Za te inwestycje po swojej stronie Niemcy dostaną zgodę na to, żeby ich barki morsko-rzeczne mogły przez nasze wody pływać do Schwedt. Są to wstępne założenia do dalszych dwustronnych negocjacji polsko-niemieckich, w wyniku których do lutego ma powstać harmono-

gram późniejszych działań.

Jeżeli ostatecznie w przyszłym roku doszłoby do międzyrządowego porozumienia, to na początek w dwóch miejscach na rzece - w rejonie Owczary-Górzycy i Gozdowice-Ognica - Niemcy odbudowałyby po swojej stronie budowle hydrotechniczne

(m.in. ostrogi). Swoje Polacy tylko by wyremontowali, ponieważ są w lepszym stanie.

Dzięki temu Odra graniczna osiągnęłaby do 1,8 m głębokości. Dla porównania: w lipcu tego roku w rejonie Górzycy było zaledwie 50 cm. Na tak udrożniony szlak mogłyby bez przeszkód wpływać łodolamacze oraz barki.

Jak szacuje Detlef Aster z Dyrekcji Wodno-Żeglugowej Wschód w Magdeburgu, tylko niemieckie inwestycje kosztowałyby odpowiednio - 8 i 5-8 mln Euro.

Andrzej Kreft, dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, ocenia, że gdyby doszło do podpisania umowy międzyrządowej, to pierwsze prace mogłyby ruszyć w latach 2008-09 i potrwałyby 15-18 miesięcy.

W ramach pakietu konieczne też będzie pogłębienie jeziora Dąbie - magazynu na spływającą krę, która jednak ma potem trudności z opuszczeniem tego akwenu. Jak poinformował Mariusz Gajda, prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej,



dzięki tym deklaracjom, które na papier w formie „harmonogramu czasowo-rzeczowego” aż do roku 2015 ma przełamać powołana grupa robocza, strona niemiecka otrzyma zgodę na żeglugę barek z Bałtyku do Schwedt, gdzie zbudowano nowoczesny port rzeczny.

W tym celu należy zmodernizować przepływ Klucz-Ustowo po stronie polskiej, z którego Odrą Zachodnią niemieckie jednostki wpływałyby na przyszły kanał HoFriWa, a nim docierałyby do Schwedt.

Drodzy Dzierżawcy!

W związku z zakończeniem kolejnego roku nawigacyjnego dla naszej floty, chcielibyśmy krótko podsumować to, co wydarzyło się w minionym roku. Był on dla nas wszystkich szczególnie trudny, głównie za sprawą przedłużającej się zimy, która praktycznie do końca kwietnia uniemożliwiła sprawny rozruch, a przez to pełne zaangażowanie jednostek w plany przewozowe. Ambitne



plany pierwszego kwartału 2006 były przygotowywane na podstawie zakładanej, krótszej konserwacji podnośni Niederfinow. O ile prace te zakończyły się o czasie, o tyle w rozpoczęciu przewozów przeszkodziła nam mroźna zima, która spowodowała oprócz polskich szlaków wodnych, zamknięcia na terenie Niemiec (OSK, OHK, Mittellandkanal oraz Dolna Havela i kanał Elbe-Havel). To poskutkowało ujemnym wynikiem ze sprzedaży usług transportowych praktycznie wszystkich grup ładunkowych dla większości wymienionych w planach kontrahentów. Na brak realizacji planu budżetowego poza warunkami pogodowymi miało wpływ kolejne wydarzenie losowe – marcowy wyciek wody na kanale Dortmund-Ems, a przez to ponad miesięczne zatrzymanie żegluga jak i przerwanie prac hydrotechnicznych wykonywanych przez naszą flotę w rejonie Münster.

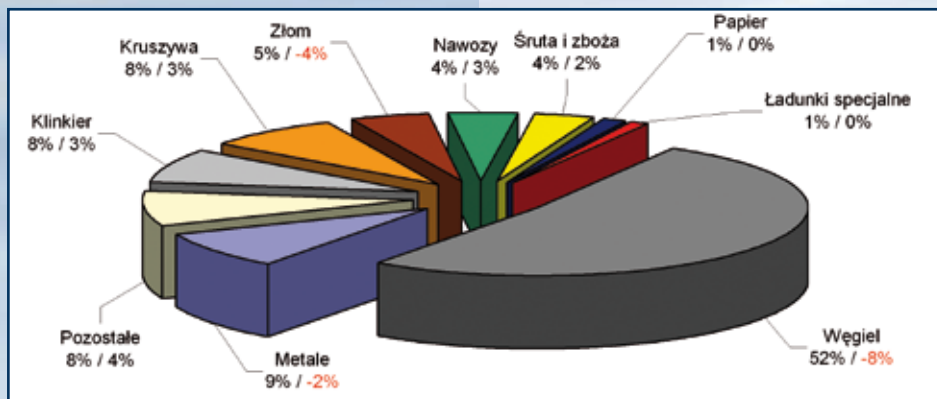
W związku z opisanymi powyżej utrudnieniami wystąpiła na rynku nadpodaż oferowanych po zimie ładunków, co zaowocowało

wyższym o tej porze niż w latach poprzednich zaangażowaniem całej floty. Z drugiej zaś strony, był to szczególnie trudny okres dla nas wszystkich, ponieważ jak pamiętamy, z dniem 1 maja 2006r. Odratrans S.A. wydzierżawiła zorganizowaną część przedsiębiorstwa Żegluga Bydgoska S.A. Fakt ten spowodował konieczność reorganizacji struktur oraz wyznaczenia nowych zadań i kompetencji dla nowej grupy dyspozytorskiej i handlowej, a także dla służb technicznych i administracyjnych. Staraliśmy się jednocześnie aby te zmiany nie wpłynęły

znacząco na współpracę pomiędzy Odratrans S.A. a dzierżawcami. Patrząc obecnie z perspektywy minionego roku bardzo pozytywnie oceniamy proces połączenia działań operacyjnych obu armatorów. Z pewnością polepszył się przez to wizerunek Grupy Kapitałowej ODRATRANS, ocenianej tak na rynku, jak i przez instytucje finansowe, jako spójny podmiot realizujący założoną strategię.

Pomimo przeciwności pogodowych udało się zrealizować założony plan ilościowy, jak i wartościowy. W porównaniu do roku 2005 flota ODRATRANS wykonała o 20% większy tonokilometraż (tkm) uzyskując, pomimo negatywnego trendu kursu walut, podobny wzrost obrotów. Pamiętać też musimy, iż znaczna część floty pracowała przy kontraktach hydrotechnicznych na terenie Niemiec. Rok 2006, podobnie jak w poprzednich latach, był pod kątem struktury przewozów zdecydowanie rokiem węgla. Ponad połowa wszystkich przewozów to relacje: krajowa Gliwice-Wrocław, a także eksportowa ze Szczecina do Berlin-Reuter. Gdyby nie końcówka roku, w której nastąpiły zakłócenia w wydobywaniu, a także problemy z zapewnieniem regularności dostaw kolejowych, to wolumen mógłby przekroczyć ilości roku 2005. Widzimy też zdecydowaną poprawę w efektywności wykorzystania floty po wprowadzeniu systemu pchanego dla dostaw węgla do elektrociepłowni Vattenfall Berlin. Udało się dzięki temu uniknąć kolejnych nieprzyjemności związanych z nieprzestrzeganiem przez załogi ustalonego regulaminu porządkowego. To zdecydowanie polepszyło nasz wizerunek w oczach tak poważnego odbiorcy. To co będzie zapewne wymagało poprawy w tym roku to utrzymanie ze strony Niemców stałej rytmiki wyładunków, tak aby nie powtarzały się kumulacje floty oczekującej w Berlinie.

W tym roku odnotowaliśmy także wyraźny wzrost przewozów kruszyw, głównie za sprawą współpracy ze Szczecińskimi Kopalniami Surowców Mineralnych. Udało nam się również zrealizować zakładane wolumeny w transporcie klinkieru w relacji Misburg-Berlin, a także dobrze oceniamy realizację kontraktu przewozu cementu z Eisenhüttenstadt-Hamburg. Generalny spadek udziałów w eksporcie węgla i złomów, a także imporcie metali udało się nam zrównoważyć przez wzrost przewozów materiałów budowlanych oraz nawozów, sruł i zbóż. Strukturę przewozów w roku 2006 wraz ze zmianą procentową do roku ubiegłego pokazuje poniższy diagram:



Jeżeli natomiast spojrzymy na strukturę przewozów wg obsługiwanych relacji, widoczne jest ewidentnie większe zaangażowanie naszej floty w przewozy zagraniczne, głównie w eksporcie. Cieszymy się także ze wzrostu udziałów w przewozach wewnętrznych, które pomimo niższych frachtów pozwalają nam stabilizować obroty, a także realizować trasy powrotne naszych jednostek w rejon Berlina / Szczecina.

Poniżej struktura przewozów wg zrealizowanych tkm w podziale na relacje w roku 2006 wraz ze zmianą procentową do roku 2005. Widoczna jest tendencja wzrostu udziału w przewozach zagranicznych, nasza flota jest zaangażowana na relacjach transgranicznych i wewnętrznych w 77% i od 2003 roku udział ten wzrósł o 17%, a od momentu wstąpienia do Unii Europejskiej o 12%.

Rok 2007, pod kątem zaangażowania floty, został zaplanowany na równie ambitnym poziomie jak 2006. Celem głównym dla służb handlowych jest możliwie jak największe obsadzenie floty w kontraktach stałych, do których coraz częściej jesteśmy zapraszani przez partnerów zagranicznych. To zagwarantuje nam jak i Państwu stały i przewidywalny poziom obrotów. W przypadku pozostałych wykonywanych relacji będziemy chcieli wprowadzić dla Państwa zmodyfikowane zasady rozliczeń, które będą regulować dodatkowe i najczęściej sporne elementy Państwa usług, takie jak puste ponadnormatywne przeloty, bądź postojowe. Planujemy także, tam gdzie to możliwe, wprowadzanie nowych rozwiązań organizacji floty w formie systemów pcha-

nych, a także rozszerzenie kompetencji i zdolności pływania jednostek poprzez modernizację. Planujemy także dalszy rozwój potencjału floty poprzez zakup kolejnych jednostek typu barka motorowa, bądź większe barki pchane. Bardzo nam też zależy na certyfikacji jak największej ilości floty (program GMP) dla przewo-

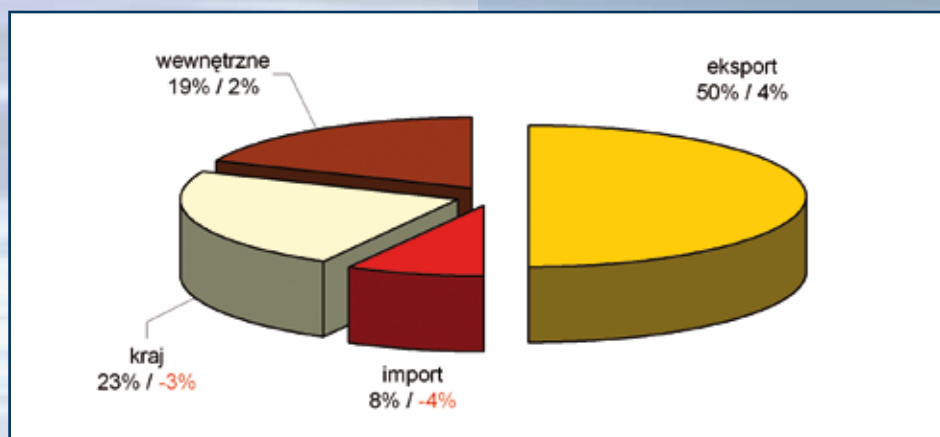


zów żywności. Ten profil przewozów, jak i nasze intensywne zaangażowanie się w przewozy materiałów niebezpiecznych, pozwolą, dzięki specjalizacji i wyższej odpowiedzialności, uzyskać lepsze wyniki choćby w formie wyższych frachtów.

Na koniec, w imieniu Zarządu i pracowników ODRATRANS S.A. chciałbym podziękować Państwu za trud i zaangażowanie włożone w realizację naszych wspólnych planów. Wierzymy, że kolejny rok, dzięki lepszym doświadczeniom, usprawnieniom i efektywniejszemu wykorzystaniu okazji rynkowych, pozwoli Państwu równie spokojnie patrzeć w przyszłość.

Jacek Zawodny

Wiceprezes Zarządu ODRATRANS S.A.



KODEKS HIGIENY / GMP - INFORMACJA DLA DZIERŻAWCÓW /KAPITAŃÓW

Standard GMP+ to system zapewnienia bezpieczeństwa zdrowotnego pasz, będący elementem całego, rozbudowanego systemu bezpieczeństwa żywności. Jest to pierwszy, ważny etap działań podejmowanych w produkcji, magazynowaniu oraz transporcie pasz, które stanowią podstawę w żywieniu zwierząt rzeźnych. Spożycie zdrowej i „bezpiecznej” paszy przez zwierzęta daje gwarancję wyprodukowania zdrowego i „bezpiecznego” mięsa spożywanego przez człowieka. Nadzór nad bezpieczeństwem zdrowotnym pasz jest zatem kluczowym, istotnym elementem działań zmierzających do wyprodukowania zdrowej i bezpiecznej żywności.

Standard GMP+ to ustalony i opracowany zbiór zasad i wymogów, które należy przestrzegać zarówno w produkcji, magazynowaniu oraz **transporcie** pasz. Przestrzeganie tych zasad i wymogów obowiązuje odpowiednio wszystkich pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo transportu pasz i art. żywnościowych. Działania tych pracowników powinny być zgodne z procedurami ustalonymi w oparciu o standard GMP+. Rzetelne wykonywanie procedur – obec-

nie formułowanych przez Zespół wdrażający standard GMP+ w firmie „Odratrans” S.A. zapewni otrzymanie przez przewoźnika certyfikatu potwierdzającego wymaganą jakość usług transportowych.

Dlaczego wdrażamy GMP+ w Odratrans S.A.?

- Taki jest wymóg prawa - obowiązujące prawo żywnościowe wymaga, aby w całym łańcuchu dostaw żywności i pasz wdrożyć standardy zapewnienia bezpieczeństwa zdrowotnego.
- Takie są oczekiwania klientów – nasi klienci oczekują że, do lipca roku 2007 wszystkie barki przewożące żywność lub pasze uzyskają certyfikaty - potwierdzające wdrożenie standardu bezpieczeństwa zdrowotnego tzw. GMP+.
- Nie uzyskanie certyfikatu, przyznawanego osobno dla każdej barki pozbawi możliwości przewozu żywności i pasz.

Informujemy, że trwają przygotowania kapitanów i dzierżawców w związku z certyfikacją KODEKSU HIGIENY, dotyczącego przewozu pasz i zbóż.

Weryfikacje odbędą się w Magdeburgu i okolicy; Bülstringen i Haldensleben a przede wszystkim w Berlinie.

W Berlinie postaramy się podstawić do certyfikacji od 6 do 7 statków na dzień.

Osoby weryfikujące nasze jednostki z firmy Schutter, z którą podpisaliśmy umowę, będą sprawdzać kapitanów pod względem prowadzonej dokumentacji i zapisów przewożonych na pokładzie.

Audit na poszczególnych jednostkach będzie polegał na:

- wzrokowej ocenie ładowni (sprawdzeniu stanu technicznego i czystości);
- przeglądaniu prowadzonych zapisów (obowiązujące na jednostkach formularze);
- rozmowie kontrolujących z kapitanem i członkami załogi odnośnie prowadzonych praktyk w zakresie przewozu pasz i składników żywności;

Załoga powinna mieć na statku następujące dokumenty, wydawane w Szczecinie:

- Kodeks Higieny – zbindowany dokument dwujęzyczny, zawierający poszczególne plany pracy oraz listę ładunków z procedurą czyszczenia.

Przed każdym rejsem ze zbożem i paszą do pobrania są następujące formularze:

- 1) zaświadczenie od lekarza weterynarii
- 2) oświadczenie o stanie zdrowia
- 3) formularz 3 ostatnich ładunków przed rejsem z paszą i zbożem
- 4) instrukcja do poszczególnych planów





pracy, które kapitanowie/dzierżawcy muszą wypełniać i następnie przechowywać dokumentację na pokładzie statku – jest to wymóg, aby później móc przedłożyć pełną dokumentację jednostce certyfikującej podczas weryfikacji Kodeksu Higieny

5) do pobrania są również woreczki służące pobieraniu próbek, na wypadek, gdyby nie było jednostki inspekcyjnej sprawdzającej ładownię przed załadunkiem pasz i zbóż

6) w magazynie u pana Praczkowskiego znajduje się środek dezynfekujący, za pomocą którego będzie można wyczyścić ładownie po przewozie ładunków zakazanych i kwalifikujących się do późniejszego mycia z detergentem

BARDZO WAŻNE JEST, ABY KAPITANOWIE POBIERALI OD JEDNOSTKI KONTROLNEJ WYZNACZONEJ DO PRZEPROWADZENIA KONTROLI ŁADOWNI, PRZED ZAŁADUNKIEM PASZ I ZBÓŻ KOPII RAPORTU LCI I PRZECHOWYWALI JĄ NA POKŁADZIE STATKU JAKO DOKUMENTU KODEKSU HIGIENY.

Audyty wewnętrzne planujemy przeprowadzić w połowie i końcu lutego, natomiast pierwsze certyfikacje, przeprowadzane przez firmę Schutter w marcu. Koszty certyfikacji będą ponosić dzierżawcy tak jak w rozliczeniu wykonania usługi przewozowej, tj. w uzgodnionym procentowym udziale w należności, pozostałą część płaci ODRATRANS.

Wymogi ogólne

- Zachowywać kopię raportu z kontroli ładowni (LCI) i protokołu pobrania próbek - w przypadku gdyby inspektor nie pozostawił tych dokumentów należy się o nie upomnieć, o ewentualnych problemach powiadomić dyspozytora.
- Nie przyjmować zlecenia na przewóz żywności i pasz, jeżeli jeden z trzech ostatnich ładunków znajduje się na LIŚCIE ZAKAZANYCH WCZEŚNIEJSZYCH ŁADUNKÓW (załącznik nr 1 do Kodeksu Higieny).

Prowadzenie zapisów

- Odnotowywać przewożone ładunki w Księdze pokładowej, podając zastosowaną metodę czyszczenia lub dezynsekcji

- W przypadku braku inspektora przy załadunku wypełnić „List protestacyjny” (Plan pracy nr. 12)
- W przypadku niezgodności (reklamacji, uszkodzenia ładunku, nieprzewidzianych zdarzeń wypełniać „Formularz zarządzania jakością” (Plan Pracy nr. 13)
- Wypełniać przed każdym rejsem OŚWIADCZENIE O STANIE ZDROWIA i „Listę Zastosowanych Procedur” (Plan Pracy nr. 14)

Mycie i czyszczenie ładowni

- Posiadać na statku w dostatecznej ilości środki do mycia i dezynfekcji ładowni, rozprowadzane przez Oddział w Szczecinie.
- Wybierając metodę czyszczenia ładowni posługiwać się LISTĄ CZYSZCZENIA (załącznik nr 2 do Kodeksu Higieny).
- Naczynia używane do magazynowania, przenoszenia, odmierzania detergentów powinny być oznakowane, wykonane z materiału nietłukącego się i nie powinny być używane do innych celów.
- Zabezpieczać sprzęt do czyszczenia na pokładzie statku, sprzęt powinien być w dobrym stanie, czyszczony po każdym użyciu i przechowywany w wyznaczonym miejscu.

*Iwona Marszał,
Koordynator ds. Współpracy
Międzynarodowej ODRATRANS S.A.*



COGITO ERGO SUM

Po przedstawieniu w poprzednim numerze początków regulacji rzeki Odry chciałbym przejść do tematu uprawiania żeglugi na Odrze. Jak przystało na osobę związaną zawodowo z tematem rozpocznę opis od Górnej Odry, gdyż już w XVIII wieku ówczesni budowniczy wiedzieli że rzekę należy regulować i budować stopnie wodne począwszy od górnego biegu, a nie jak zrobiono na Wiśle ze stopniem Włocławek w środkowym biegu.

Wiadomości o statkach na Odrze pochodzą już z 1243 roku. Jednak początki żeglugi i spławu drewna na górnej Odrze były utrudnione z uwagi na kręty bieg rzeki, częste rozgałęzienia oraz liczne przeszkody naturalne, jak mielizny, a nade wszystko ze względu na liczne jazy i tamy piętrzące wodę dla młynów. W XII w. Na całej Odrze było około 20 takich jazów.

W miarę zaludniania się brzegów Odry trudności żeglugi zwiększały się na skutek wzrostu liczby stacji celnych pobierających opłatę na rzecz panujących książąt. W miarę szybkiego rozwoju miasta Koźle rozwijał się również transport drogą wodną. W 1616 r. cło pobierane od statków na Odrze przynosiło dość pokaż-

ny dochód. W 1641 r. Każdy statek przepływający Odrą przez Koźle płacił miastu 22 grosze 6 hellerów, co przynosiło miastu 363 talary dochodu. Najazd Szwedów spowodował w 1642 r. upadek miasta jak również żeglugi. Dopiero w latach siedemdziesiątych XVII w. ożywił się ruch statków na Odrze. Statki kursowały od Raciborza do Wrocławia i dalej w dół rzeki. Najczęściej przewożono płody rolne, mąką i sól i tak udokumentowany jest przewóz 106 miar (Fasser) mąki dwunastoma statkami z Wrocławia do Raciborza. Następna wojna – trzydziestoletnia spowodowała następny okres stagnacji. Dopiero rok 1743 zapoczątkował nieznaczne ożywienie żeglugi. W 1751 r. kupcy węgierscy założyli w Koźlu skład soli potasowej i prowadzili ożywiony handel z Wrocławiem transportując sól drogą wodną statkami o nośności rzędu 20-40 ton. Były to więc statki małe o drewnianych kadłubach, a ich napęd stanowiły wiosła lub żagle. Oczywiście Odra nie była wówczas drogą wodną w obecnym znaczeniu. Pierwsze roboty regulacyjne przeprowadzono już w XII w., lecz celem ich była jedynie ochrona przed powodzią. Dopiero po XVIII w. zaczęto stosować do regulacji Odry metodę przekopów, której głównym

propagatorem był Neuwetetz – mianowany w 1746 r. inspektorem budów wodnych i wałów. Na górnej Odrze w latach 1770 – 1780 wykonano przekopy w rejonach Racibórz i Opole. W 1780 r. rozpoczęto budowę w Koźlu nowego jazu w wysokości 7 stóp (2,135 m), oraz śluzy dla statków. Zrodzona w XVIII w. myśl połączenia drogą wodną tworzącego się nowoczesnego ośrodka przemysłowego w rejonie Gliwic i Zabrze stwarzała szansę łatwiejszego dostępu do rynków zbytu i źródeł surowców. 25.08.1789r. minister von Hoym uzyskał od króla Prus Fryderyka Wilhelma II zezwolenie na budowę Kanału Kłodnickiego. Jak zakładano w projekcie, celem budowy kanału było udostępnienie produktów Górnego Śląska innym ziemiom nadodrzańskim, transport produktów hut w Miedarach i Sławięcicach, oraz stworzenie z miast Gliwice i Koźle silnych ośrodków handlowych. Najważniejszym jednak celem przyszłości było po uregulowaniu Odry zaopatrywanie w węgiel za Śląska Berlina. Historia budowy Kanału Kłodnickiego to odrębny temat. W roku 1812 oddano dla żeglugi cały kanał o długości 40,7 km. W pierwszym roku po otwarciu przewieziono 4200 ton ładunków, a w 1852 r. 88,1 tyś. ton. Największe na-

5. Von Km.215 bis Km.260.
(Breslau)



Verlag von Dietrich Reimer, Berlin.



silenie przewozów odnotowano w 1910 r. – 40 tys. ton w górę kanału i 105 tys. ton w dół kanału. Kanałem Kłodnickim przepływało wówczas 1000 statków w ciągu roku. Jednocześnie z modernizacją kanału prowadzono prace regulacyjne na Odrze, pogłębiono płytkie miejsca rzeki, wybudowano śluzy przeciągane przy mostach koło Opola i Koźła, a przez oczyszczenie koryta rzeki z pni drzew i kamieni umożliwiono ruch statków Odrą od Wrocławia do Raciborza, a nawet Chałupek. Wykonana w latach dwudziestych XIX w. spowodowała znaczny wzrost ruchu statków. W 1859 r. w powiecie kozielskim było 27 właścicieli posiadających 37 statki. W samym Koźlu w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia siedmiu mieszkańców miasta posiadało 12 statków. Rozwijający się w szybkim tempie przemysł Górnego Śląska stale zwiększał swe potrzeby przewozowe. Stan Odry na przełomie XVIII i XIX w. już nie spełniał wymagań, szczególnie jeśli chodzi o transport towarów masowych. Na początku XIX w. rząd pruski postanowił racjonalniej podejść do regulacji rzek, również i Odry. W 1819 r. spisano tzw. protokół bogumiński, który stał się aktem inauguracyjnym zdecydowane prace regulacyjne na Odrze. Na podstawie średniej rocznej

wody przyjęto szerokości minimalne dla poszczególnych odcinków rzeki, i tak :

- Odcinek Racibórz – Koźle – 68 m
- Odcinek Koźle – Krapkowice – 72 m
- Odcinek Krapkowice – ujście Małej Panwi – 78 m
- Odcinek ujście Małej Panwi – ujście Nysy Kłodzkiej – 83 m.

Protokół bogumiński zawierał także inne znaczące postanowienia: wszelkie budowle regulacyjne (także zabezpieczenia prywatnych brzegów) powinny obciążać jedynie państwo.

W myśl wspomnianych wytycznych do 1943 r. wykonano 5432 ostrogi, oraz 262 tys. tam równoległych na całej Odrze. Pierwsze prace regulacyjne na Odrze między Raciborzem a Koźlem przeprowadzono w latach 1790 – 1812 przez co osiągnięto tu przeciętną głębokość 0,6 m. Prowadzona w trakcie budowy Kanału Kłodnickiego, a ukończona w 1866 r. regulacja Odry od Koźła do ujścia Nysy Kłodzkiej nie dała zamierzonych rezultatów – trudno było utrzymać stałą dostateczną głębokość rzeki wobec znacznego (około 14,7 %) skrócenia jej biegu licznymi przekopami. Po 1868 r. wykonano w okręgu opolskim uzupełniającą regulację, której wynik był już częściowo pozytywny – wzrosły głębokości odcinka Opole

– Wrocław. Wiosną 1880 r. przebudowano w Koźlu jaz powodziowy na jaz zwykły, zapewniając możliwość dowolnego spływu wody oraz jej piętrzenia. W końcu XIX w. ruch budowlany na Odrze wzmógł się, szczególnie po utworzeniu w 1874 r. osobnej administracji budowlanej dla Odry – Oderstrombauverwaltung. Przeprowadzone przez nią prace regulacyjne na środkowej Odrze umożliwiły żeglugę barkom 400 tonowym. Powyżej Wrocławia barki te nie mogły pływać, ze względu na zbyt wąskie śluzy we Wrocławiu, Oławie, Brzegu i Opolu. Wynikająca z potrzeb transportowych konieczność zapewnienia żeglowności dla barek 400 tonowych także na górnej Odrze spowodowała decyzję o kanalizacji tego odcinka rzeki. O tym, jak przebiegała dalsza przebudowa górnej Odry i jak rozwijał się transport śródlądowy na tym odcinku aż do roku 1944 opowiem w następnym numerze.

Janusz Fąfara
Dyspozytor ODRATRANS S.A.

BARKA MOTOROWA „ANNA”

Na początku stycznia 2007r. ODRATRANS S.A. zakupiła barkę motorową o nazwie ANNA.

Jest to stalowy frachtowiec, zbudowany w Berlinie-Spandau (Niemcy) w 1958r.

Barka napędzana jest przez silnik wysokoprężny marki Deutz typ RV 6 M 545, nr 2199594/599 o mocy 368 kW.

Długość frachtowca: 79,86 m, szerokość: 8,26 m, wysokość: 4,50 m. Zanurzenie wynosi 2,52 m, a nośność 1083,454 t.

Barka posiada atesty odbioru, badań i wydania decyzji o dopuszczeniu do eksploatacji ważne do czerwca 2007r.

Szczegółowe parametry barki zostały podane w poniższej tabeli:

| PARAMETR | OKREŚLENIE |
|--------------------------|--|
| Konstrukcja kadłuba | Stalowa, spawana |
| Ilość ładowni | Jednoładowniowa z rozpornicą |
| Ster | Ster strumieniowy napędzany przez silnik spalinowy typu DAF, typ 1160, 150 PS, 6 cyl. |
| GPS | Jest |
| Radar | Racal Decca RR 2175 |
| Automatyczny pilot | Jest |
| Radiotelefon | Sailor, Dantronik |
| Pomieszczenia mieszkalne | Rufowe: 3 kabiny, kuchnia (wyposażona) i łazienka; Dziobowe: 3 kabiny, kuchnia i łazienka |
| Sterówka | Sterówka hydrauliczna |



ANNA posiada monitoring ze sterówki na dziób. Burty wewnętrzne i podłoga są wykonane ze stali.

ANNA ma segmentowe (składane) pokrywy i została zakupiona z przeznaczeniem na przewozy w Europie Zachodniej, szczególnie na Renie.

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

Mirosław Kozak – Specjalista ds. Techniki ODRATRANS S.A.





| Angielski | Polski | Niemiecki |
|------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Anchor shank | Trzon kotwicy | Ankerstock |
| Angle bar | Kątownik | Winkel |
| Apron | Nakładka wewnętrzna dziobni | Lasche |
| Arc | Łuk | Bogen |
| Arc-oxygen torch | Palnik łukowo-tlenowy | Lichtbogen-sauerstoff-brenner |
| Arc cutting | Cięcie łukowe | Das elektrisches trennen |
| Arc welding | Spawanie łukowe | Lichtbogenschweißen |
| Area | Obszar | Fläche |
| Assembly | Zestaw, montaż, składanie | Versammlung, montage |
| Astern | Tylni | Achtern |

WYWIAD

Na nasze pytania odpowiada Pan Andrzej Montwiłł - Prezes Zarządu spółki Porty Żeglugi Bydgoskiej Sp. z o.o.



■ Co Pana najbardziej fascynuje w wykonywanej pracy i jest w niej najtrudniejsze?

Przewidzieć co będzie jutro bo jutro może być różnie;) Zabraknie wody w Wiśle i nie będzie można kopać piasku. Przewidzieć łagodną zimę i na przekór wieloletnim przyzwyczajeniom nie wprowadzić firmy w zimowy sen a kopać piach na Wiśle. A tak na poważnie to moim najpoważniejszym wyzwaniem jest odzyskanie dawnej pozycji Żeglugi Bydgoskiej na Wiśle co wpisuje się w filozofię całej Grupy Kapitałowej! Na własne życzenie w ostatnich trzech latach oddaliśmy pole konkurencji zostawiając tutaj złom. To był błąd tym bardziej, że rynek piasku, robót hydrotechnicznych i ponadgabarytów rośnie.

■ U ludzi najbardziej cenię ...

Uczciwość, życzliwość, chęć pomocy innym. W pracy cenię sobie również zaangażowanie zawodowe i rzetelność. Nigdy natomiast nie

będę w stanie tolerować chamstwa i nielojalności. Nie lubię podchodów, koterii i ludzi, którzy idą po trupach.

■ Pana ulubiony film/książka/zespół to

Książki, które zmuszają do refleksji, np książki Paulo Coelho (Zair, Pielgrzym, Alchemik), R. Kapuścińskiego, S. Lema. Filmy: Gwiezdne Wojny, Władca Pierścienia, Shrek czyli rozrywka ale i Pianista, Szeregowiec Rain czyli filmy o człowieczeństwie w okrutnym świecie wojny i nienawiści. Ulubiona muzyka: Pink Floyd, Vangelis, J.M. Jarre, Mike Oldfield, Czesław Niemen, Perfekt.

■ Co Pana najłatwiej potrafi rozśmieszyć?

Trudno powiedzieć. Lubię się po prostu śmiać i uśmiechać. W domu bo jest wtedy ciepło wśród najbliższych. W pracy bo to pomaga nie tylko mnie ale i pracownikom. Atmosfera jaką tworzę jest równie ważna jak sposób w jaki pracuję.

■ Czy jest miejsce, które chciałby Pan szczególnie zwiedzić i dlaczego?

Rzec by można, że cały świat. W dzieciństwie marzyłem o Alhambrze i świętych miastach Inków. Alhambrę zwiedziłem. Zostało mi zobaczyć jeszcze święte miasta Inków ale również norweskie fiordy, szkockie destylarnie whisky, Luwr w Paryżu, Madryt i Lizbonę.

■ Pana pasja to...

Życie. Mamy tylko jedno i dlatego trzeba zawsze żyć tak aby nie żałować straconych dni, tygodni czy miesięcy. Dlatego żyję intensywnie, barwnie, czerpiąc z życia to co piękne i robiąc zawsze kilka rzeczy na raz,

kochając i ceniąc przy tym ludzi, których spotykamy.

■ Jak Pan spędza wolny czas?

Tak naprawdę to mam go niewiele. Interesuje się wieloma sprawami. Dlatego dużo czytam zarówno prasy codziennej jak i periodyków o tematyce ogólnej i zawodowej. To samo dotyczy opracowań czy książek. A jak już się wyrwę na „wieś” to spędzam dni na pływaniu, czytaniu, drobnych robotach gospodarskich.

■ Czy jest Pan typem sportowca? Jeśli tak, to jaki jest Pana ulubiony sport?

Jestem ale czynnie go już nie uprawiam. Moją pasją jest wioślarstwo. Jak zacząłem w 1971 roku tak nic się nie zmieniło. Zacząłem od trenowania i startów, teraz jestem sędzią ale działaczem w klubie AZS Szczecin i Wojewódzkiej Federacji Sportu.

■ Jeżeli mógłby wybrać Pan inny kraj do zamieszkania to byłby to...

Chyba nie ma takiego kraju. Kocham Polskę z jej wadami, zaletami. Mam chyba, jak większość z nas, zbyt dużo namiętności w sobie aby żyć w jakimś spokojnym, cichym i uporządkowanym kraju. Ale jakbym musiał to padło by na Kanadę bo jest piękna swoją przestrzenią, przyrodą i ludźmi.

■ Moja rodzina to dla mnie ...

najwyższa wartość. Wokół rodziny i domu kręci się moje życie. Jestem z gruntu samotnikiem i tylko rodzina mnie z tego wyrwa.

Pismo firmowe Grupy Kapitałowej **ODRATRANS**

