

# magazyn ZEGLUGOWY

NR 2(8)/2007 (IV-VI 2007)



**ODRATRANS**  
GRUPA KAPITAŁOWA



# OD REDAKCJI



Drodzy Czytelnicy!

W wiosennym czasie wszystko budzi się do życia, a więc i w ODRATRANS powstają nowe plany oraz podejmowane są odważne decyzje. Jedną z nich jest przejęcie 20 kwietnia 2007r. większościowego pakietu 72% akcji firmy Deutsche Binnenreederei AG (DBR AG) z siedzibą w Berlinie. To historyczny moment dla obydwu spółek, które dotychczas funkcjonowały na tym samym rynku praktycznie jako konkurencyjne firmy świadczące usługi przewozowe. Grupa ODRATRANS dysponuje zatem obecnie najliczniejszą flotą oraz potencjałem przewozowym w Europie Zachodniej. Więcej o powyższych zmianach w naszej Grupie Kapitałowej przeczytacie Państwo w następnym wydaniu Magazynu Żeglugowego.

Startujemy z nową energią w sezon 2007, wiedząc że poprzedni nie został zmarnowany. Za poprzedni 2006 rok otrzymaliśmy „Medal Europejski” przyznany przez Business Centre Club i Urząd Komitetu Integracji Europejskiej. Odnaczenie to jest tym cenniejsze, że nagradza firmy, które spełniają wysokie standardy ISO obowiązujące w Unii Europejskiej.

Aby dostawać nagrody musimy wywiązywać się ze zobowiązań wobec naszych klientów, przewozić zleczone ładunki i o tym między innymi przeczytacie Państwo w ciekawym artykule zamieszczonym na stronach 7 i 8. Dowiedzą się Państwo z niego, że podczas transportowania trzech pchaczy można napotkać wiele ciekawych przygód.

Poczynając od lutego 2007r. ODRATRANS czynnie uczestniczy w działaniach Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej (WIO), która stworzona została w celu promowania i zwrócenia większej uwagi na problemy Odry. Dzięki wysiłkom ODRATRANS, przywrócone zostaną obchody Dni Odry, które odbędą się w dniach 29-30 czerwca 2007r.

W ósmym numerze naszego pisma przeczytają Państwo również o Stowarzyszeniu Absolwentów Zespołu Szkół Zawodowych Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu, które w tym roku organizuje Zjazd Absolwentów i Nauczycieli Szkół Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu. Zjazd odbędzie się z okazji 60-tej rocznicy utworzenia we Wrocławiu Zespołu Szkół Zawodowych Żegluga Śródlądowej. Będzie okazją i do zabawy, i do wspomnień.

Życzymy przyjemnej lektury i już teraz zachęcamy do czytania kolejnego, dziewiątego wydania Magazynu Żeglugowego, które będzie jednocześnie pierwszym numerem naszego pisma wydanego w języku polskim i niemieckim.

Pozdrawiam wiosennie  
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
Medal Europejski .....	str. 3
Dni Odry .....	str. 4
Historia żegluga śródlądowej .....	str. 5,6
Ładunki specjalne .....	str. 7,8
Stowarzyszenie absolwentów żegluga .....	str. 9
Słownik .....	str. 10
Rozmowy .....	str. 10

Na następujących stronach wykorzystano zdjęcia Pana Janusza Fąfary: okładka, str.2, str.4, str.9, str.10.

## Przejęcie Deutsche Binnenreederei AG

Dnia 20 kwietnia 2007 r. największy polski przewoźnik śródlądowy Odratrans S.A. z siedzibą we Wrocławiu nabył pakiet 72% akcji spółki Deutsche Binnenreederei AG (DBR AG) z siedzibą w Berlinie.

Jak stwierdza Zbigniew Nowik – Wiceprezes Zarządu ds. Rozwoju Odratrans S.A. – powstał silny podmiot przewozów masowych (łącznie w 2006 roku Odratrans S.A. i DBR AG przewiozły ponad 12 mln ton), dysponujący najliczniejszą flotą pod jedną banderą w Europie (prawie 1.000 jednostek).

Działalność obu spółek skoncentrowana jest na obszarze pomiędzy rzekami Ren i Odrą z obsługą portów morskich w Hamburgu, Bremie i Szczecinie.

Grupa Odratrans/DBR w 2006 roku wypracowała obroty na poziomie 64 mln EUR (Odratrans – 31,5 mln EUR, DBR – 32,5 mln EUR). Wiceprezes Zbigniew Nowik zapowiada dalszą ekspansję Grupy na obszarze Morza Północnego i Bałtyku.

Z dniem 23.04.2007r. Wiceprezes Zarządu ODRATRANS SA, Pan Jacek Zawodny, został Członkiem Zarządu DBR AG, a od dnia 03.05.2007r. również Prezesem Zarządu spółek: DBR Lloyd i Odra Lloyd.

## GMP

Informujemy, że przeprowadzane są aktualnie audyty wewnętrzne Kodeksu Higieny na wybranych jednostkach w Szczecinie – z wynikiem bardzo dobrym, jak na razie.

Paralelnie organizowane są jeszcze szkolenia Kodeksu Higieny dla reszty kapitanów/załóg, którzy nie mogli uczestniczyć we wcześniejszych spotkaniach przygotowujących do certyfikacji.

W pierwszej połowie maja, grupa odpowiedzialna za wdrożenie i certyfikację Kodeksu Higieny planuje pierwsze weryfikacje Kodeksu Higieny, które przeprowadzi firma Schutter w Berlinie.

## Kwietny Bieg 2007

ODRATRANS S.A. została sponsorem „Kwietnego Biegu 2007”, czyli sztafety dookoła Polski. „Kwietny Bieg 2007” wystartuje 26 maja 2007 r.



o godzinie 17.00 ze Słubic. Sztafeta w 15 dni obiegnie Polskę i 10 czerwca 2007 r. zakończy się w Słubicach. Szczegółowe informacje znajdują Państwo na stronach: [www.kwietnybieg.pl](http://www.kwietnybieg.pl) oraz [www.10czerwca.pl](http://www.10czerwca.pl)

## Posiedzenie

Dnia 13 i 14 marca 2007 odbyło się w Berlinie XIX posiedzenie polsko-niemieckiej grupy roboczej ds. bezpieczeństwa ruchu żeglugowego na wodach granicznych Odry, Odry Zachodniej i Nisy Łużyckiej.

Tematyka spotkania obejmowała następujące punkty:

1. Sprawa wydawania i uznawania polskich patentów kapitanów żeglugi śródlądowej klasy A przez administrację polską. (Pod koniec kwietnia będą wydawane patenty uznawane przez administrację niemiecką).
2. Uznanie polskiej żeglugowej ksiąteczki pracy. Zdecydowano, że w ksiąteczce nie mogą wprowadzać zmian zapisu inne administracje, nie będące instytucją wydającą ten dokument.

Wpłynął również wniosek o uznawanie ksiąteczki pracy przez Centralną Komisję Reńską.

3. Uznanie polskiej ksiąteczki kontrolnej oleju przez administrację niemiecką.
4. Została poruszona kwestia wprowadzenia systemu RIS na odcinkach granicznych do końca 2008, obejmującego wszystkie przepisy prawne, kwestie techniczne, dane statystyczne po obu stronach Odry.
5. Kolejny temat obejmował zapis polskich zestawów pchanych w świadectwie zdolności żeglugowej, jakie warunki techniczne spełnia dany zestaw pchany, jego wymiary, ilość załogi. Uzgodniono, że do 1 stycznia 2009 strona niemiecka nie będzie wymagać tych zapisów.

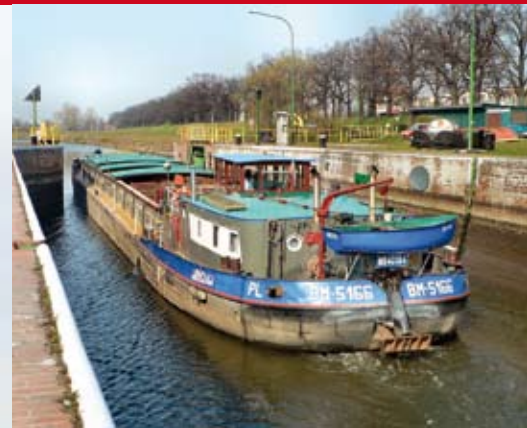
## Niemiecka administracja wodno-żeglugowa Odry

Urzędy żeglugi śródlądowej w Niemczech zorganizowane są w trzyszczeblową strukturę, na czele której stoi Minister Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa.

Władzę żeglugową tworzą urzędy wysokiego, średniego i niskiego szczebla.

• Najwyższy szczebel administracji wodno-żeglugowej – *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes* – WSV tworzą:

Ministerstwo oraz instytucje badawczo-administracyjne z nim współpracujące, w tym Centralna Komisja Badania Statków – *Zentralstelle Schifffahrtsuntersuchungskommission* / SUK.



Placówki Komisji znajdują się w Berlinie, Magdeburgu, Dusiburgu, Mannheim, Hamburgu z biurem w Bremen.

Komisja dokonuje badań statków do celów żeglugowych i nawigacyjnych, a także prowadzi pomiary parametrów jednostek pływających. Centrala Komisji załatwia i wydaje zaświadczenia do świadectw zdolności żeglugowej, dzienników pokładowych i innych dokumentów wydawanych przez urzędy wodno-żeglugowe.

• no-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 podlegają 143 obwody – *Aussenbezirke* i zakłady *Betriebsstellen* takie jak śluzy, podnośnie, etc.

Pierwszy szczebel – najwyższy to podmioty odpowiedzialne za politykę w dziedzinie żeglugi śródlądowej, kształtowanie warunków dla uprawiania transportu wodnego na terenie Niemiec.

Dyrekcje w średnim szczeblu administracji wodno-żeglugowej odpowiedzialne są za planowanie i realizację polityki regionalnej żeglugi.

Najniższy szczebel administracji wodno-budowlanej zajmuje się przede wszystkim rozbudową dróg wodnych oraz nadzorem nad żeglugą.

## Więcej transportujemy wodą

Sprzedaż usług transportowych w pierwszym kwartale br. wzrosła o 10% w porównaniu z tym samym okresem ub.r. – poinformował Główny Urząd Statystyczny. Przewozy ładunków żeglugą śródlądową, w porównaniu z pierwszym kwartałem ub.r., wzrosły prawie 4-krotnie, do 829 tys. mln ton.

# MEDAL EUROPEJSKI

Dnia 26 marca 2007r. w Sali Koncertowej na Zamku Królewskim w Warszawie, odbyła się uroczystość wręczenia Medali Europejskich dla Usług (IV Edycja).

Goście uroczystości, to 123 laureatów XIV Edycji Medalu Europejskiego, laureaci Honorowych Medali Europejskich oraz osoby reprezentujące Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Kanclerze Łóż Regionalnych BCC z całej Polski, przedstawiciele mediów ogólnopolskich i regionalnych.

Jednym z laureatów Medalu Europejskiego 2007 została ODRATRANS S.A., reprezentowana podczas uroczystości przez Wiceprezesa Zarządu – Pana Jacka Zawadnego.

Medal Europejski jest niekomercyjnym, ogólnopolskim przedsięwzięciem, którego celem jest przybliżenie idei Unii Europejskiej w środowisku przedsiębiorców. Wyróżniane są wyroby i usługi, które spełniają standardy europejskie. Medal Europejski, to rekomendacja wystawiona wyróżnionym produktom przez najważniejszą instytucję zajmującą się kontaktami Polski z Unią Europejską – Urząd Komitetu Integracji Europejskiej (współorganizatora i patrona) oraz przez Business Centre Club.

*Anna Posadowska-Malarz*

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



MEDAL EUROPEJSKI



Dnia 26 lutego 2007 r. o godzinie 12.00 w siedzibie ODRATRANS S.A. we Wrocławiu odbyło się spotkanie inauguracyjne Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej (WIO).

Na zaproszenie największego europejskiego armatora żeglugi śródlądowej, przybyli do siedziby firmy reprezentanci różnych środowisk i grup zawodowych, którym zależy na przyszłości Odry: Pani Prof. Marszałek, Prof. Januszewski z Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, przedstawiciel Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu, Prezes Związku Polskich Armatorów Śródlądowych, absolwenci zlikwidowanych szkół żeglugi śródlądowej we Wrocławiu, Pełnomocnik ds. rzeki Odry Urzędu Marszałkowskiego woj. dolnośląskiego, przedstawiciel Programu dla Odry 2006, radny miasta Wrocławia, Policja, Urząd Żeglugi Śródlądowej, Zarząd Głównej Komisji Turystyki Żeglarskiej.

Spotkanie rozpoczął i prowadził Prezes ODRATRANS S.A., Pan Andrzej Klimek. Na wstępie podkreślił gospodarczą rolę Odry w regionie, niewykorzystane potencjały, zwrócił również uwagę na jej ważne znaczenie społeczne.

Ustalono, że obecny stan Odry nie satysfakcjonuje żadnego środowiska korzystającego z rzeki i należy przedsięwziąć i konsekwentnie realizować zadania w celu poprawy warunków nawigacyjnych.

Pan Prezes zaproponował powrót do pięknej tradycji Wrocławia obchodów Dni Odry, które w tym roku miałyby odbyć się równoległe z panelem dyskusyjnym, poświęconym Odrze 29–30 czerwca 2007.

Przy organizacji imprezy plenerowej poświęconej Odrze, która odbędzie się przy Bulwarze Xawerego Dunikowskiego, zgłosiło swoje uczestnictwo na dzień 16 kwietnia 2007 r. wiele podmiotów związanych z naszą rzeką.

Rolę wiodącą w jej przygotowaniu pełni ODRATRANS S.A.

Przewidziany jest bogaty zestaw atrakcji na wodzie i na lądzie; wystawa odrzańska, pokaz sprzętu ratownictwa wodnego Straży Pożarnej, kiermasze marynistyczne, gry, zabawy dla dzieci, konkurs zespołów szantowych.

Wielką atrakcją na wodzie będą bezpłatne przejazdy statkami pasażerskimi, motorówkami, pokaz jednostek pływają-



cych ODRATRANS, pokaz ratownictwa wodnego WOPR, Policji, Straży Pożarnej i konkurs smoczych łodzi.

*Iwona Marszał*

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



## COGITO ERGO SUM

**W** tym odcinku historii regulacji i rozwoju żeglugi na Odrze opowiem o dalszej modernizacji i przebudowie rzeki Odry aż do stanu, który w większości pozostał do dziś.

Dalsze prace przy modernizacji i kanalizacji rzeki Odry zainauguowała w 1891 roku budowa śluzy w Januszkowicach jednocześnie w szybkim tempie budowano następne stopnie wodne.

Na długości 86,3 km wybudowano 12 stopni wodnych oraz komór śluzowych. Najpierw wybudowano śluzę o wymiarach 55 m x 9,60 m. Równocześnie były zaplanowane do budowy drugie śluzę tzw. pociągowe o wymiarach 187 m x 9,6 m. Modernizację i kanalizację tego odcinka Odry zakończono w 1895 r i po dalszych pracach odwodnieniowych całość oddano do eksploatacji w 1897 r. Efektem modernizacji było osiągnięcie minimalnej głębokości trasowej rzędu 1,40–1,50 m. Na całej długości skanalizowanej części Odry uzyskano ten sam czas napelnienia komory śluzowej wynoszący około 10 minut. Równocześnie od ujścia Nysy Kłodzkiej prowadzono kanalizację dalszego odcinka rzeki. Pierwszą śluzę oddano do eksploatacji w 1908 r. a ostatnią w 1912 r. Wraz z modernizacją Odry i powstawaniem wzdłuż jej biegu coraz to nowych fabryk wzrastał ruch statków. W 1885 roku w kozielskiej śluzie odnotowano przejazd 362 statków płynących w górę rzeki i 340 statki oraz 188 tratw płynących w dół rzeki. W większości były to statki małe, o nośności 20–40 ton. Statki większe takie jak krypy i szkuty o nośności 60–100 ton stanowiły jeszcze niewielki procent floty śródlądowej. Równocześnie z modernizacją rzeki Odry rozpoczęto budowę największego w tym czasie portu śródlądowego w Europie. Na mocy ustawy „Ausbau der Wasserstrassen” z 06.VI.1888 roku przeznaczono na budowę kozielskiego portu 2443 tys. marek. Port

został usytuowany około 1 km. poniżej ujścia do Odry Kanału Kłodnickiego. Basen pierwszy o długości 500 m, szerokości 50 m. oddana do eksploatacji w 1895 r. Budowę drugiego basenu o długości 600 m i szerokości 55 m. przeprowadzono w latach 1900–1903. Przeznaczony on był do przeladunku cynku, żelaza, drewna i innej drobnicy. Basen trzeci, największy, o długości 700 m. i szerokości 60 m. wybudowano w latach 1905–1908. Przeznaczony on był głównie do przeladunku rudy żelaza, a po wybudowaniu elewatora również do przeladunku zboża. Zakładaną zdolność przeladunkową 2 mln ton port przekroczył w 1910 roku.

### ***W tym miejscu warto trochę zatrzymać czas i przybliżyć rolę Raciborza jako portu handlowego***

Racibórz był pierwszym miastem portowym na Odrze. W połowie XVI wieku występował jako ważny punkt handlu zbożem, solą i miedzią. Żegluga stanowiła wtedy nową gałąź gospodarki miasta choć nie były to przewozy wysoko tonażowe. W XVIII wieku poziom wody pozwalał na żeglugę barek o ładowności do 10 ton. W początkach XIX wieku, po pracach regulacyjnych, już do 25 ton. Ilość statków była jednak duża, bo, jak pisze ks. Augustyn Weltzel w „Historii parafii Ostróg koło Raciborza”: „W czasie wjazdu pruskiego następcy tronu, wraz z carem rosyjskim Aleksandrem, dnia 3 lipca 1819 r. przy moście odrzańskim z masztów statków zrobiono bramę tryumfalną a właś-

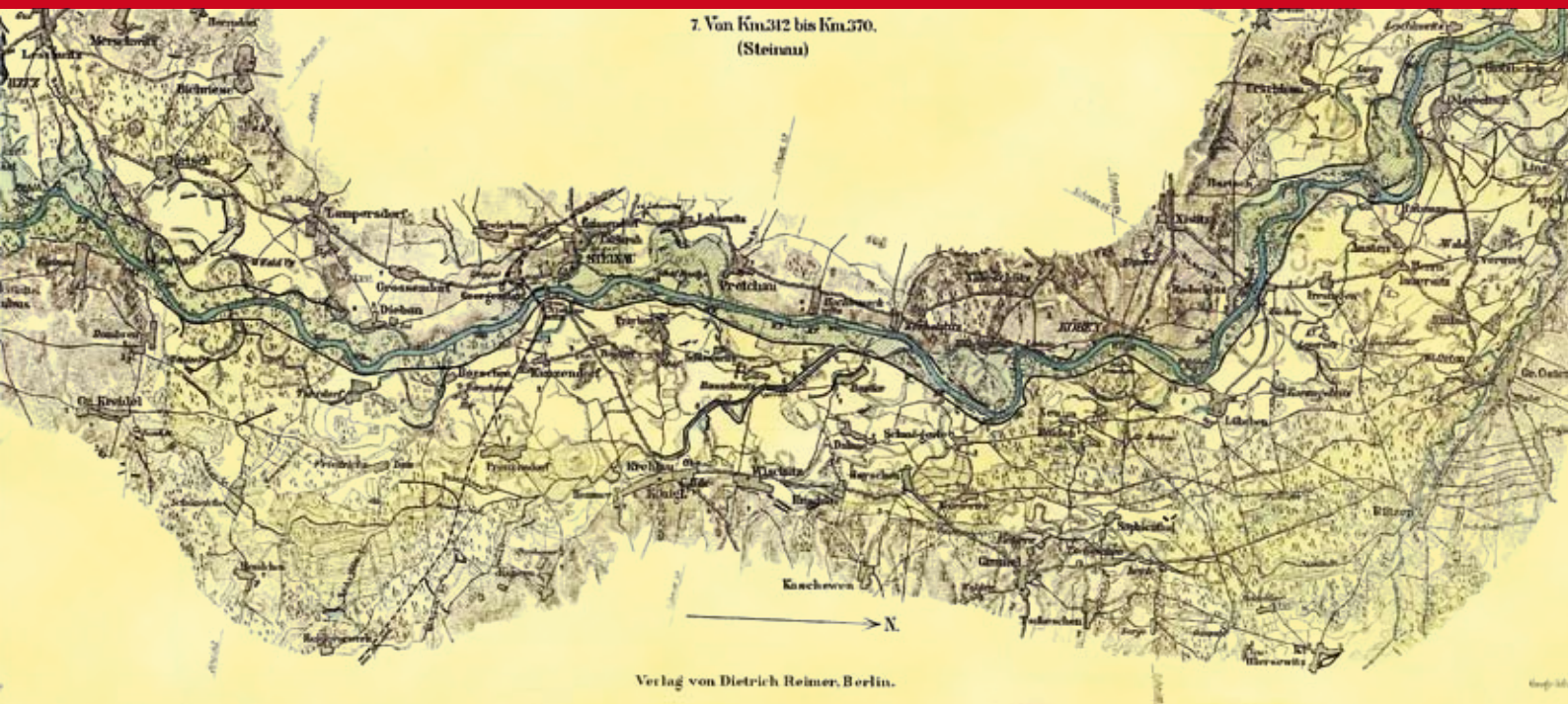
ciwie portal”. W XIX wieku, w najlepszym okresie, w Raciborzu zacumowanych miało być ich nawet sto. Robiono też wszystko, by ułatwić załadunek. W XVII wieku zasługą hrabiego Metticha było „wybudowanie na gruncie zamkowym nad jedną z odnóg Odry, która opływała wyspę, pomostu, z którego korzystali żeglarze, przyptywający do Raciborza po zakup zboża, aby łatwiej móc dokonać załadunku, za co chętnie zapłacili dodatkowe cło”. 7 lutego 1850 roku w „Ratiborer Kreis Blatt” opublikowano obwieszczenie porządkowe prezydenta królewskiego policji regulujące sposób cumowania statków.

Racibórz był ważnym punktem handlu solą, którą sprowadzano tu z Wieliczki i dalekiego Salzburga w Austrii. Skład solny, jak wynika z dokumentów, znajdował się tu już w 1332 roku. W Raciborzu była cesarska składnica tego artykułu. Znajdowała się ona tuż przy wybudowanej w roku 1564 wieży ciśnieniowej, na wyspie objętej Odrą i Młynówką. Składnica ta spaliła się w 1698 roku. Szybko ją jednak odbudowano, a już w 1714 roku przeprowadzono remont. W 1739 roku wybudowano całkiem nowy murowany budynek składu przy obecnej komendzie Straży Pożarnej. W 1743 roku handlem solą w Raciborzu zajmowało się sześciu solarzy, być może najprężniejszych w tej branży, bo jeszcze w 1560 roku trudniły się nią dwadzieścia cztery osoby. Pod koniec XVIII wieku w raciborskim składzie przeladowywano ponad 1250 ton soli.

W źródłach mamy wiele innych wzmianek o żegludze odrzańskiej w Raciborzu. Między innymi w dniu Zwiastowania Najświętszej Maryi Panny czyli 25 marca, książę Mieszko nadał w 1243 roku zakonnikom

6. Von Km.265 bis Km.323.  
(Dyhernfurth)





Zakonu Kawalerów Krzyżowych od Grobu Świętego (Bożogrobcom) z Miechowa prawo utrzymywania na Odrze statku do przewozu towarów. W 1267 roku następca Mieszka, książę Władysław, pozwalając mieszkańcom na pobór drzewa w księżących lasach ustalił, że budulec ma być przewożony rzeką i łądem. Rozwój żeglugi był mocno utrudniony przeszkodami w korycie rzeki - tamami i jazami. W Raciborzu istniała tama na wysokości mostu zamkowego. Już w 1394 roku nakazał je zlikwidować król czeski Wacław IV. Podobnie w 1561 roku postąpił cesarz Ferdynand I, choć „w dniu 14 kwietnia 1564 r. nadał miastu prawo urządzenia przy młynówce odrzańskiej stopnia wodnego”. Koryto rzeki na wysokości Raciborza udało się wyczyścić dopiero w 1662 roku.

Handel odrzański odbywał się między innymi dzięki silnym związkom Raciborza ze słynną rodziną kupców Fuggerów. Poprzez nadodrzański gród spławiali oni swoją miedź. W 1545 roku należący do nich skład tego metalu w Raciborzu przeszedł na rzecz króla, późniejszego cesarza Ferdynanda I, i stał się cesarską faktorią miedzianą. Kopalnie miedzi znajdowały się w węgierskiej Nitrze. Koszt transportu jednego cetnara austriackiego (56 kg) z Nitry przez Racibórz, Wrocław, Frankfurt nad Odrą do Hamburga wynosił 9 fenigów. Do zajęcia Śląska przez Prusy nie ustawał spór pomiędzy komorą cesarską a poborcami podatkowymi Opola i Wrocławia na tle opłat za przewóz Odrą cesarskiej miedzi.

Zboże spławiano do Wrocławia, który miał prawo składu. W Raciborzu pobierano cło, które płacono również w Koźlu, Opolu, Oławie i Jelczu, łącznie dziewięć talarów i dziewięć groszy srebrnych za jeden statek. Zboże do raciborskiego portu zwożono z okolicznych pól, a także z Moraw, Galicji i Węgier. Jak podaje Paweł Newerla w „Opowieściach o dawnym Raciborzu”, jeden z raciborskich agentów ubezpieczeniowych wystawił w 1839 roku polisy na ponad 10,5 tys. ton ładunków, głównie pszenicy, żyta, jęczmienia, owsa i rzepaku.

W maju 1798 roku bracia Selbster z Wrocławia przewieźli z Raciborza do Wrocławia drogą wodną dziesięć tysięcy wiader wina, to jest ponad 556 tys. litrów. Baron von Schweikart w tym samym czasie posłał wino z Raciborza do Szczecina i dalej do Sankt Petersburga. Również w roku 1798 kupiec Zerboni transportował do Wrocławia trzydzieści ton liści tytoniowych i piętnaście ton metalu antymonu. Po 1780 roku przez sześć lat wyeksportowano Odrą pięćset ton różnych wyrobów z żelaza z kuźnic i dymarek Brantolki i Stodół, których skład znajdował się w Turzu. Właścicielem tych manufaktur był klasztor cystersów w Rudach.

Epokowy wynalazek jakim była maszyna parowa i jej zastosowanie na statkach śródlądowych otworzyło nowe możliwości przed transportem śródlądowym. Wynalazek ten uzależnił statki od prądu rzeki i wiatru. Umożliwił holowanie znacznie cięższych barek oraz przyspieszył sam przewóz towarów. Pierwszy statek parowy zawinął do portu w Koźlu 15.IX. 1880 r.

W 1885 roku liczba statków parowych na Górnym Odrze była niewielka, w dwa lata później osiągnęła 12 %, a w 1900 r. stanowiła już 15 % wszystkich statków zawijających do portu Koźle. Liczba statków zawijających do portu Koźle zależała od nasilenia przeładunków w porcie. Zdecydowaną przewagę w masie towarowej był węgiel i od koniunktury na ten towar zależała liczba statków odprowadzanych w porcie Koźle.

W okresach suszy i małej ilości opadów ilość wody w Odrze w rejonie kozielskim w latach 1928–1930 oraz 1932–1935 okazała się niewystarczająca do uprawiania żeglugi. Dla poprawy równomiernego spływu wody górnej Odry wykonano w 1935 r. dodatkowe prace regulacyjne w postaci przepokopów i dodatkowych ostróg w okolicach Raciborza. W tym czasie główne działania rządu niemieckiego w dziedzinie inwestycji hydrotechnicznych skupione były na rzekach i kanałach środkowo i zachodniemieckich i dla tego potencjał wykonawczy administracji Odry bardzo znikomy wobec istniejących potrzeb zaangażowany został przy

budowie zbiorników retencyjnych, które miały zasilać Odrę w wodę dla żeglugi. Zamieszczone w „Coseler Zeitung” zestawienie Żeglugi Odrzańskiej w latach 1932–1935 całkowicie potwierdziły konieczność budowy zbiorników retencyjnych. Wybudowanie w latach trzydziestych XX wieku aż trzech dużych zbiorników w dorzeczu Odry (Otmuchów, Dzierżno, Turawa) pozwoliło uzyskać dalszą poprawę żeglowności poprzez zwiększenie ciągłości przedłużania okresów zasilania Odry wodą dla żeglugi.

#### Bibliografia:

- A. Born, *Regulacja Odry i rozbudowa urządzeń technicznych*. W: *Monografia Odry*, Poznań 1984
- S. Gruszecki, *Eksploracja Odry w warunkach gospodarki niemieckiej*, „*Studia Śląskie*” 1932
- A. Grodek, *Handel odrzański w rozwoju historycznym*. W: *Monografia Odry*

Janusz Fajara  
Dyspozytor ODRATRANS S.A.

## Nietypowe w specjalnych

„To był nietypowy transport. Do Gdańska przywieziono łuskę pocisku pochodzącą z pancernika >>Schleswig-Holstein<<”.

„Nietypowy transport na rękach”

„Nietypowy Transport Warzyw”

To przykłady tytułów napotykanych każdego dnia w prasie, rozgłośniach, TV.

W świecie informacji tytuł odgrywa rolę wiodącą. Uwagę odbiorcy i dziś i dawniej przyciąga się dobrym tytułem.

W naszym magazynie, nie regularnie – ale od czasu do czasu, ukazuje się coś pod tytułem jak wyżej: „nietypowe w specjalnych”.



Przewozy ładunków specjalnych – to dział w naszej firmie. Nazwa sugeruje przewozy, których nie wozi się w standardowych kontenerach lub na paletach lecz towary wielkogabarytowe lub o nietypowych kształtach, które może da się położyć na platformie samochodu lecz nie pomieszczą się na drodze.



Jednak i nietypowe z czasem staje się typowe a zatem – nudne.

Tak czy owak i tu zdarzają się przewozy, które na pewno w sensie kształtów i wymiarów pozostają specjalnymi (czyli są nudne), nietypowe natomiast stają się z uwagi na wymogi i ich organizację.

Tu opiszę przypadek z kopalni OKSM na zbiorniku Nyskim. Zaprzeszaliśmy tam wykonywania usługi wydobywania. Zostają tam trzy nasze pchacze: Daniel i Ryś, jeszcze czynne oraz nieużywany i trochę wypatroszony Łoś.

Decyzja zarządu jest syntetyczna i zrozumiała – pchacze wyprowadzić!

Sprawa prosta – podjechać do nabrzeża (w OKSM gdzie pchacze stacjonują mają nabrzeże w miarę dobrze umocnione, larsenowe), załadować i wywieźć. Potrzebne są: żuraw załadowczy, dla pewności planuję 200t udźwigu, trzy samochody platformy do przewozu gabarytów i niewielki jeszcze warunek do spełnienia zastrzeżony przez właściciela terenu – praca ma się odbyć w niedzielę lub święto aby nie zakłócać toku produkcji. Rzecz prosta ale tylko z pozorów; jest jesień i pełnia sezonu przewozowego, nasza gospodarka furczy (stąd samochody i dźwigi ciągle zajęte). Jak zgromadzić wszystkie te środki i w święto właśnie? Ostatecznie jednak wszystkie te elementy udało się ustawić na dzień naszego Święta Państwowego 11. Listopada.

Kiedy wszystko jest umówione, kilka dni przed akcją niespodziewanie pojawia się problem: odmowa zgody na użycie nabrzeża. Powód? Obawy o jego uszkodzenie, zatem w konsekwencji zakłócenie, a nawet przerwanie produkcji, jak uzasadniono w odmowie. To stanowisko oficjalne, da się jednak wyczuć pewną nieszczerłość, bo może być i inne tło tej odmowy. Zgrabne pchacze jak wiemy czasami miewają wartość nie do przecenienia.

„Pozostawiać wszystkie ścieżki” brzmi trochę dziwnie. Skądinąd jest to motto pewnego znanego mi ongiś menedżera, który działał z sukcesami a uważał je za motor postępu, innowacyjności i rozwoju. Tu coś takiego znów napotykam, jednak tym razem – jak podejrzewam – z innymi intencjami niż wyzwalanie innowacyjności. Co nie oznacza, że jednak motor postępu i innowacyjności zadziała.

(Z drugiej strony – któryż to rozsądny właściciel dwustutonowego żurawia sa-

mojezdnego chciałby go szybko i bez nakładów przerobić na wyłącznie pływający?) Więc to nabrzeże to jednak wymówka chyba.

„Nie będzie to, jak myślę, bez nagrody, choć najwięcej mi o honor chodzi” tu cytuję z imię pana Zagłoby jak najbardziej obrażający moje nastawienie, gdy myślałem o niewesołym przecież stanie rzeczy na Nyskim jeziorze.

Szukamy więc pośpiesznie innego nabrzeża, ciągle jednak bezskutecznie. Nawet te „dobre dojazdy” co nam życzliwi ludzie wskazywali są owszem niezłe ale tylko dla wózków spacerowych.

Jest już początek grudnia gdy z pomocą naszych prawdziwych przyjaciół znajdujemy w końcu coś co jest być może ostatnią deską ratunku: wawóz dojazdowy do zbiornika, we władaniu RZGW, kilka kilometrów wodą od placu wydobywczego.



Miejsce trudne, szczególnie na załadunek, no bo jak ustawić żuraw na plaży, poza tym, jeśli idzie o drogę dojazdową „teren jest górzysty, silnie zalesiony, miejscami







najlżejszy pchacz zaczepia. I choć się nie wiem jak natężał to nie udźwignął... Swój drogą pierwszy raz w życiu widziałem (są świadkowie) jak taka maszyna dęba potrafi stanąć wysoko.

W tym stanie rzeczy jedyne rozwiązanie to użyć już środków najcięższych. Do ściągania czołgów rozbitych na polu bitwy używa się też czołgu ale bez wieży i działa, za to z wciągarką o sile ciągnięcia równą 60 ton. Mniej znającym technikę powiem, że po założeniu liny na bloczki tę siłę można zwielokrotnić. My planujemy użycie pojedynczego zblocza co daje siłę ciągnięcia 120 ton, więcej nie można, bo siłę podwajamy kosztem długości samej liny a więcej już jej czołg nie ma.

Tak więc tuż po Bożym Narodzeniu stajemy znowu: żuraw stutonowy, 3 platformy no i ta maszyna wyciągająca. I Wspaniała, całkiem wiosenna pogoda.

Technika jest taka: czołg ma pług taki jak spycharka, czyści tym pługiem drogę od pchacza do miejsca przecignięcia, w strefę działania żurawia załadowniczego. Następnie zajmuje pozycję i swym pługiem okopuje się czołowo i tak głęboko aby się porządnie zaprzeć. Teraz wyciągamy linę z wciągarki i zaczepiamy na pachołach pierwszego pchacza. Przewijamy ją przez zblocza i wracamy z nią do czołgu. Taki układ sił spowoduje lekkie uniesienie rufy co jest korzystne bo mniejsze jest zagrożenie uszkodzenia steru od wleczenia po piachu.

No to teraz zobaczymy: albo ja albo... „Grigorij” (tak wszyscy mówią na mechanika czołgu, i rzeczywiście ma na imię Grzesiu) włącza wciągarkę. Wybiera pomału linę. Widzimy jak się wszystko napręża. Wciągarka zatrzymuje się. Czy dzieje się coś złego? Nie to jakiś techniczny drobiazg. Teraz, teraz, teraz! Najpierw powoli, jak żółw ociężałe ruszyła



maszyna... Ale biegu nie przyspiesza. Jednostajnie ciągnie bez przerw aż pod sam czołg. Pierwszy pchacz to był Ryś, ten najlżejszy. Jeszcze zobaczymy co będzie z następnymi, cięższymi. Ale już nic się nieprzewidzianego nie zdarzyło. Można powiedzieć poszło jak po maśle (choć po piachu).

No i tyle relacji. Czas był już zakończyć tę nudną sprawę, jak skomentował to jeden z uczestników.

Nietypowe? No chyba!

*Lech Lisicki*

*Koordynator ds. Ładunków Specjalnych  
ODRATRANS S.A.*

*fol. Wojciech Pusz*

podmokły” tak ją można określić w prostych partyzanckich słowach.

No i jeszcze jedno: trzeba doprowadzić do tego nabrzeża nasze pchacze co nie przychodzi bez trudności. Mianowicie RZGW przeprowadza spust wody na zbiorniku w celu wyznaczenia nowych odkrywek. Kiedy wchodzimy na nasze pchacze stan wody jeszcze jest wystarczający ale każdego dnia ubywa około pół metra. Jak w kiepskim filmie sensacyjnym zaczyna się wyścig z czasem. Koniec końców musimy sondować dno aby wytyczyć drogę. I ponownie z pomocą – to muszę uczciwie przyznać – tych przyjaciół co przyjaźnią się z nami trochę inaczej, nasze pchacze Łoś, Ryś i Daniel stają 100 metrów od miejsca gdzie jest ten nasz, pożałuj Boże, plac pod załadunek.

Co dalej teraz? Innowacyjność oczywiście! „Pojechał po wodzie to i po rosie pojedzie”, jak mawia jeden z łodiarzy, z tych co tabliczką inwentaryzacyjną żegluga mają do pleców już na stałe przybitą.

No to jazda! Najpierw próba tylko, wprawdzie nieudana i z góry skazana na porażkę, ale już obraz powagi sytuacji klarująca: samochód KRAZ, najsilniejszy przecież w pomocy drogowej, pierwszy



## Stowarzyszenie Absolwentów Żeglugi

W 2005 roku decyzją władz Wrocławia zlikwidowano jeden z najlepszych w Europie ośrodków kształcenia kadr marynarzy rzecznych i kanałowych, pracowników stoczni oraz fa-chowców od budownictwa hydrotechnicznego, jakim był Zespół Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej. Wprawdzie faktem jest, że w obecnej rzeczywistości wolnorynkowej spadło nieco zapotrzebowanie na taką ilość absolwentów, jaka corocznie opuszczała niegdyś mury tej szkoły, to z drugiej strony okazało się niemal natychmiast, że krajowi armatorzy śródlądowi stanęli w obliczu dotkliwych braków kadr na swoją flotę, zwłaszcza, że nasi absolwenci z łatwością dostają pracę lepiej płatną u europejskich, głównie niemieckich i holenderskich przewoźników.

Zawiązane w czerwcu 2006 roku Stowarzyszenie Absolwentów Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we



Wrocławiu ma osobowość prawną, jest wpisane do Rejestru Stowarzyszeń Krajowego Rejestru Sądowego i w statucie (poza działaniami związanymi stricte ze środowiskiem Szkoły, jej Absolwentów i Nauczycieli) ma przyjęte wspieranie wszelkich działań na rzecz rozwoju transportu śródlądowego, floty, infrastruktury, szkolnictwa, turystyki wodniackiej itp. Stowarzyszenie dąży też do stworzenia wraz z innymi organizacjami, armatorami i istniejącymi ośrodkami szkoleniowymi lobby żeglugowego wywierającego „medialną presję” na wszystkie ośrodki władz – od samorządowych po centralne do przyjmowania takich rozwiązań struk-

turalnych i legislacyjnych, aby rozwój i integracja wodnych szlaków komunikacyjnych zjednoczonej Europy przestały być tylko tematem licznych konferencji, a zaczęły być rzeczywistością. Uważamy, że kluczowym zagadnieniem jest utworzenie w Ministerstwie Transportu lub Gospodarki Morskiej Departamentu Żeglugi Śródlądowej, którego szef brałby wreszcie udział w „krojeniu europejskiego tortu” tzn. aby rząd polski zaczął korzystać z funduszy na rozwój i integrację polskich dróg wodnych. W wyniku takiego stanu rzeczy, jaki mamy obecnie w wielu pracach Europejskich Wspólnot poświęconych temu i pokrewnym zagadnieniom nie mamy swojego reprezentanta, a „nieobecni nie mają racji”.

Poprzez aktywność w Internecie – zarówno na stronie internetowej Stowarzyszenia: [www.tzs-stowarzyszenie.eu](http://www.tzs-stowarzyszenie.eu) jak i na stronie Sympatyków Żeglugi Śródlądowej: [www.zegluga.apisvideo.pl](http://www.zegluga.apisvideo.pl) – jednoczymy w dyskusji wokół tych problemów jak najwięcej na-szych „bratnich dusz” – absolwentów i sympatyków rozsianych po całej Polsce, Europie i Ameryce Płn. (Kanada, USA). Chcemy ich informować o sprawach Stowarzyszenia i wszelkich postępach w realizowaniu statutowych celów Stowarzyszenia. Ponieważ nie wszyscy mają dostęp do internetu lub do komputera chcielibyśmy dotrzeć do nich poprzez publikacje tradycyjne – w tym także poprzez Magazyn Żeglugowy wydawany przez Odratrans czy Biuletyn Bractwa Morskiego Pokładu. Nawiązujemy wciąż nowe kontakty ze środowiskami o zbliżonych celach i poglądach. Staramy się brać czynny udział w tym, co w tym kierunku się dokonuje – m.in. poprzez obecność na organizowanych konferencjach i spotkaniach z władzami samorządowymi.

Jest jeszcze wiele niewykorzystanych możliwości mogących doprowadzić do poprawy sytuacji rzeczno-transportu w Polsce. Zanim rozpadną się śluzy, nabrzeża, porty, pochylnie kilkunastu stoczni rozsianych wzdłuż Odry i Wisły... Zanim nie ulegnie całkowitej dekapitalizacji dorobek wielu pokoleń służący celom ponadnarodowym, ponadregionalnym, ponadpartyjnym...

W tym roku przypada sześćdziesiąta rocznica utworzenia we Wrocławiu Szkół Żeglugi Śródlądowej. Jubileusz ten Sto-



warzyszenie chce uświetnić uroczystym Zjazdem Absolwentów i Nauczycieli. Wydarzenie będzie miało miejsce w dniach 30.06 i 01.07.2007 r. w budynku przy ul. Bruecknera 10. Przewidziane jest m.in. wmurowanie tablicy pamiątkowej. Koszt uczestnictwa w Zjeździe: cześć oficjalna i obiad – 60 zł, bankiet – 90 zł, koszt uczestnictwa osoby towarzyszącej – 90 zł.

Deklaracją uczestnictwa w Zjeździe będzie dokonanie wpłaty na konto:

**24 1020 5226 0000 6902 0235 2425**  
Bank PKO Bank Polski Biznes Partner  
z dopiskiem **ZJAZD ABSOLWENTÓW**

Zgłoszenia prosimy wysłać za pomocą formularza na stronie internetowej [www.tzs-stowarzyszenie.eu](http://www.tzs-stowarzyszenie.eu). Internetowy kontakt: [biuro@tzs-stowarzyszenie.eu](mailto:biuro@tzs-stowarzyszenie.eu). Istnieje możliwość rezerwacji noclegów, termin zgłoszeń upływa z dniem 31.05.2007 r.

*Andrzej Podgórski*  
Przedstawiciel medialny Stowarzyszenia Absolwentów  
Zespołu Szkół Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we  
Wrocławiu

*Zbigniew Toporowicz*  
Sekretarz Stowarzyszenia Absolwentów Zespołu Szkół  
Zawodowych Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu



Angielski	Polski	Niemiecki
Atomic-hydrogen welding	Spawanie atomowe	Atomares Lichtbogenschweißen
Back strap	Nakładka stykowa	Lasche
Balanced frame	Wręg prosty	Richtspant
Ballast water tank	Zbiornik balastowy	Ballasttank
Bar	Płaskownik	Profilstahl
Bar keel	Stępka belkowa	Balkenkiel
Bar stem	Dziobnica belkowa	Balkenvorsteven
Bare electrode	Elektroda nieotulona	Nackte Elektrode
Bare wire	Drut goły	Blankdraht
Beam	Belka	Träger



## WYWIAD

Na nasze pytania odpowiada Pan **Henryk Łepok** – Prezes Zarządu spółki ŻEGLUGA BYDGOSKA S.A.



■ **Film / książka, do których chętnie wracam...**

Chyba Panią zaskoczę – nie wracam do raz przeczytanych książek, jest tyle nie odkrytych wrażeń w nie przeczytanej literaturze, filmie, które warto odkrywać, co wcale nie znaczy, że nie lubię się rozsmakowywać i wracać do

odpowiednich sformułowań, epizodów, wyobraźni twórcy, reżysera. Do ulubionych twórców należą: R. Kapuściński, Michelangelo Antonioni.

■ **Moja praca to dla mnie...**

Ciągle wyzwania, satysfakcja z działania z wprowadzonych zmian.

■ **Jak Pan spędza wolny czas?**

Przede wszystkim aktywnie, jak mam więcej czasu to na Kaszubach, to moje rodzinne strony, otoczone wodami jezioro Wdzydze, rzeka Wda, Trzebiocha - oaza ciszy i spokoju.

■ **Jakie cechy szczególnie ceni Pan w ludziach?**

Otwartość i wierność zasadom.

■ **Jakiej muzyki słucha Pan w wolnym czasie?**

Od Jazzu po Operę.

■ **Pana hobby to...**

Tworzenie, praca nad czymś nowym - to mnie pochłania.

■ **Ulubiony sport ...**

Narty, hokej, żeglarstwo.

■ **Najłatwiej rozśmiesza mnie...**

Mój syn i córka.

■ **Chciałbym zwiedzić...**

Kraje byłego bloku wschodniego, zaobserwować kulturę która zanika, specyficzny klimat i otoczenie które odchodzą w przeszłość.

## Pismo firmowe Grupy Kapitałowej **ODRATRANS**



ul. Kleczkowska 50  
50-227 Wrocław, Polska  
tel. +48 71 329 26 21  
email: [redakcja@odratrans.com.pl](mailto:redakcja@odratrans.com.pl)  
[www.odratrans.com.pl](http://www.odratrans.com.pl)

