

Jan PYŚ¹

Administracja żeglugi śródlądowej w Polsce - rys historyczny

1. WSTĘP

Administracja żeglugi śródlądowej obchodzi w bieżącym roku jubileusz 50-cio lecia. Od pół wieku istnieją urzędy, których zadaniem jest troska o bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej. Geneza powstania władzy żeglugowej jest nieco dłuższa.

2. PRZYKŁADY ADMINISTRACJI PRYWATNEJ W XVIII WIEKU

Kanał Ogińskiego

Budowę pierwszego w Polsce kanału żeglugowego rozpoczęto w roku 1768 [33], był to kanał o długości 54 km łączący Szczarę, dopływ Niemna, z Jasiodłą, dopływem Piny, która uchodzi do Prypeci. Budowę prowadził i zarządzał kanałem Michał Kazimierz Ogiński wojewoda wileński późniejszy hetman litewski. Na kanale wybudowano dziesięć drewnianych śluz o wymiarach 34 x 5 m. Drogę wodną zaprojektowano dla statków o zanurzeniu 1,5 m. Eksploatację rozpoczęto w 1784 r. Otwarcie kanału przyczyniło się do rozkwitu gospodarczego Pińska.

Kanał Królewski

Kanał Królewski to kolejny przykład sprawnej administracji wodno-żeglugowej. Znany także jako Kanał Dniepr-Bug, Kanał Rzeczypospolitej lub Kanał Muchawiecki. Budowę rozpoczęto w 1786 r. Akwen połączył Muchawiec dopływ Bugu z Piną dopływem Jasiodły. Długość kanału to 92,2 km [29]. W latach 1885-90 Kanał Królewski był początkiem magistrali wodnych po których spławiano drewno rzeką Muchawiec, Bugiem, Wisłą do Torunia na jarmark drzewny w Prusach.

¹ Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

Kanał Augustowski

Kanał Augustowski jest drogą wodną, która w zamyśle twórców miała odgrywać niezmiernie istotną rolę dla gospodarki naszego kraju. Miał być częścią drogi wodnej Wisła-Windawa łączącej Wisłę z Niemnem przez Bug i Narew. Celem budowy tego połączenia było uwolnienie handlu polskiego od zaporowych ceł stosowanych przez Prusy w Gdańsku. Droga miała składać się z dwóch różnych odcinków hydrotechnicznych. Jednym z elementów miał być wybudowany wysiłkiem Królestwa Polskiego Kanał Augustowski. Drugi, 395 km odcinek, miał być wybudowany przez Rosjan. Na skutek powstania listopadowego Rosjanie zaprzestali budowy kanału. Arteria wodna łącząca polskie akweny z rosyjskim portem Windawa nigdy nie powstała. Budowę polskiej części rozpoczęto w 1824 r. Kanał Augustowski liczy 105 km od Biebrzy do rzeki Niemen prowadzono go łącząc jeziora i kanalizowane rzeczki. Na drodze wodnej jest 18 śluz oraz istotne dla akwenu jezioro Serwy służące jako zbiornik zasilający kanał o pojemności 7 milionów m³ wody. Budowa realizowana była przez Polską Inżynierię Wojskową przy Szkole Apikacyjnej pod kierownictwem podpułkownika Kwatermistrzostwa Głównego Ignacego Prądyńskiego. Budowę kanału finansował Bank Polski [16]. Kanał oddano do użytku po 6 latach budowy w 1830 r. Droga wodna kilka lat po rozpoczęciu eksploatacji zamortyzowała się i została przekazana rządowemu Okręgowi Komunikacji [33].

3. ADMINISTRACJA WISŁY OKRESU ZABORÓW

Próby wspólnej administracji

Najważniejszą drogą eksportowanych z Polski towarów była Wisła. Istniejące do dzisiaj spichlerze kazimierzowskie dowodzą znaczeniu rzeki dla europejskiego handlu zbożem. Nie sprzyjające dla zarządzania rzeką okazały się czasy zaborów. Wisła w trzech zaborach podlegała trzem różnym systemom administracji wodno-żeglugowej. Rzeka od Niepołomic do Zawichostu na odcinku 185 km stanowiła granicę między zaborami rosyjskim i austriackim. Regulacja Wisły granicznej przewidziana była w artykule 23 traktatu wiedeńskiego z 3 maja 1815 r. Dla realizacji tego zapisu 20 sierpnia 1864 r. podpisana została umowa państw granicznych, w której Austria i Rosja zobowiązywały się w okresie 20 lat do prowadzenia prac hydrotechnicznych związanych z uregulowaniem granicznych odcinków Wisły i przystosowaniem do żeglugi poprzez zapewnienie minimalnej głębokości 0,96 m. Nad realizacją umowy czuwała austriacko-rosyjska komisja. Międzynarodowa komisja ds. regulacji granicznych odcinków Wisły i Sanu zbierała się co pięć lat

i funkcjonowała do I wojny światowej. Dla realizacji umowy regulacji Wisły granicznej powołana została doraźna administracja wypełniały nałożone zadania. Ważnym wydarzeniem dla próby wspólnej regulacji Wisły była komisja austriacko-rosyjsko-pruska, która zebrała się na przełomie 1880 i 1881 r. w Warszawie. Ekspertom przedstawiono projekt, który ustalał szerokość drogi wodnej, profile podłużne, odległości pomiędzy przeciwległymi wałami oraz ich wysokości dla całej długości Wisły. Trójstronna komisja zaakceptowała przedstawione założenia projektu. Powstał spójny dla całej rzeki projekt, co stanowiło punkt wyjścia dla prac podejmowanych po odzyskaniu niepodległości [18]. Jednak okazało się, że wspólne przedsięwzięcie jest niemożliwe. Podstawowym powodem uniemożliwiającym przeprowadzenie regulacji Wisły okazały się różne możliwości finansowe państw oraz różne podejście do samego celu przedsięwzięcia.

Austriacka administracja

Wisła w granicach zaboru Austriackiego była ważnym elementem prac hydrotechnicznych. Głównym przedmiotem zainteresowania państwowych służb wodnych do roku 1864 był 24 km odcinek Wisła od Krakowa do Niepołomic. W wyniku prowadzonych prac polegających na regulacji meandrów rzeki jej bieg został skrócony o ok 30%. Istotnym elementem prac w dorzeczu Wisły dla celów przeciwpowodziowych i gospodarczych była także regulacja Przemszy, którą rozpoczęto w roku 1884. Na odcinku 78 km od Przemszy do Krakowa wykonywano szereg przekopów oraz zwężono koryto rzeki. W latach 1887-1888 austriackie służby wodne dokonały szczegółowych pomiarów Wisły od ujścia Przemszy do Zawichostu. W wyniku prowadzonych do roku 1901 prac hydrotechnicznych dorzecza Wisły w zaborze austriackim stała się bardziej bezpieczna. Znacznie obniżył się poziom wód przez co zmniejszyły się negatywne skutki powodzi. Straty spowodowane powodzią z 1903 tj. po regulacji była znacznie mniejsze niż straty spowodowane powodzią z 1813 r.

Nowym wyzwaniem dla austriackich służb hydrotechnicznych była tzw. ustawa kanałowa z 2 kwietnia 1901 r. Do roku 1904 w Małopolsce na nowo została zorganizowana państwowa służba wodna. Kolejna ustawa z 2 kwietnia 1910 r rozstrzygała udział kraju w kosztach budowy akwenów. Według niej państwo zobowiązało się do pokrywania 52% kosztów inwestycji z tym, że 12% to koszty przystosowania dla potrzeb żeglugi, 40% regulacji przepływów wód. Pozostałą część kosztów (48%) miały pokrywać prowincje. Rozpoczęto zakrojoną na szeroką skalę modernizację rzek i potoków należących do skarbu państwa. Modernizacja objęła łącznie 2914 km akwenów. Ustawa obejmowała również budowę kanału łączącego Odrę z Wisłą od południa oraz budowę śluz na Wiśle w obrębie

Krakowa i Podgórze. Roboty rozpoczęte pod Krakowem w 1906 r przerwała wojna. Prace ziemne rozpoczynające budowę kanału Odra – Wisła (obecnie nazywanego Kanałem Śląskim) rozpoczęte zostały w 1911 r. przy dużej zasłudze działającego w austro-węgierskim Sejmie Koła Polskiego. Do wybuchu I wojny światowej uregulowano ok. 55 km Wisły. Pod Krakowem rozpoczęto budowę urządzeń wodnych chroniących miasto przed powodzią. Odrodzona Polska odzyskała rzekę w lepszym stanie niż ten w jakim niegdyś objęła. Jednak stan austriackiej części Wisły odbiegał daleko od standardu jaki reprezentowały drogi francuskie czy pruskie [33].

Rosyjska administracja

Ważnym elementem Wisły w zaborze rosyjskim był obszar Warszawy i okolic. Sprawami żeglugi zajmował się tu Warszawskie Okręg Komunikacyjny (WOK). W ramach Okręgu powołane były dwa terenowe inspektoraty żeglugi jeden dla rzeki Wisły i zachodniego Bugu, drugi dla drogi wodnej Wisła – Niemen obecnie znanej jako Kanał Augustowski. Inspektoratom żeglugi podlegało dwanaście jednostek terenowych tzw. dystansów[18]. W 1875 r. petersburskie Ministerstwo Komunikacji powołało komisję do spraw wykonania dokładnych pomiarów Wisły. Komisja sporządziła zdjęcia Wisły od Zawichostu do granicy pruskiej z pomiarami głębokości oraz przepływów wody. Materiały zebrano i opublikowano w dziele pod tytułem „Wisła obserwacje wodowskazowe”. Opracowanie posłużyło do sporządzenia projektu regulacji Wisły od Zawichostu do granicy z Prusami. Niestety nie doszło do jego realizacji. Oprócz przygotowania prac w korycie rzeki prowadzone były także prace przy obwałowaniu. Ze środków mieszkańców chronionych terenów w roku 1899 rozpoczęto budowę nowych i konserwację starych wałów. W drugiej połowie XIX w na Wiśle administrowanej przez WOK pojawiły się regularne przewozy towarowo-pasażerskie. Żegluga doskonale wykorzystwała szansę. Rozwijała się dobrze dzięki słabo rozwiniętej sieci kolejowej, a także dlatego, że transport rzeczny nie wymagał skomplikowanej i drogiej infrastruktury. Zanurzenie parowców wynosiło bez ładunku ok. 45-50 cm, a załadowanych około 70-90 cm. W roku 1908 wprowadzono nocne oznakowanie szlaku żeglownego na Wiśle na odcinku Miedzyszyna powyżej Warszawy do Modlina [33]. Wisła w zaborze rosyjski była rzeką słabo uregulowaną. Regulacja nie były oparte na odpowiednich pomiarach. Założenia były rezultatem wyłącznie długoletniej praktyki. Brakowało infrastruktury, w tym portów, nabrzeży przeładunkowych, brak było również urządzeń do przeładunku.

Pruska administracja

Dolną Wisłą zarządzała administracja pruska. Pod koniec XVIII w. administracja ta została zreformowana. 15 grudnia 1795 r. wydane zostały przepisy w sprawie kompetencji kamer wojenno-skarbowych. Politykę terenową na dolnej Wiśle realizowała kamera wojenno-skarbowa z Płocka. Do jej kompetencji należały m. in. sprawy handlu i żeglugi [30]. Prace nad regulacją dolnej Wisły podjął rząd Pruski w 1829 r. Objęły one odcinek od Torunia do ujścia Wisły łącznie około 222 km oraz jej ujście z Nogatem. Prace objęły: przebudowę Wisły pomorskiej (1835 -1915), zamknięcie Nogatu śluzą i jazem w roku 1915, modernizację szlaku żeglownego do 1,67 m głębokości. Wszystkie roboty całkowicie odpowiadały nadziejom w nich pokładanych zabudowanie potoku dało mocne granice brzegów i zabezpieczyło stan posiadania. Wysokimi wałami przeciwpowodziowymi zabezpieczono od szkód niziny. Ale również dla żeglugi wynikły istotne korzyści [33].

Pruska część Wisły od Torunia była w roku 1914 nowoczesną drogą wodną. Parametry tej drogi pozwalały przewozić ilość ładunków porównywalne z nowoczesnymi akwenami komunikacyjnymi Europy. Średnia ilość masy towarowej przewiezionej dolną Wisłą przekraczała przed wybuchem I światowej wojny 1 milion ton.

4. ADMINISTRACJA OKRESU MIĘDZYWOJENNEGO

Aktem prawnym, który po odzyskaniu niepodległości powoływał administrację żeglugową była ustawa z dnia 9 lipca 1919 roku o budowie kanałów żeglownych tudzież regulacji rzek żeglugowych [1]. Ustawa zobowiązywała Rząd do bezzwłocznego przeprowadzenia studiów i opracowań dotyczących budowy odpowiedniej sieci dróg wodnych. Prace studialne miały doprowadzić do opracowania programu, który miał być przedstawiony Sejmowi [5]. Ustawa określała środki na realizację programu oraz była elementem walki z bezrobociem. Ministrem właściwym ds. żeglugi śródlądowej był Minister Robót Publicznych, który odpowiadał także za utrzymania żeglowności na wodach żeglownych i spławnych [12]. Według ministra robót publicznych w latach 1929–1930 Maksymiliana Matakiewicza dla prawidłowego rozwoju w kraju powinno powstać:

- kanałów żeglugowych około 1700 km,
- kanalizacji rzek około 500km,
- regulacji rzek około 4000 km.

Kolejnym krokiem budowy administracji żeglugi śródlądowej w niepodległej Polsce było powołanie administracji terenowej. 31 lipca 1924 znowelizowana ustawa o budowie kanałów żeglownych tudzież regulacji rzek żeglugowych rozszerzyła możliwości finansowania

budowli i urządzeń hydrotechnicznych na przedsiębiorstwa prywatne. Inwestycje te miały być realizowane na zasadzie udzielania przez Państwo koncesji [2]. Ponadto ustawa upoważniała Ministra Robót Publicznych do udzielenia urządcom technicznym dodatkowych kompetencji sprawowania nadzoru nad żeglugą i spławem oraz inspekcji statków i innych urządzeń pływających [7]. Do kompetencji administracji terenowej należało także wydawanie zarządzeń w sprawach urządzeń piętrzących, pogłębianie akwenów, budowa wałów, sprawy pobierania wody. Ustawa zawierała również katalog wód śródlądowych uznanych za żeglowne [13].

W granicach Polski leżały trzy centra gospodarcze, których połączenie drogami wodnymi leżało w interesie państwa:

1. zagłębie węglowe śląsko-morawskie,
2. ujście Wisły jako dostęp Polski do morza,
3. wybrzeże Morza Czarnego jako źródło rudy żelaza.

Osią tych centrów mogła być Wisła. W okresie międzywojennym Wisła nadal dla Polski pozostawała najważniejszym akwenem żeglugowym. Według ustawy z 1922 r. zlewisko Wisły obejmowało 2.674 km rzek żeglownych. W latach 1923-1928 przeprowadzono pomiary głębokości pruskiego odcinka rzeki. W porównaniu z projektowanymi uległy one w czasie wojny pogorszeniu. Najmniejsza głębokość to 0,9 m [33], jednak i tak parametr ten był lepszy niż na pozostałych odcinkach Wisły. Dla ujednoczenia głębokości przystąpiono do pogłębiania Wisły na odcinku od ujścia Bugu do Warszawy. Wyniki tego przedsięwzięcia miały rozstrzygnąć, czy będzie prowadzony tu przewóz ładunków masowych [33]. Konkurencyjne dla Wisły były sąsiadujące dwie osie dróg wodnych:

- na zachodzie Odra łącząca Śląsk ze Szczecinem,
- na wschodzie połączenie Dźwina-Kanał Berezyński-Dniepr [29].

Po odzyskaniu niepodległości w roku 1917 Polska mogła skorzystać ze swojego geograficznego położenia między dwoma ogromnymi gospodarkami i rynkami zbytu. Dogodne połączenia komunikacyjne dla wymiany towarowej między Rosją i Niemcami mogły być dla niej ogromną szansą. Warunkiem było poprawienie standardu na polskich drogach wodnych. Chodziło tu o modernizację rzek łączących wschodnie i zachodnie arterie wodne Europy. Głównym elementem tego tranzytu miała być uregulowana Wisła. Podstawowe wymagania jakie powinna spełnić droga wodna dotyczyły maksymalnego wydłużenia sezonu nawigacyjnego, uniezależnienia od czynników atmosferycznych, zwiększenie szybkości handlowej poprzez organizację pracy na szlaku w portach oraz budowę odpowiedniej ilości portów i nabrzeży przeładunkowych.

Efektem ustawy Kanałowej z 1919 r. było rozpoczęcie budowy kilkunastokilometrowego kanału łączącego obecną część Warszawy Żerań z Zalewem Zegrzyńskim. Kanał Żerański (Kanał Królewski) liczy 17,6 kilometra. Budowę Kanału rozpoczęto w 1919 r. Część prac zakończono po II wojnie światowej. Ogólna ilość ładunku przewożona w Polsce w okresie między wojennym drogami wodnymi wynosiła 22 miliardów tonokilometrów co stanowiło około 1% ogólnych przewozów towarowych w Polsce [17].

5. ADMINISTRACJA PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Po zakończeniu II wojny światowej w zasadzie został utrzymany przedwojenny model administracji wodno-żeglugowej. W roku 1947 powołano pięć dyrekcji okręgowych dróg wodnych [22]. Oprócz zadań dotyczących utrzymania i administrowania rzeki, urzędy były także upoważnione do nadzoru nad przestrzeganiem przepisów w zakresie żeglugi i spławu oraz inspekcji statków i obiektów pływających [23]. Organami bezpośrednio podległymi dyrekcjom, właściwymi do spraw utrzymania i administrowania rzeką, były państwowe zarządy wodne [22]. 2 lipca 1947 r. sejm przyjął ustawę o Trzyletnim Planie Odbudowy Gospodarczej [14]. Plan zakładał przywrócenie do roku 1949 zdolności żeglugowej rzek. Nakłady inwestycyjne przeznaczone w okresie planu 3-letniego na komunikację były znaczne i stanowiły około jednej czwartej wartości całości nakładów przeznaczonych na przemysł [31]. Dużym utrudnieniem dla realizacji tego planu była administracja i armator radziecki, który na Odrze pływał jeszcze do początku lat pięćdziesiątych [19].

W roku 1951 r. został powołany, podległy ministrowi, Centralny Zarząd Dróg Wodnych właściwy do budowy i utrzymania dróg wodnych [24]. W miejsce dyrekcji okręgowych dróg wodnych powołano cztery zarządy okręgowe dróg wodnych, w tym jeden dla Odry we Wrocławiu, a w miejsce zarządów wodnych powstały rejony dróg wodnych [25]. Rozwój kraju w tym żeglugi śródlądowej, miał zapewnić kolejny plan. Strategia rozwoju zapisana była w ustawie o 6-letnim planie rozwoju gospodarczego [15]. Przewidywała, że transport śródlądowy przewiezie 2,0 mln ton towarów. Plan zakładał podjęcie prac związanych z kanalizacją Bugu na odcinku od Brześcia do Modlina, jako część wielkiej drogi wodnej Wschód-Zachód. W etapie pierwszym miały być zbudowane 4 stopnie oraz przeprowadzone roboty regulacyjne Bugu, zapewniające żeglowność dla barek o nośności 250 ton. Zakładano wybudowanie zbiorników retencyjnych w dorzeczu Wisły i Odry. W dorzeczu Odry miał powstać zbiornik Dzierżno Duże na rzece Kłodnicy oraz stopień wodny w Brzegu Dolnym [15]. W 1958 r., po dziesięciu latach budowy, oddany do eksploatacji stopień wodny w Brzegu Dolnym, który przedłużył skanalizowany odcinek Odry o 21,0 km

6. ADMINISTRACJA WSPÓŁCZESNA

W 1960 roku nastąpił podział kompetencji żeglugowych pomiędzy dwa polityczne organy władzy żeglugowej. Jeden centralny organ właściwy był w sprawach polityki dróg wodnych, drugi naczelny organ administracji państwowej właściwy był w sprawach taboru pływającego i polityki transportu wodnego śródlądowego. W 1960 r. Minister Żeglugi powołał Centralny Urząd Gospodarki Wodnej. Urząd tworzył pierwszą grupę organów żeglugowych. Do jego kompetencji należała budowa i eksploatacja dróg wodnych [26]. Drugą grupę tworzyli Minister Żeglugi oraz podległe mu inspektoraty żeglugi śródlądowej powołane w 1961 r. [35]. Do zakresu działania inspektoratów należał nadzór nad żeglugą i spławem oraz inspekcja statków i innych obiektów pływających. Ta data przyjęta jest za początek administracji żeglugi śródlądowej, której jubileusz obecnie obchodzimy. W roku 1970 oddany został stopień wodny we Włocławku, który jako jeden z ośmiu stopni miał być elementem Kaskady Dolnej Wisły[34]. W latach 70 na Odrze rozpoczęto budowę zbiorników wodnych, zaczęto przystosowanie rzeki do 1.000 tonowych zestawów pchanych, wprowadzono na nową flotę i rozpoczęto przebudowę odrzańskich jazów [19].

Istotne zmiany w administracji żeglugi śródlądowej przyniósł rok 2001 [32], w którym zlikwidowano właściwe do spraw żeglugi śródlądowej terenowe organy – inspektoraty żeglugi śródlądowej, w ich miejsce powołano urzędy żeglugi śródlądowej. Organizację urzędów żeglugi śródlądowej regulują zarządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej [36]. Do właściwości rzeczowej dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej należy: nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, przeprowadzanie inspekcji statków, weryfikacja ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach, kontrola stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów, przeprowadzanie postępowania w sprawach wypadków żeglugowych, kontrola dokumentów przewozowych i zgodności przewożonego przez statek ładunku z tymi dokumentami, kontrola obcych statków w zakresie zgodności wykonywanych przewozów z postanowieniami umów międzynarodowych oraz pozwoleń na te przewozy, współdziałanie z innymi organami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi i ochrony środowiska [8], ponadto wykonywać inne zadania określone ustawą oraz statutem urzędu [37]. Uprawnionymi do wykonywania zadań inspekcyjnych w żegludze śródlądowej są: starszy inspektor, inspektor i młodszy inspektor nadzoru nad żeglugą śródlądową [20]. Głównym celem powołania dyrektorów urzędów są sprawy bezpieczeństwa żeglugi.

Bezpieczne drogi wodne powinny posiadać odpowiednie do klasy parametry [27]. Każdy dyrektor w ramach stanu bezpieczeństwa dróg wodnych może weryfikować ustaloną głębokość tranzytową na drogach wodnych, kontrolować stan oznakowania szlaku żeglownego śluz i wejść do portów [8].

Od 2003 r. administracji żeglugi śródlądowej przybywa obowiązków. W roku 2003 doszły kompetencje związane z kontrolą dokumentów Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowego [9]. W tym samym roku nadano nowe kompetencje o charakterze obronnym to ochrona portów lub przystani, w tym wykonywania zadań obronnych i zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobiegania aktom terroru i likwidacji ich skutków [6]. Dyrektor posiada także obowiązek uwzględniać potrzeby obronne państwa w zakresie transportu, stosownie do zakresu działania [28]. Od roku 2004 nowym obowiązkiem dyrektorów jest kontrola ustalonych przez właściwego ministra, ograniczeń w przewozie rzeczy w żegludze śródlądowej [4]. Nowym zadaniem, dla realizacji którego właściwa jest administracja żeglugowa od roku 2004 są kompetencje dotyczące doradców do przewozu ładunków niebezpiecznych [10]. Kolejne kompetencje uzyskali dyrektorzy w roku 2009, w którym to administracja żeglugi śródlądowej właściwa jest do pomiaru i inspekcji technicznej statków [3]. Do przeprowadzenia tych czynności zostali powołani dyrektorzy urzędów w Bydgoszczy, Szczecinie i we Wrocławiu [21]. Kolejne kompetencje uzyskali dyrektorzy w roku 2010. Zostali zobowiązani do czuwania nad bezpieczeństwem uprawiania sportu i rekreacji na akwenach innych niż drogi wodne [11]. Wiadomo również, że dyrektorzy będą realizowali kolejne nowe zadania. Polegać one będą na prowadzeniu zharmonizowanego systemu usług informacji rzecznej (RIS). System ma poprawić koordynację działań w logistyce łańcucha transportowego i wprowadzany jest na śródlądowych drogach wodnych klasy IV i wyższej, które są połączone z drogami wodnymi klasy IV lub wyższej innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Obecnie właściwym ds. RIS będzie dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. System zostanie wdrożony na ok. 100 km odcinku Dolnej Odry. Dla realizacji zadania planowane jest przyjęcie do urzędu dodatkowo 10 osób. System ma zacząć działać od roku 2013.

Urzędy Żeglugi Śródlądowej są jedynymi, których działania przez cały jubileuszowy okres istnienia koncentrowały się wyłącznie na żegludze śródlądowej. Ta właściwość powoduje, że władza żeglugowa dba o bezpieczne warunki funkcjonowania żeglugi.

**ADMINISTRACJA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W POLSCE
- RYS HISTORYCZNY**

Streszczenie

Administracja żeglugi śródlądowej obchodzi w bieżącym roku jubileusz 50-cio lecia. Od pół wieku istnieją urzędy, których zadaniem jest troska o bezpieczeństwo żeglugi śródlądowej. Geneza powstania władzy żeglugowej jest nieco dłuższa. O ważnej roli jaką odkrywała żegluga śródlądowa i jej administracja w Polsce mogą świadczyć m.in.: Kanał Ogińskiego (1768), Kanał Królewski (1786), Kanał Augustowski (1824 jako część niezbudowanej drogi wodnej Wisła-Winada). Kanały te pełniły istotną rolę komunikacyjną i były świadkami rozwoju gospodarczego regionów przez, które przepływały. Ważnym elementem w dziejach żeglugi śródlądowej była Wisła. Istniejące spichlerze kazimierzowskie dowodzą znaczeniu rzeki dla europejskiego handlu zbożem. Nie sprzyjające dla zarządzania rzeką okazały się czasy zaborów. Wisła w trzech zaborach podlegała trzem różnym systemom administracji wodno-żeglugowej. Administrowanie podzieloną Wisłą uregulowane było w artykule 23 traktatu wiedeńskiego z 3 maja 1815 r. Wisła od ujścia Pszemszy do Zawichostu na odcinku 185 km stanowiła granicę między zaborami rosyjskim i austriackim, od Zawichostu do Modlina Wisłą administrowała Rosja, a od Modlina do Gdańska Prusy. Po odzyskaniu niepodległości w roku 1918 Polska mogła skorzystać ze swojego geograficznego położenia między dwoma ogromnymi gospodarkami i rynkami zbytu. Dogodne połączenia komunikacyjne dla wymiany towarowej między Rosją i Niemcami mogło być dla niej ogromną szansą. Po zakończeniu II wojny światowej barierą dla żeglugi na Odrze była wojskowa administracja radziecka. Ważne dla transportu wodnego były kolejno uchwalane plany rozwoju kraju, w których żegluga miała swoją istotną pozycję. W 1960 roku nastąpił podział kompetencji żeglugowych pomiędzy dwa polityczne organy władzy żeglugowej. Jeden właściwy był w sprawach polityki dróg wodnych, drugi w sprawach taboru pływającego i polityki transportu wodnego śródlądowego. W 1961 powołane zostały podległe ministrowi żeglugi inspektoraty żeglugi śródlądowej. Kolejną zmianę administracji żeglugi śródlądowej przyniósł rok 2001, w którym w miejsce inspektoratów powołano istniejące do dzisiaj urzędy żeglugi śródlądowej.

**THE ADMINISTRATION OF INLAND WATERWAY TRANSPORT IN POLAND
- BRIEF HISTORY**

Abstract

This year the administration of inland waterway celebrates its 50th anniversary. For half of a century, there have been offices which job was to take care of the safety of inland navigation.

The management history of the inland waterways is a bit longer. The importance of the inland navigation role can be proved by: the Oginski Channel (1768), the Royal Canal (1786), the Augustow Canal (1824 as a part of not built waterway Vistula-Winada). These channels played an important role in communication and witnessed the economic development of regions through which they flowed.

An important element in the history of inland waterways is the Vistula river. The existing Casimir's Granaries prove the importance of the river for the European grain trade. The times of partition were also not favourable for the management of the river. The Vistula in three partitions was a subject to three different systems of administration, water and shipping. Administrating of the divided Vistula river was regulated in Article 23 of the Vienna Treaty of May 3, 1815. The Vistula from the estuary of Pszemsza to Zawichost was a 185 km border between the Russian and Austrian partitions, from Zawichost to Modlin the Vistula River was coordinated by Russia, and from Modlin to Gdansk by Prussia.

After regaining independence in 1918, Poland could benefit from its geographical position between two giant economies and export markets. Convenient public transport links for trade between Russia and Germany could have been a great opportunity for Poland.

After the end of World War II, the biggest barrier for navigation on the Oder River was the Soviet military administration. Subsequently adopted plans of the country development, where the inland navigation has its important position, were very important. In 1960 came the division of powers between the two political authorities. One of them was responsible for the waterways policy, and the other for the floating and inland transport policy. In 1961 inspectorate reporting to the Minister of inland waterway navigation were established. Another change in the administration of inland navigation has brought in the year 2001, when in the place of the existing inspectorates, the offices of inland navigation were established.

LITERATURA

- [1] Art.1 ustawy z dnia 9 lipca 1919r. o budowie kanałów żeglownych tudzież regulacji rzek żeglugowych Dz. U. R.P Nr 59 poz. 356.
- [2] Art.1 ustawy z dnia 31 lipca 1924 zmieniającej niektóre postanowienia ustawy z dnia 9 lipca 1919r o budowie. Dz. U. Nr 79 poz.768.
- [3] Art. 1. ustawy z dnia 7 maja 2009 r. o zmianie ustawy o żegludze śródlądowej oraz ustawy o dozorze technicznym Dz.. U. Nr 98 poz.818.
- [4] Art. 2 ustawy z 17 października 2003 r. o zmianie ustawy - Prawo przewozowe oraz ustawy o żegludze śródlądowej, Dz. U Nr 211, poz. 2049.
- [5] Art. 3 ustawy o wodach z dnia 19 września 1922r. Dz. U. R.P. z 1928 r Nr 62 poz.. 74.
- [6] Art. 4 pkt. 2 ustawy z 18 grudnia 2003 o zmianie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz o zmianie niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2004, Nr 6, poz. 41.
- [7] Art. 5 ustawy z dnia 9 lipca 1919r. o budowie kanałów żeglownych tudzież regulacji rzek żeglugowych Dz. U. R.P Nr 59 poz. 356.
- [8] Art. 9 ust.2 ustawy z 21 grudnia 2000 o żegludze śródlądowej.
- [9] Art. 23 pkt. 2) ustawy z 28 października 2002 o Funduszu Żeglugi Śródlądowej i Funduszu Rezerwowym.
- [10] Art. 46 ustawy z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie i uchyleniu niektórych ustaw w związku z uzyskaniem przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej Dz. U. Nr 96 poz.959.
- [11] Art. 67 pkt. 1) ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie Dz. U. Nr127 poz.857.
- [12] Art. 76 i 77 ustawy o wodach z dnia 19 września 1922r. Dz. U. R.P. z 1928 r. Nr 62 poz.74.
- [13] Art. 261. ustawy o wodach z dnia 19 września 1922r. Dz. U. R.P. z 1928 r. Nr 62 poz.. 74.
- [14] Dz. U nr 53, poz. 285.
- [15] Dz. U z 1950, nr 37, poz. 344.
- [16] Górewicz J.: Opowieści o Kanale Augustowskim, Warszawa 1974.
- [17] Magiera W.: Ekonomia Transportu wodnego śródlądowego, Wrocław 1951.
- [18] Orłowski B.: Inżynierowie polscy w XIX i XX w. Tradycje i wyzwania, t. IV, Warszawa 1995.
- [19] Pyś J.: Ustrojowoprawne uwarunkowania żeglugi na Odrze od XVIII do XXI w., Wrocław 2005.
- [20] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 7 sierpnia 2002 w sprawie określenia kategorii pracowników urzędów żeglugi śródlądowej uprawnionych do wykonywania zadań inspekcyjnych, Dz. U Nr 145, poz. 1222.

- [21] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 r. w sprawie określenia dyrektorów Urzędów Żeglugi Śródlądowej właściwych do przeprowadzania pomiaru statku i inspekcji technicznej statku Dz. U nr 110 poz.730.
- [22] Rozporządzenie Ministra Komunikacji z 27 lipca 1948 wydane w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych o utworzeniu dyrekcji okręgowych dróg wodnych i podległych im organów, § 1,2,3, Dz. U. Nr 48, poz. 362.
- [23] Rozporządzenie Ministra Komunikacji z 29 lipca 1948 wydane w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych o przekazaniu dyrekcjom okręgowych dróg wodnych i państwowym zarządom wodnym sprawowania nadzoru nad przestrzeganiem przepisów w zakresie żeglugi i spławu oraz inspekcji statków i innych obiektów pływających, § 1 , Dz. U. Nr 48, poz. 363.
- [24] Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 12 kwietnia 1952 r. w sprawie o utworzenie zarządów okręgowych dróg wodnych i podległych im rejonów dróg wodnych Dz. U. Nr 25, poz.173.
- [25] Rozporządzenie Ministra Żeglugi z 2 sierpnia 1954 w sprawie utworzenia rejonów dróg wodnych, Dz. U. Nr 36, poz. 158.
- [26] Rozporządzenie Rady Ministrów z 20 lutego 1962 w sprawie uprawnień koordynujących Centralnego Urzędu Gospodarki Wodnej w zakresie gospodarki wodnej w stosunku do innych organów administracji państwowej oraz zakresu współpracy z tymi organami, § 2, Dz. U. Nr 15, poz.65.
- [27] Rozporządzenie Rady Ministrów z 7 maja 2002 w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, Dz. U nr 77, poz. 695.
- [28] Rozporządzenie Rady Ministrów z 3 lutego 2004 w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny, oraz właściwości organów w tych sprawach.
- [29] Różański A.: Żegluga śródziemna i drogi wodne, Lwów 1920.
- [30] Stelmach M.: Kancelaria pruskich urzędów administracji państwowej na przykładzie rejencji w latach 1808-1945, Szczecin 1981.
- [31] Ustawa z 3 lipca 1947 o państwowym planie inwestycyjnym na rok 1947, Dz. U. nr 58, poz. 313.
- [32] Ustawa z 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej, Dz. U. z 2001, Nr 5, poz. 43.
- [33] Wojtkiewicz M.: Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu, Warszawa 1933.
- [34] Woś K.: Żegluga Śródlądowa – szanse rozwoju. Szczecin 2010.
- [35] Zarządzenie Ministra Żeglugi z 10 stycznia 1961, M.P. Nr 7, poz. 37.
- [36] Zarządzenia z 12 lipca 2001 w sprawie nadanie statutu organizacyjnego Urzędowi Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, we Wrocławiu, w Kędzierzynie-Koźlu, Dz. Urz. MTiGM Nr 3, poz. 7-14.
- [37] Zarządzenia z 12 lipca 2001 r., Dz. Urz. MTiGM Nr 3, poz. 11,10,9.