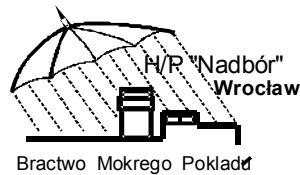


PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.fomt.pl

Biuletyn Nr 128

Rok XII

kwiecień 2014

Wizyta w Muzeum Odry

23 kwietnia z inicjatywy Bractwa Mokrego Pokładu statki Muzeum Odry FOMT odwiedził Poseł Sejmu RP, były Minister Kultury, kandydujący dzisiaj w wyborach do Parlamentu Europejskiego Kazimierz Michał Ujazdowski.

Z zainteresowaniem obejrzał zabytkowe statki, zapoznał się z programem odbudowy barki towarowej „Irena”, programem dotowanym przez Gminę Wrocław oraz z projektem odbudowy napędu parowego HP Nadbor. Byłby to jedyny śródlądowy statek parowy w Polsce, jeden z ok. 15 pływających dzisiaj po wodach Europy. Zarząd Fundacji przedstawił projekt rejsu, który pod hasłem Europa ponad rzekami – wspólnota dziedzictwa kultury technicznej, mogłby zaprowadzić Nadbora do Rotterdamu szlakiem, który już raz przebył w 1949 r. inaugurując prawdziwie polski czas żeglugi odrzańskiej. W trakcie tego rejsu Nadbor niósłby przesłanie wspólnoty dziedzictwa, promując bogactwo kultury przemysłowej i technicznej Polski, wspólne europejskiemu kręgowi kulturowemu, promując potencjał gospodarczy Śląska i wizję Odry jako dźwigni rozwoju ekonomicznego, społecznego, kulturowego Nadodrza. Mogłby nieść swą misję w roku, w którym Wrocław pełnić będzie rolę Europejskiej Stolicy Kultury.

Mówiono o warunkach technicznych takiego rejsu, o kosztach odbudowy i uruchomienia maszyny parowej Nadbora i kotła, nie tak wysokich jakby się zdawało, bo sięgających kwoty ledwie 600 tysięcy złotych.

Jesteśmy przekonani, że prędzej czy później, projekt ten skazany jest na sukces, że rękawicę podejmą władze Wrocławia, że Nadbor ruszy w rejs, który rozślawi i nasze miasto.

Wierzmy, że w rządzie tego przedsięwzięcia nie zabraknie żadnego Wrocławianina, że w roli jego mecenasów staną wszyscy dolnośląscy politycy, że poszukiwać będą środków niezbędnych dla wcielenia kreślonej tutaj wizji w czyn. Do W grona fanów idei przywrócenia Nadborowi życia wpisujemy Kazimierza Michała Ujazdowskiego, z którym Bractwo Mokrego Pokładu, niestrudzenie od lat dopominające się o Odrę, będzie już pozostawało w stałym kontakcie. Mamy przy tym nadzieję, że wraz z Kazimierzem M. Ujazdowskim problematyka odrzańska na stałe zagości w murach Parlamentu Europejskiego, że otworzą się na nią i inni Eurodeputowani, czego Im, Odrze i sobie życzymy.



Stanisław Januszewski

O odrzańskiej polityce

Od wielu lat Polska jest autorem i skutecznym realizatorem polityki Europy dwu prędkości i doktrynie tej nie położyło kresu przystąpienie naszego kraju do Unii Europejskiej. Gdy Niemcy modernizują swoją sieć śródlądowych dróg wodnych, gdy w ostatnich latach mostem kanałowym pod Magdeburgiem połączyli drogi wodne wschodu i zachodu kraju, gdy dzisiaj kończą budowę nowej podnośni Niederfinow, to Polska Odrę renaturyzuje. Patronuje temu rządowy „Program dla Odry 2006”, który preferując tzw. ochronę przeciwpowodziową Nadodrza, tak naprawdę mającą przysłańać brak jakiegokolwiek wizji i polityki włączania Odry w organizm gospodarczy Polski i Europy, prowadzi do dalszej degradacji rzeki i śródlądowej drogi wodnej. Jej odbudowa stać się winna narodowym zadaniem, równym budowie Centralnego Okręgu Przemysłowego czy Gdyni II Rzeczypospolitej. Miast tego proponuje się nam dzisiaj tzw. modernizację Kanału Gliwickiego, tę drogę wodną, mimo zaniedbań wciąż najnowocześniejszą w Polsce, degradującą do drogi wodnej III klasy, „za miedzą” wdrażane są standardy odpowiadające drogom wodnym V klasy.

Środowiska odrzańskie z żegluga związane od lat domagają się właściwego miejsca dla Odry, postulują restaurację żeglugi towarowej, która tuż obok w Niemczech transportuje blisko 15% masy towarowej, pozostając najtańszym środkiem transportu, ekologicznym, sprzyjającym ochronie przeciwpowodziowej, ochronie środowiska. Ku niczemu dobremu głosy te nie prowadzą. Państwowy monopol na zarządzanie Odrą, pozbawia czynnik społeczny jakiegokolwiek wpływu na kształtowanie polityki transportowej na śródlądowych drogach wodnych, ich rozbudowy w kierunku żegludze służącej. Dość powiedzieć, że nawet stworzone Rady Dorzeczy nie zyskały kompetencji wypowiedzania się w kwestiach z żegluga związanych.

Brak kompetencji świadomie zaciera się bezustannymi reorganizacjami instytucji rzeką administrujących. Mało tego, miast utrzymywać historycznie wykształcony model kompleksowego zarządzania rzeką, czy rozwijać współczesne europejskie standardy zarządzania rzekami w skalach dorzeczy, problematykę gospodarki wodnej, ochrony przeciwpowodziowej, jakości wód, żeglugi w końcu, w Polsce powierzono tak wielu instytucjom, że żadnej nie można pociągnąć do odpowiedzialności za katastrofalny stan śródlądowych dróg wodnych kraju.

Niesie to z sobą syndrom myślącego inaczej „hydraulika”, który modernizację sieci wodociągowej rozpoczyna od końca, środka, dowolnego punktu, miast prowadzić ją od przyłącza sieci wodociągowej do punktu odbioru. Ruchem konika szachowego prowadzi się dzisiaj roboty na zbiorniku wodnym Racibórz, już suchym, nie zalewowym sprzyjającym utrzymaniu Odrzańskiej Drogi Wodnej, Kanale Gliwickim, które wskutek udroźnienia służ

nie rozwiązują problemu tej drogi wodnej, zamulonej do granic przyzwoitości, na Wrocławskim Węźle Wodnym – w niczym nie sprzyjające przełamywaniu stereotypu Odry – rzeki Pokoju, nie rozwiązujące żadnego z problemów związanych z przywróceniem Odrze właściwego jej statusu. Żadne z tych robót, poza generowaniem ogromnych kosztów, co dla niektórych stanowi wystarczającą kwalifikację zasadności ich prowadzenia, niczemu służyć nie mogą, ani ochronie przeciwpowodziowej, ani bezpieczeństwu społeczności nadodrzańskich, o żegludze nie mówiąc. Na tym polu pozostawiają za sobą zdegradowane i zniszczone do szczętu porty, stocznie, nabrzeża, bogatą niegdyś odrzańską infrastrukturę.

Zanim skutki woluntarystycznych decyzji znajdą właściwą społeczną ocenę, przy brzmieniu fanfar i powiewających proporców okrzyknięty zostanie kolejny „sukces”, umacnianie jego pijarowskiego rodowodu przyniesie kolejną reorganizację instytucji Odrą zarządzających, może jedną drugą ustawę do problematyki wodnej nawiązującą, morze rozporządzeń, „zamazujących” brak odrzańskie wizji, brak pomysłu na wielką, europejską rzekę.

Tyle o nich. Polityka to sztuka rozwiązywania społecznych, gospodarczych czy zrodzonych na gruncie szeroko pojętej kultury, także technicznej, problemów. Rodzi się nie w głowach tzw. „polityków” co na społecznym gruncie, tutaj nadodrzańskich społeczności. Jej kołyską jest warsztat pracy, czasami i społeczna emocja.

Problem Odry wymaga sięgnięcia i w tym kierunku. Osiała nad nią społeczność, dla której genetyczne kody rzeki były obce. Mimo to podjęła heroiczny trud włączenia jej w obieg współczesnej kultury, nieświadoma tego, że jej wysiłek skazany jest na klęskę, wobec ambiwalentnego stosunku do rzeki sił dzierżących w Polsce władzę, w programach działania których nie stało miejsca dla transportu śródlądowego. Ich siłą jest nadal występująca w Polsce „atomizacja” społecznego czynnika, brak wykształconych tradycji świadomego i aktywnego uczestnictwa w społecznym życiu, odwagi brania odpowiedzialności. Dla mieszkańców Nadodrza rzeka to obszar socjologicznie zdegradowany, nie kojarzony z ogólnie wyznawanym katalogiem wartości.

Ten stan otwiera perspektywę ogromnej pracy, na swoim odcinku Fundacja Otwartego Muzeum Techniki od lat próbuje promować mitologię Odry, jej zabytki prowadzące ku złożonym relacjom mającym miejsce na linii człowiek – środowisko – technika. W sferze dziedzictwa wspólnego kręgowi cywilizacji śródziemnomorskiej poszukuje narzędzi sprzyjających ożywieniu Odry. Stworzyła Muzeum Odry, wyjątkowe, osadzone na zabytkowych statkach odrzańskich, jak dotąd jedyne na polskim śródlądziu, pragnąc i tą drogą promować fenomen Odry, dzisiaj wielkiej, zaniedbanej, porzuconej wręcz,

Europejskiej Rzeki, jeszcze nie tak dawno prowadzącej jedną z najnowocześniejszych dróg wodnych Europy.

Formułowane tutaj oceny każdorazowo wymagają weryfikacji. Najlepiej uczynić to na gruncie historii, procesu przemiany odrzańskiej drogi wodnej, od – jak to ujął przed laty Hermann – rzeki naturalnej, rzeki tworu przyrody do rzeki kultury, sztucznej drogi wodnej, dzieła umysłu i rąk człowieka¹.

Oto powód, dla którego Fundacja zdecydowała się ponieść wysiłek publikacji książki wyjątkowej, jak mało która Odrze potrzebnej. Rzec dr. Jana Pysia, dyrektora wrocławskiego Urzędu Żeglugi Śródlądowej, jak mało która wpisuje się w nurt poszukiwania diagnozy Odry. Tę drogę poszukiwań otworzyły przed laty publikacje i pytania stawiane przez ludzi Odry, trudne i niewygodne, tą drogą podąża od lat Fundacja Otwartego Muzeum Techniki i działające przy niej od 2003 r. Bractwo Mokrego Pokładu – fanklub ludzi Odry, skupiający dzisiaj ponad stu kapitanów żeglugi odrzańskiej.

Rzec Jana Pysia wyzwoliła zapisane tu słowa. Jan Pyś odpowiada na wiele nurtujących nas pytań. Co zaś najcenniejsze to stawia diagnozę. Wyjaśnia źródła choroby, dzisiaj pozornych działań na rzece prowadzonych odsyłając nas ku pomijanej z reguły w piśmiennictwie polskim problematyki szeroko pojętej polityki odrzańskiej, polityki przez autora książki pojmowanej zarówno w kategoriach gospodarczych jak i kulturowych, polityki technicznej. Roztacza przed nami szeroką panoramę aktywności człowieka z rzeką związaną, uwagę koncentrując na kształtowaniu się instrumentów prawnych i administracyjnym zarządzania Odrą – narzędzi polityki odrzańskiej, której owoce zniweczyła druga wojna światowa i wieloletni stan „zimnej wojny”, który z rzeki łączącej Śląsk z Europą uczynił barierę, od świata Polskę izolującą. To tylko jeden z czynników powodujących gospodarczą i kulturową degradację Odry i dobrze, że autor ku tej prostej i atrakcyjnej dla współczesnej polityki historycznej Polski problemów Odry nie ograniczył. Wprost przeciwnie na plan pierwszy wybił kwestie związane z kształtowaniem odrzańskich programów, warunków sprzyjających ich genezie, rozwojowi, wdrażaniu, polityce gospodarczej i technicznej państw nadodrzańskich. Ze szczególną uwagą Jan Pyś przygląda się procesom przemiany zasad administrowania zasobami Odry, mówiąc nam, że w nich – jak w soczewce – odbicie znajdują zjawiska na gruncie wizji i polityki wypracowane. Gdy wizji nie stawało nad Odrą rodził się stan zapaści.

To spojrzenie nasuwa wiele refleksji. Podniesiemy tylko jeden z aspektów, z administrowaniem rzeką związanym, a mogący stanowić jeden z czynników wyjaśniających współczesny nam stan Odry, żeglugi odrzańskiej, gospodarczego z rzeki czerpania, odpowiadający na pytania: dlaczego Odrzańska Droga Wodna jest dzisiaj ruiną, dlaczego proces degradacji rzeki wciąż postępuje,

dlaczego tu i tam podejmowane wysiłki na rzecz ożywienia jej odcinków nie przynoszą społecznie użytecznych efektów?

Otóż jednym z powodów tego było i to, że wykształcona po II wojnie światowej polska doktryna odrzańska a priori wykluczyła ustanowienie wspólnego dla Odry zarządu, ze strony państw przez terytoriów, których rzeka przebiega. Skutkuje to do dzisiaj międzynarodową izolacją problematyki z rzeką związanej i wciąż postępującą degradacją Odrzańskiej Drogi Wodnej – Polska samodzielnie nie jest bowiem w stanie efektywnie rzeką administrować. Skutkuje to brakiem współpracy polsko-czeskiej odnośnie projektu kanału Odra – Dunaj, który mógłby awansować Odrę do roli znaczącego korytarza transportowego łączącego kraje basenu morza Czarnego i Bałtyku. Skutkuje to brakiem współpracy polsko-niemieckiej na linii utrzymania Odrzańskiej Drogi Wodnej, powodowanej znaczącymi różnicami stanowisk w sprawach preferowanej przez stronę polską ochrony przeciwpowodziowej Nadodrza i żeglugi, z którą strona niemiecka najpierw zdawała się wiązać przyszłość szlaku by w końcu w braku nadziei na znalezienie z Polską wspólnego języka postawić na budowę lateralnego do Odry po stronie niemieckiej Kanału. Niemożność akceptowania przez sąsiadów polskiego stanowiska w sprawie Odry, dopuszczającego współpracę, w praktyce nader ograniczoną, jedynie na odcinkach granicznych całkiem współcześnie przyniosło z sobą brak międzynarodowej akceptacji dla Programu dla Odry. Niepokojące to o tyle, że utrwała to również wykształconą po wojnie polską doktrynę wykluczającą w istocie ideę wolnej żeglugi na Odrze.

Fundamentalna dla problematyki odrzańskiej praca dr. Jana Pysia zyskuje o tyle, że diagnozie towarzyszą również sugestie co do kształtowania polityki odrzańskiej i poszukiwania narzędzi sprzyjających odrodzeniu rzeki i żeglugi towarowej, której braku kajakowe rejsy na trasie Koźle – Wrocław żadną miarą nie zrekompensują, podobnie jak i powstające nad Odrą rezerwaty przyrody i parki narodowe, które co najwyżej stan zapaści mogą utrwalić, skutecznie odcinając nas także od naturalnych związków z Europą.

Bez zasadniczej zmiany polskiej doktryny odrzańskiej niemożliwym będzie czerpanie z rzeki dla realizacji programów aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturowej Nadodrza. Porzucenie po II wojnie światowej zasady prowadzenia w jednym resorcie kompleksowej polityki odrzańskiej, która wykształcona w XIX wieku, sprzyjała przekształceniu Odry w nowoczesną drogę wodną sprawiło, że w jej miejsce, po wielu mniej lub bardziej nieudanych reorganizacjach urzędów sprawy żeglugi i gospodarki wodnej prowadzących, wykształcono struktury niezdolne do kompleksowego postrzegania i rozwiązywania problemów i gospodarki wodnej, i ochrony środowiska, i spraw żeglugi. Dualizm ten, nie tyle zamierzony czy też czerpiący źródła z niekompetencji, lecz zrodzony

na gruncie braku wizji i polityki państwa odnośnie kształtowania zadań i miejsca Odry w systemie gospodarczym kraju, prostą drogą prowadzi do marginalizacji problematyki odrzańskiej. A niesie to z sobą całkiem wymierne konsekwencje gospodarcze i ekonomiczne, wystarczy wskazać nie do końca trafne decyzje związane czy to z programem modernizacji Kanału Gliwickiego czy też modernizacją Wrocławskiego Węzła Wodnego, generujące niczym nieuzasadnione koszty i nie rokujące realizacji społecznie użytecznych celów.

Jeśli nawet znajdziecie w prezentowanej Wam książce treści kontrowersyjne, to tym bardziej polecamy ją Waszej uwadze. Niech zburzy Wasz spokój, niech otworzy drogę szerokiej społecznej refleksji, niech uświadomi, że

polityka i właściwe jej narzędzia są czynnikiem na tyle delikatnym, a zarazem niebezpiecznym, że wymaga bezustannej społecznej kontroli, że zagrożeniem dla Odry jest nasze milczenie.

Polecamy: Jan Pyś, Odra. Rzecz o żegludze i polityce, FOMT, Wrocław 2014, t 1-2. Książka dostępna w Muzeum Odry od 15 czerwca 2014 r., wydana dzięki wsparciu Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego i mecenasów Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

Stanisław Januszewski

1 K. Hermann, Die Entwicklung der Oder vom Natur- zum Kulturstrom, Berlin 1930 (cytat za przekładem, powielonym dla potrzeb Ministerstwa Komunikacji w 1946 r.), s. 9.

Remont zabytkowej barki w rękach wrocławskiej stoczni Hubertus

27 marca 2014 roku Fundacja Otwartego Muzeum Techniki podjęła postępowanie celem wyłonienia wykonawcy remontu i modernizacji barki Ż-2107 „Irena” objętej ochroną prawną przez wpis do rejestru zabytków. Mając do dyspozycji dotację Gminy Wrocław, do udziału w konkursie zaproszono wszystkie stocznie śródlądowe Polski poprzez ogłoszenie warunków SIWZ na stronie internetowej Fundacji.

Niezależnie od tego, w trosce o dotarcie tej informacji do większej grupy zainteresowanych, informacje o konkursie przekazaliśmy stoczni Malbo w Malczycach, wrocławskim stoczniom Hubertus i Konstruktor, stoczniom kozielskiej i Damen w Koźlu, Atut w Januszkowicach oraz stoczni w Dobrzenu. Dzięki temu informacja dotarła także do stoczni nowosolskiej i stoczni w Gorzowie Wlkp.

Na złożenie ofert cenowych zdecydowały się 10 kwietnia tylko dwie stocznie: stocznia Koźle Sp. z o.o. oraz wrocławska stocznia Hubertus. O wyborze tej ostatniej zdecydowała atrakcyjna oferta cenowa, powodowana także bliskością i niskim kosztem holowania barki na pochylnię. Komisja konkursowa FOMT w osobach Stanisława Januszewskiego i Jacka Króla – prezesa i członka zarządu FOMT oraz Wioletty Wrony Gaj – dyrektora Biura FOMT, wstępnie wybierając ofertę Hubertusa kontynuowała pracę, podejmując z Hubertusem negocjacje cenowe, które ostatecznie 14 kwietnia określiły zakres prac remonto-

wych i koszt ich wykonania. Liczymy się z tym, że nie uda się utrzymać ustalonego wstępnie kosztu robót stoczniowych, już w tej chwili przekraczających wartość dotacji, a to dlatego, że wciąż niewiadomą pozostaje stan poszycia dna barki. Będziemy to wiedzieli dopiero po badaniach na pochylni, wtedy też precyzyjnie określimy koszt tego składnika robót. Może on znacząco ograniczyć zakres prowadzonych w 2014 roku prac, a o ich zakresie decydować też będzie możliwość uzyskania dalszego wsparcia, to ze strony Gminy Wrocław może się bowiem okazać niewystarczające.

W ramach zadania, wspieranego przez Gminę Wrocław, zamierzamy wykonać remont klasowy kadłuba tak, aby móc uzyskać wspólnotowe Świadczenie Zdolności Żeglugaowej i podjąć prace we wnętrzu ładowni, pod pokładem barki urządzając centrum oświatowo-educacyjne Muzeum Odry FOMT.



Bieżące informacje o postępie robót zamieszczamy na stronie internetowej Fundacji www.fomt.pl w dziale Rewitalizacja barki. Tutaj przywołajmy kilka fotografii, bliźniaczej z naszą barką Lemara, której remont zakończyła właśnie Gmina Bydgoszcz. To inna od naszej optyka rewaloryzacji zabytku, podobnie jak i program jego eksploatacji. Jakby jednak nie było warto sięgać ku bydgoskiemu doświadczeniu.

Foto ze zbiorów Bractwa Bydgoskiego Węzła Wodnego

Rozpoczynając roboty stoczniowe, myślimy już o kolejnym etapie robót. To m.in. ustalenie materiału i technologii wykonania podłóg, izolacji, szalowania kadłuba od wewnątrz, sufitów nad ładowniami, instalacji wodno-kanalizacyjnej, sanitarnej, grzewczej, elektrycznej, sieci komputerowej etc. Wbrew pozorom jest to zadanie niełatwe, musimy bowiem sprostać standardom określanym przez Pol-

ski Rejestr Statków, chociażby tym z zakresu ochrony przeciwpożarowej, a w przypadku chociażby podłogi liczyć się musimy z jej pracą w warunkach podwyższonej wilgotności, co też może nas zmuszać do sięgania ku materiałom z najwyższych cenowych półek.

Stanisław Januszewski

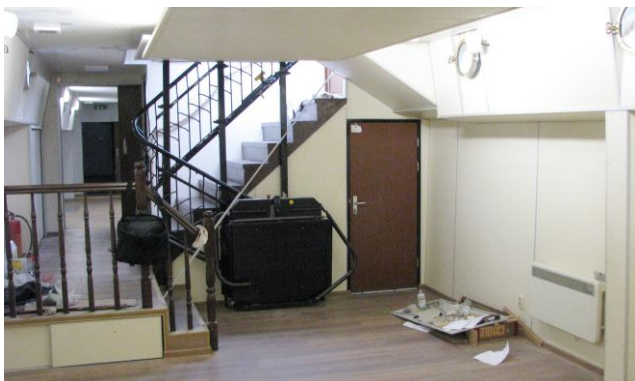


Foto ze zbiorów Bractwa Bydgoskiego Węzła Wodnego

Bractwo Mokrego Pokładu - spotkanie kwietniowe, 2014

Spotkanie poprowadziliśmy wspólnie z Wioletą i Tadeuszem; sala seminaryjna na Wróblinie wypełniona była do ostatniego miejsca. Wioletta podzieliła się osobistymi przeżyciami i wrażeniami z dalekiej podróży do Sri Lanki. Może kiedyś zobaczymy też fotki prezentujące dziedzictwo kulturowe i historię tego urokliwego zakątka globu. Była też jej informacja nt. projektów realizowanych z udziałem Bractwa i studenckiego wolontariatu, o których wspominaliśmy przy okazji urodzin Nadbora, a także o otrzymanej dotacji na odbudowę barki Ż-2107.



10 lat temu w listopadzie 2004 roku barka zacumowała do burt Nadbora i Wróblina. Mamy nadzieję, że za pierwszą transzą pomocy znajdą się dalsze fundusze na kontynuację odbudowy statków Muzeum Odry, o które wspólnie od lat z Fundacją zabiegamy i będziemy w tej odbudowie uczestniczyć w stosownym zakresie i wg najlepszej fachowej wiedzy.

FOMT bieżąco będzie informowała o postępach prowadzonych prac rewitalizacyjnych na barce na swojej stronie www.fomt.pl, a także na łamach Prosto z Pokładu. Uczestnicy spotkania wymienili się informacjami nt. szerokiego frontu robót prowadzonych przez RZGW na Wrocławskim Węźle Wodnym.



W kwietniu zaprosiliśmy przedstawicieli RZGW na spotkanie Bractwa, aby z pierwszej ręki otrzymać wiadomości o trwającym zakresie robót na WWW. Na razie brak reakcji, liczymy na pozytywny oddźwięk.

Nasz brat w stolicy, Andrzej Samerek, nawiązał kontakt z posłem Kazimierzem Michałem Ujazdowskim, kandydatem na europośla. W ślad za tym wysłałem zaproszenie na spotkanie Bractwa, a Pan Poseł Ujazdowski już 23 kwietnia br. zwiedził nasze muzealne statki i dowiedział się o zamierzeniach oraz staraniach Fundacji i Bractwa na rzecz Muzeum Odry i o prowadzonej działalności, nie tylko edukacyjnej, na rzecz wrocławskiej i dolnośląskiej społeczności. Poseł Ujazdowski zapewnił o swej życzliwości i pomocy dla naszych wspólnych projektów w zakresie rewitalizacji statków i ich służby dla społeczności. Liczymy także na pomoc ludzi dobrej woli, dla których Odra i dziedzictwo kulturowe z nią związane, są ważne.



A jakże, był też film p.t. Odrą do Bałtyku z 1946 roku, prezentujący trudne początki ożywienia Odry i nadodrzańskich miast, z których wiele legło w gruzach. Wielu z nas doskonale pamięta te czasy, uczestnicząc w ich odbudowie.

Zbyszek Lasota obchodził z nami swoje 70-lecie. Oczywiście był toast, życzenia i 100 lat! Wszystkiego najlepszego Zbyszku!

Z radosnymi przeżyciami przeplatają się przeżycia smutne, traumatyczne. Pożegnaliśmy Leszka Stelmaszyka, wielce zasłużonego pracownika żeglugi śródlądowej i naszego brata seniora. Zapamiętaliśmy Go jako kompetentnego fachowca, dobrego kolegę i brata. Spoczywaj w pokoju Bracie Leszku!

Mówiliśmy o różnych sprawach bieżących, a także o terminarzu spotkań Bractwa i planowanych wyjazdach, i tak: czwartkowe spotkania Bractwa w 2014 r. zawsze będą mia-



ły miejsce we czwartki, 8 maja, 5 czerwca, 3 lipca, 7 sierpnia, 4 września, 2 października, 6 listopada, 11 grudnia o g. 17. Spotkania zarządu Bractwa i Fundacji przewidziane są w dniach 29 maja i 25 września br.

Wyjazdy – w maju przewidziano spotkanie koleżeńskie Bractwa u Tadzia Dobrocińskiego pod Wrocławiem; termin do ustalenia, w czerwcu – wyjazd do Bydgoszczy w dniach 14-15.06 na 7 Festiwal Wodniacki p.n. Ster na Bydgoszcz, we wrześniu – współdziałal w imprezach organizowanych przez Fundację, w październiku – planowany wyjazd do Minden (D); nawiązanie współpracy z tamtejszą bracią wodniacką oraz poznanie muzeum żegluga śródlądowej.

Z przyjemnością odnotowaliśmy fakt reaktywacji Wodniaka Bydgoskiego, ongiś czasopisma żegluga śródlądowej i tematyki okołowodniackiej. Gazeta będzie

ukazywać się sukcesywnie; dofinansowanie zapewnia Miasto Bydgoszcz.

Za wstawiennictwem naszego brata Franka Manikowskiego Bractwo otrzymywać będzie kilkanaście egz. Wodniaka Bydgoskiego; będą dostępne na Nadborze. Bracie Franku, bardzo dziękujemy. Osobne podziękowania Miejskiemu Centrum Kultury w Bydgoszczy za „barkę Lemarę” i Wodniaka Bydgoskiego.

Wydawcy gazety – „Bractwu 18 Południka” – życzymy wielu współredagujących oraz interesujących tematów. Deklarujemy współpracę w zakresie dostarczania materiałów z Odry. Na kolejne spotkanie Bractwa w dniu 8 maja br. o g. 17. już dziś zapraszam.

Zbyszek Priebe

Wizyta na Nadborze...

W marcu odwiedził Wrocław i nawiedził nasze statki muzealne absolwent TŻŚ z 1967 r., Witold Szablowski.

Witek pochodzi z marynarskiej rodziny, z której pięćdziesięciu mężczyzn zaciągnęło się na wodę; na tę morską i śródlądową. On także wiele lat spędził na pokładach śródlądowych i morskich statków. Były rejsy na Bliski i Daleki Wschód oraz promowe do Skandynawii, na stanowiskach marynarskich i oficerskich, była żegluga śródlądowa w kraju i za granicą. Była też praca w biurach związana z eksploatacją statków. Praca na statkach komplikowała życie osobiste i rodzinne; ostatecznie osiadł w Berlinie i całkowicie poświęcił się życiu rodzinnemu i pomocą potrzebującym. Witek utrzymuje kontakt z wieloma kolegami ze Szkoły i od kilku lat z Bractwem, będąc jego wspierającym bratem. Na statku Witek spotkał się z Władkiem Stypczyńskim, kapitanem ż.s. i Stanisławem Januszewskim, prezesem Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Zwiedzając nasze muzealne statki, przypominaliśmy sobie zdarzenia sprzed lat, pływanie na starych statkach, na coraz nowszych, i doszliśmy do minionych dekad, w których żegluga śródlądowa sięgnęła dna. Będąc optymistami wierzymy, że żegluga śródlądowa się odrodzi; przecież tak nie może być wiecznie, ale my pewnie nie będziemy już tego świadkami.

Witek wraca do Berlina i stamtąd będzie interesował się działaniami Bractwa i Fundacji; żegnając się z nami, po raz kolejny pochylił się nad potrzebami Bractwa.

Dzięki Witku!

Jego wizytę wspominać będziemy oglądając przekazany przez Witka plik zdjęć statków morskich polskiej floty sprzed lat.

Zbyszek Priebe



Jerzy Onderko do kpt. żegl. śródl. Stanisława Fidelisa

Dzięki mojemu przyjacielowi Władcowi Stypczyńskiemu miałem możliwość przeczytania Twojej książki „Wisła – rzeka mojego życia”, którą połąkłem z wielkim zainteresowaniem. Przypomniały mi się moje młode lata – rok 1950, kiedy to jako uczeń Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, odbywałem pięciomiesięczną praktykę na statkach żeglugi wiślanej.



Wraz z kilkunastuosobową grupą uczniów przyjechałem do Warszawy, gdzie otrzymałem skierowanie do Krakowa na statek „Księżę Józef”. Kiedyś był to pasażerski parowiec – bocznokołowiec, ale jeszcze przed moim zaokrętowaniem wymontowano kocioł z maszyną parową i wstawiono silnik Diesla „Deutz”, przekładnię do napędu kół łopatkowych i statek przeznaczono do holowania galarów.

W kwietniu 1950 roku odbyłem rejs z Krakowa do miejscowości Łączany w 37 km Wisły, holując 17 pustych galarów. Kapitan i załoga informowali mnie, że popłyną do Przemszy i tam będą ładować węgiel z przeznaczeniem do punktów opałowych w Krakowie. Rejs w dół rzeki do Krakowa odbywali samospławem. Ponieważ nie dopłynęliśmy do Przemszy z powodu małej wody, zatrzymaliśmy się w Łączanach, a ja dostałem polecenie zejścia ze statku i przyjazdu do Krakowa. Zamustrowałem na S/P „Paweł” – mały parowiec bocznokołowy, który pływał kursem z Krakowa do Nowego Korczyna. Pragnę dodać, że statek ten pod nazwą „Paweł Finder” przekazany został w 1955 r. do Szkoły Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W czerwcu 1950 kierownictwo Żeglugi Wiślanej w Warszawie podjęło decyzję sprowadzenia wszystkich uczniów szkół z Wrocławia i Elbląga, odbywających praktykę na Wiśle, do Warszawy i zaokrętowania na parowiec S/P „Sowiński”. Było nas około 30 chłopów i rozpoczęliśmy rejs w dół Wisły do Gdańska. Fakt, że płyniemy do Gdańska, to już było wielkie przeżycie. Był bardzo niski stan wody (zamknięto regularne rejsy z Warszawy), przez co osiadanie na piasku było rzeczą normalną. Braliśmy łopaty, wchodziliśmy do wody i podkopywaliśmy piach pod dnem statku. Kapitan ustawiał statek do zendrowania, i tak po kilku takich operacjach, dopłynęliśmy do Gdańska. Poznałem piękno Wisły i położone nad nią wsie i miasta. To wszystko było cudowne. Gdy płynęliśmy

w górę, już było wiadomo, że warunki nawigacyjne poprawiły się i nasze zgrupowanie na „Sowińskim” skończy się.

W Warszawie miał odpłynąć w regularny rejs do Gdańska S/P „Mazur”. Był problem, gdyż brakowało jednego palacza, a komplet był wymagany. Kierownictwo przystani przy moście Śląsko-Dąbrowskim zwróciło się do mechanika z „Sowińskiego”, by wyznaczył jednego z uczniów klasy mechanicznej do przejścia na „Mazura” w charakterze palacza. Wypłynęliśmy więc z pasażerami w rejsowy kurs do Gdańska. Do dwuosobowej kajuty przyjął mnie Bolek Sikora (szkolny kolega), który od początku praktyki pływał na „Mazurze”. Chociaż byłem uczniem, pełniłem funkcję palacza zmianowego. Statek zatrzymywał się po drodze na wielu małych przystaniach. Pasażerowie wsiadali i wysiadali, ładowano też różne towary, szczególnie owoce. W Wyszogrodzie, w Czerwińsku czy Płocku były większe przeładunki. Sprawami pasażerów i ładunku zajmował się kontroler. Załoga brała też udział w załadunkach i wyładunkach, za co dostawaliśmy jakieś wynagrodzenie. Tym wszystkim zarządzał kontroler. Kapitan Ciesielski z Czerwińska był zbyt dużym autorytetem, by zajmować się tymi sprawami.

Nie będę Ci opisywał szczegółowo miejscowości, przy których zatrzymywaliśmy się. Znasz je wszystkie lepiej, niż ja. Statki pasażerskie Żeglugi Wiślanej spełniały wtedy bardzo ważną rolę w zakresie komunikacji. Nie było PKS-ów i wszystkie miejscowości nad Wisłą korzystały ze statków. Stali pasażerowie znali wszystkie statki, a było ich bardzo dużo. Niektórzy rozpoznawali nawet dźwięki syren poszczególnych statków.

Do Gdańska rejs trwał około 40 godzin i w zasadzie trzymaliśmy się rozkładu zawijania do wszystkich przystani. Muszę wspomnieć o pewnej przygodzie w Gdańsku. Otóż mój kolega Bolek miał brata w Gdyni, który pływał jako marynarz na „Batorym”. Pojechaliśmy więc koleją do Gdyni i pod nieobecność brata Bolka spędziliśmy kilka godzin w jego mieszkaniu. Klucz dała nam dozorczyńni, która dobrze znała Bolka Sikorę. Wypiliśmy trochę alkoholu, przysnęliśmy i nie załapaliśmy się na ostatni pociąg do Gdańska. Odjazd w górę zgodnie z rozkładem o 8.00 rano. Nie było wyjścia i cała noc maszerowaliśmy do Gdańska, żeby zdążyć. Przybiegliśmy w ostatniej chwili, gdy załoga ściągała już trap. Do samej Warszawy kapitan i załoga żartowali sobie z nas. Do września pływalimy już na trasie Warszawa-Płock-Wrocław, a w niedziele z Warszawy wykonywaliśmy kilka kursów do Młocin.

Pod koniec sierpnia pożegnaliśmy wspaniałą załogę „Mazura”, otrzymując dobrą opinię o odbyciu praktyki

i powróciliśmy do Wrocławia. Wspomnę przy okazji, że pierwszą praktykę żeglarską odbyłem rok wcześniej na Odrze, płynąc na barce – dużej plauerce – z Gliwic do Szczecina. Od Wrocławia do Szczecina – i to była prawdziwa szkoła łodziarzenia – płynęliśmy samospławem.

Moją przygodę na Wiśle wspominam niezwykle ciepło ze względu na cudowną Wisłę i okolice, wspaniałe statki i przyjaznych wodniaków.

Teraz mam 81 lat, jestem już ponad 20 lat na emeryturze, ale cały czas mam kontakt z bracią „łodziarską” w „Bractwie Mokrego Pokładu” na parowcu „Nadbor”. Cieszę się, że spotkamy się, bo słyszałem, że zamierzasz odwiedzić Wrocław i nasze środowisko.

Na koniec wspomnę o mojej 40-letniej pracy zawodowej. A więc zaczynałem jako palacz, a później mechanik, pracowałem na prawie wszystkich typach holowników, pchaczy, na barkach motorowych i parowcach, między innymi przez 4 lata na S/P „Żeromski”, który został sprowadzony z Wisły do Wrocławia w 1954 roku przez kapitanów Janka Mikę i Zygmunta Misiaka, pochodzącego z Duninowa, czy też z Karolewa, dokładnie nie pamiętam.

W latach 1965-1973 pracowałem w Inspektoracie Żegluga Śródlądowej we Wrocławiu razem z Leszkiem Stelmaszykiem, który po komandorze Wróblewskim został kierownikiem Inspektoratu. Niestety, z początkiem lutego br. Leszek odszedł na wieczną wachtę. Następne 8 lat w Zarządzie Odrzańskiej Drogi Wodnej pełniłem funkcję głównego specjalisty ds. żeglugowo-nurtowych całej Odry. Byłem też członkiem zespołu Polski i NRD do spraw utrzymania i oznakowania Odry granicznej.

Na ostatnie 10 lat powróciłem na rzekę i jako kapitan specjalistycznej jednostki, zbudowanej na zlecenie Zarządu Odrzańskiej Drogi Wodnej, pracowałem przy utrzymaniu i oznakowaniu szlaków żeglownych. W tym też okresie zatrudniano przez Wrocławską Stocznę Rzeczną, jako kapitan do przeprowadzania prób fabrycznych budowanych i remontowanych statków.

Kończąc jeszcze raz dziękuję za pobudzenie moich „wisłanych wspomnień” po ponad sześćdziesięciu latach.

Serdecznie pozdrawiam i życzę dużo zdrowia.

kpt żegl. śródl. Jurek Onderko

Bocznokołowiec na Wiśle

Jedyny w Polsce istniejący bocznokołowiec „Lubecki”, oczekuje w stoczni Malbo we Wrocławiu na remont.

Ponad stuletnia jednostka została zbudowana w Petersburgu w 1911 r. Przewieziono ją w częściach koleją do Włocławka, gdzie została zmontowana w tamtejszej stoczni. Wisłą statek holował barki, po której pływał do późnych lat sześćdziesiątych. Od 1977 r. do 2005 r. funkcjonował jako restauracja nad Zalewem Zegrzyńskim. Odkupiła go Hydrobudowa Polska S.A. Holownik miał być wyremontowany w bydgoskiej stoczni „Wakarecy-Słizewski” i trafić do miasta, gdzie się narodził. Jednak tak się nie stało.

„Lubecki” w stolicy. Kilka lat temu właścicielem tej jednostki stał się warszawski ratusz. Miasto podpisało akt darowizny, na mocy której Hydrobudowa przekazała jednostkę stolicy. To efekt poszukiwań statku w związku z planami odbudowy żegluga śródlądowej na Wiśle. Koszty jego rekonstrukcji były zbyt duże dla Włocławka. Lubecki ma być, poza kursującymi po Wiśle promami i tramwajami wodnymi, kolejną atrakcją dla mieszkańców stolicy i turystów oraz znakiem powrotu miasta nad rzekę.

Nowy armator. Remontem „Lubeckiego” zajmie się wrocławski armator Rafał Horodejuk, właściciel czterech statków pasażerskich, który usilnie poszukiwał takiego statku. Umowa dotycząca odbudowy i jego eksploatacji jest taka, że Warszawa daje kadłub statku i jego dokumentację, a R. Horodejuk podejmie się remontu jednostki, a potem może ją wykorzystywać pod warunkiem, że przez 15 sezonów nawigacyjnych będzie pływała w stolicy.



Dopiero po tym okresie będzie mógł swobodnie dysponować statkiem. Koszt jego odbudowy na dziś wynosi dwa miliony złotych.

„Lubecki” stanie się statkiem turystycznym, który będzie mógł jednorazowo zabierać w rejs 250 pasażerów. Ma być urządzony w stylu retro. W dolnej części będą pomieszczenia klubowe z eleganckimi stolikami i krzesłami, meblami, wygodnymi sofami i fotelami. Sufit zostanie wykonany ze szlachetnego drewna. Górny pokład ma składać się z dwóch części, do leżakowania i do tańców. Na statku powstanie bar z przekąskami. Odbudowane zostaną boczne koła napędowe, które będą poruszane silnikiem diesla. Trzeba także wymienić blachy tworzące podwodną część statku.

Kadłub „Lubeckiego” został przetransportowany z Bydgoszczy do Wrocławia przez firmę Domtrans. Obecnie oczekuje on na remont przy stoczniowym nabrzeżu.

Janusz Kajda, źródło: PGT

<http://bractwomp.eu/aktualnosc/192-bocznokolowiec-na-wisle>

Trzy pytania do...

Czesław Błocki, właściciel Trans-Wod



- Czy Wisła jest rzeką żeglowną?

Na całej długości Wisła nie jest żeglowna. Są odcinki, na których można prowadzić działalność transportową w różnym zakresie. Wymaga to bezwzględnej znajomości rzeki, posiadania umiejętności jej „czytania”, aby – z wyprzedzeniem – przewidzieć niebezpieczeństwa, jakie czekają na pokonywanym szlaku wodnym.

- Jak obecnie wyglądają możliwości poruszania się po rzece?

Na Dolnej Wiśle od Gdańska do Płocka przy średnich i średnio wysokich stanach wody żegluga jest możliwa przy

ograniczeniu ładowności barek. Trudna jest zwłaszcza przy uszkodzonych budowlach wodnych – ostrogach, przy których występuje zawężenie szlaku, nie pozwalające na bezpieczne przepłynięcie zestawem pchanym. Tragicznie jest natomiast na środkowym odcinku Wisły zarządzanym przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie. Nawet przy wyższych stanach wody żegluga nie jest łatwa. Szlak wodny nie zawsze jest oznakowany, a jak już jest, to znakami nie istniejącymi w przepisach żeglugowych, takimi jak litrowa lub pięciolitrowa butelka w kolorze przypominającym zieleń lub czerwień, czy gałązka postawiona na łasze piasku itp. Do tego, na całej szerokości rzeki, można natknąć się na powalone drzewa i inne przeszkody pod wodą. Statki po odbyciu rejsów Wisłą wracają do macierzystych portów z uszkodzonymi śrubami, wałami napędowymi, kadłubami itp. Przy niskich stanach wody, nawet na Dolnej Wiśle, bezpieczna żegluga praktycznie jest niemożliwa ze względu na brak odpowiedniej głębokości tranzytowej. Melioracja całkowicie zniszczyła naturalne zbiorniki retencyjne. Chodzi tu o wszystkie małe strumyki, rzeki pełne ryb, które po wiosennych przyborach zasilają Wisłę przez cały rok. Po tych ciekach pozostał jedynie ślad na mapie. Jak nie będziemy nic robić, nie zagospodarujemy i nie zatrzymamy wody, to Wisłę czeka los rzeczek i strumyków.

- Co trzeba zrobić, aby można było swobodnie pływać statkami po Wiśle?

Jedynym rozsądnym rozwiązaniem dla Wisły jest budowa stopni piętrzących z elektrowniami wodnymi, które unormują poziom rzeki w strefie stanów średnio wysokich. Przy takim rozwiązaniu, Wisła będzie międzynarodową drogą wodną V klasy, bez przebudowy mostów, wałów i innych budowli hydrotechnicznych.

Janusz Kajda

Co nowego na statkach Muzeum Odry?

Na statki Muzeum Odry zawitała wiosna. Na pokładach tłoczy się coraz więcej zwiedzających i młodzieży z pobliskich uczelni, która Nadbora upatrzyła sobie jako doskonałe miejsce odpoczynku i relaksu w przerwach między zajęciami. Kwiecień był miesiącem planów i przygotowań do zbliżających się wydarzeń, w tym do Nocy Muzeów (sobota, 17 maja 2014 r.), remontu barki i festynów towarzyszących przeprowadzeniu barki do stoczni (maj). Odwiedziły nas szkoły zarówno w ramach programu Gminy Wrocław „Szkoła w mieście”, jak też w związku z naszą najnowszą ofertą – Odrzańska Odyseja. W tym ostatnim działaniu wsparło nas finansowo Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Program stanowi kontynuację zeszłorocznego działania *Razem dla Odry!* (wspieranego przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego) oraz jego rozszerzenie na kolejne powiaty. Tym razem cykle spotkań z weteranami żeglugi śródlądowej będą się odbywać od Opola po Szczecin. Zamierzamy odwiedzić szkoły podstawowe, gimnazja i licea w Nowej Soli, Ścinawie, Krośnie Odrzańskim, Wrocławiu, Głogowie, Malczycach, Opolu, Brzegu, Brzegu Dolnym oraz Szczecinie. W krajobrazach cywilizacyjnych Odry, w dawnych obszarach portowych i przy nadbrzeżach – odbywać się będą warsztaty fotograficzne, warsztaty rewitalizacji obszarów przemysłowych i warsztaty plastyczne dla najmłodszych. Powstała też wystawa Pomniki dziedzictwa odrzańskiego na roll'upach. Program inaugurowała klasa II ze SP nr 113 we Wrocławiu, która odwiedziła Muzeum Odry. Dzieci ilustrowały m.in. opowieści

Kapitana Mieczysława Balcerkiewicza, który wspominał czasy żeglugi na DP Wróblin, zaś na końcu wycieczki zajęły się wiosennym myciem pokładów Nadbora.

W kwietniu odbyły się też dwa kolejne spotkania *Seniorów w akcji! Cicha woda...* Tym razem odwiedziliśmy Śródmiejski Węzeł Wodny. Kapitanowie Bronisław Kotwicki, Wojtek Kato oraz Staszek Kwiecień oprowadzili nas po śluzach Mieszczkańskiej, Piaskowej, po mostach i kładkach wokół Kępy Mieszczkańskiej, Wysp Słodowej i Piasek, opowiadając o dawnej żegludze, o pierwszych śluzach i urządzeniach hydrotechnicznych we Wrocławiu, wreszcie o energetyce wodnej na przykładzie młyna Maria i dwu naszych modernistycznych elektrowniach. Kolejne spotkanie odbyło się w okolicach stoczni Zacisze. Przy tej okazji wysłuchaliśmy także sentymentalnych opowieści Kapitanów na temat czasów szkolnych. W tej chwili kończona jest strona internetowa projektu, w przyszłym miesiącu będzie można już podpatrzyć, jak wyglądają nasze szlaki odrzańskie i jakie są efekty naszych spotkań.

Wiolketa Wrona-Gaj



Noc Muzeów już za kilka dni !

Tradycją staje się już nasze uczestnictwo w corocznym cyklu Nocy Muzeów. Tym razem dnia 17 maja 2014 r. (sobota). Muzeum Odry FOMT ma zaszczyt zaprosić Państwa na wieczór miniatur muzycznych i światłocieniowych igraszek, połączony z koncertem gitarowym Michała Zygmunta (www.acoustic.pl). Planujemy również występ Zespołu Pod Masztem – konsultacje trwają.



Zaprezentujemy wystawę Pomniki Dziedzictwa Odrzańskiego, po statkach oprowadzać będą dawni kapitanowie żeglugi odrzańskiej z Bractwa Mokrego Pokładu. Najmłodszych zapraszamy na warsztaty modelarskie i plastyczne. Tradycyjnie program nasz będzie zamykać Kino na Odrze – seans polskich filmów dokumentalnych oraz fabularnych oscylujących wokół problematyki żeglugowej i związanej z wodą. Osią wydarzenia będą zabytkowe statki Muzeum Odry: jedyny kompletnie zachowany w Polsce holownik parowy „Nadbor”, dźwig pływający „Wróblin” oraz barka Ż-2107 (o ile wcześniej nie znajdzie się na stoczniowej pochylni, czego barce i sobie życzymy).

Serdecznie zapraszam wszystkich do wizyty na statkach w Noc Muzeów. Jak co roku, poszukujemy Kapitanów, którzy przez kilka godzin zechcą oprowadzić zwiedzających, snując opowieści o dawnej żegludze odrzańskiej. Mogą Państwo wybrać się do nas z dziećmi, wnukami – na pokładach zorganizujemy warsztaty modelarskie oraz plastyczne dla najmłodszych.

Poniżej szczegółowy harmonogram:

- 18:30–22:30 zwiedzanie Muzeum Odry, gawędy i opowieści żeglarskie, prezentacja wystawy „Pomniki Dziedzictwa Odrzańskiego”, modeli statków, kiermasz książki z zakresu historii techniki i ochrony zabytków techniki.
- 18:30–20:30 warsztaty modelarskie (kartonowy model HP Nadbor) oraz plastyczne dla najmłodszych.
- 19:30–21:30 występ Zespołu Pod Masztem i Michała Zygmunta – Eksperymentalne słuchowisko „Odrą” (acoustic.pl).
- 22:00–23:30 Kino na Odrze – iluminacja statków Muzeum Odry, projekcje filmów (w tym fabularnych)

Wiolketa Wrona-Gaj

dr Jan Pyś

Odrzańska Turystyka Wodna

Turystyka jest ważnym elementem działalności państw. Znacząca rola turystyki w polityce kraju wynika z jej pozytywnych skutków, do których m.in. należą: dochody z turystyki, miejsca pracy, aktywizacja gospodarki. Rozwój turystyki, w tym także wodnej, w naszym kraju ma gwarancje konstytucyjne¹.

Ranga i zainteresowanie turystyką wodną na Odrze było różne. W latach osiemdziesiątych XIX wieku Wrocław, pięknie rozłożony nad właśnie regulowaną, ciekawie rozgałęzioną na terenie miasta Odrą, potrafił dobrze wykorzystać to swoje usytuowanie. W drugiej połowie XIX wieku Odra w naszym mieście w niczym nie przypominała martwego i pustego akwenu, do którego oglądania przywykliśmy w ostatnich dziesięcioleciach. Rzeka dosłownie roiła się od łodzi wiosłowych, kajaków, żaglówek, gondoli, a od 1866 roku kursowały po niej także parostatki. Przy aplauzie tłumów mieszkańców, rozgrywano na niej liczne zawody (pierwsze oficjalne regaty kajakowe – 1881) i długodystansowe wyścigi wpraw (pierwszy klub pływacki, Alter Schwimmverein Breslau, powstał już w 1885 roku, a do 1901 było ich cztery). Dla znakomitej większości napływających po II wojnie światowej do Wrocławia nowych mieszkańców, skrajnie ubogich i wyniszczonych fizycznie, uprawianie sportów wodnych było „obcą klasowo” fanaberią, a zastane tu przy-

stanie, hangary i łodzie, zdecydowanie nie stanowiły artykułu pierwszej potrzeby².

Jeszcze w latach 70 XX wieku w przeprowadzonych badaniach dotyczących stopnia przywiązania mieszkańców Nadodrza do Odry wnioski były zaskakujące:

Postawy mieszkańców Nadodrza są w stosunku do rzeki bierne, a niekiedy wręcz nieprzyjemne, rzeka ta bowiem nie stanowi dla nich elementu atrakcyjnego w sferze życia i działania. Mieszkańcy Nadodrza odczuwają słabe związki z tą rzeką głównie dlatego, że Odra w obecnym jej stanie zagospodarowania nie stanowi dla nich wartości ani w sensie gospodarczym, ani kulturalnym, rekreacyjnym, czy turystycznym. Stąd /.../ mieszkańcy ona kojarzy się przede wszystkim z historią Polski, z pokojem, bezpieczeństwem granic. Jest /.../ symbolem uświadamiającym rezultaty II wojny światowej³.

Obecnie obowiązkiem władzy publicznej jest wspieranie kultury fizycznej, której jedną z form jest turystyka.

Turystyka podobnie, jak inne ważne dziedziny w Państwie, podlega zapisom w programach, planach i strategiach. Coraz częściej w kraju powstają plany rozwoju turystyki i produktów turystycznych tworzone przez samorządy terytorialne lub podmioty gospodarcze. Produkty te to np. imprezy, specjalne szlaki, wydzielone obszary. Przykładem takich produktów mogą być: Wielka Pętla Wielkopolska, Pętla Żuławska, Ster na Bydgoszcz. Przedsięwzięcia te wykraczają poza granice administracyjne samorządów, a także Państwa, są przedmiotem zainteresowania specjalnie powołanych organizacji, bądź tworzą znakomity produkt komercyjny. Trudno je objąć planem samorządowej jednostki terytorialnej, dlatego coraz częściej programy turystyczne powstają na podstawie umów, porozumień różnorodnych organizacji zainteresowanych rozwojem turystyki, czy programów Unii Europejskiej. Turystyka to dziedzina, której planowanie możliwe jest na podstawie wielu instrumentów prawnych.

Istotne kompetencje dotyczące turystyki posiadają samorządy. Samorząd województwa wykonuje zadania dotyczące kultury fizycznej i turystyki⁴, w tym tworzy warunki organizacyjne sprzyjające rozwojowi sportu. Samorząd powiatowy realizuje zadania w zakresie planowania rozwoju przestrzennego i zagospodarowania terenu w obiekty sportowe, rekreacyjne i turystyczne, koordynuje działania oraz wspiera ratownictwo wodne i górskie⁵. Zadaniem powiatu jest także usuwanie, w określonych warunkach statków, oraz prowadzenie strzeżonego portu lub przystani⁶. Rada powiatu może w drodze uchwały ograniczyć lub zakazać używania jednostek pływających na określonych zbiornikach powierzchniowych wód stojących oraz na wodach płynących, jeżeli jest to konieczne do zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych na terenach przeznaczonych na cele rekreacyjno-wypoczynkowe. Ograniczenia nie mogą dotyczyć jednostek pływających, których użycie jest konieczne do celów bezpieczeństwa publicznego lub do utrzymania cieków i zbiorników wodnych⁷. Do zadań gminy należą sprawy ładu przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska i przyrody oraz gospodarki wodnej, kultury fizycznej i turystyki, w tym terenów rekreacyjnych i urządzeń sportowych, porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli oraz ochrony przeciwpowodziowej, w tym wyposażenia i utrzymania gminnego magazynu przeciwpowodziowego⁸. Jednym z zadań gminy jest także zapewnienie bezpieczeństwa na obszarach wodnych⁹.

Na Odrze maleje liczba jednostek zajmujących się przewozem ładunków. Wynika to z coraz trudniejszych warunków nawigacyjnych, transport przestaje się opłacać. W przewozie ładunków nie pomagają zamknięcia szlaku żeglownego wynikające z suszy, wezbrań wody czy z remontów infrastruktury odrzańskiej. Bywa, że armatorzy zmieniają nieco przedmiot swojej działalności. Obok przewozu towarów na śródlądowych drogach wodnych w kraju i za granicą, zajmują się także przewozem osób, działalnością turystyczną, hotelarską, gastronomiczną oraz rozrywkową. Coraz częściej Odra i Kanał Gliwicki traktowane są jak produkt turystyczny, podobnie jak Kanał Finow, Kanał Augustowski, czy Kanał Elbląski.

Coraz ważniejszą rolę dla pełnych uroku obszarów Nadodrza pełni turystyka wodna. Turyści pływający jachtami oraz hotelowcami chętnie zasilają kasę dobrze wyposażonych lokalnych stanic, hoteli, kawiarni. Koncepcja turystycznego i rekreacyjnego zagospodarowania Odry to pomysł inicjatorce Flisów Odrzańskich Elżbieta Marszałek, rektor Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej ze Szczecina oraz Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej. Pani rektor swoimi działaniami rozpoczętymi w 1996 r. zainspirowała samorządy. W roku 2010 gminy województwa lubuskiego przystąpiły do projektu Odra dla turystów 2014, na czele którego stał lider – gmina Nowa Sól i prezydent miasta, Wadim Tyszkiewicz. Na terenie kilku gmin województwa lubuskiego wybudowano profesjonalne przystanie dla małych jednostek, porty dla dużych statków pasażerskich, dwa statki pasażerskie (Laguna i Zefir) oraz przystąpiono do budowy pięciu wielofunkcyjnych nowoczesnych przystani.

Nie tylko na odcinku Odry środkowej powstawały turystyczne przystanie. W lutym 2012 roku zawiązało się Stowarzyszenie Marin Odrzańskich, które zasięgiem obejmowało mariny z Kanału Gliwickiego, górnej Odry i Wrocławia. Prezesem Stowarzyszenia został Bogdan Balawender z mariny Lasoki w Kędzierzynie-Koźlu. Turystyczne zainteresowanie Odrą to także wrastająca ilość statków pasażerskich. W Oławie koło Wrocławia powstała przystań Tomasa Strożyńskiego, który prowadzi regularne rejsy z Oławy do Brzegu i Wrocławia.

Ruch turystyczny na Odrze już teraz się rozwija. Sprzyja temu także budowa kolejnego na Odrze stopnia wodnego, Malczyce. Dzięki niemu uzyskamy na rzece kolejne ponad dwadzieścia kilometrów szlaku żeglownego, który do tej pory kończył się na stopniu wodnym w Wałach pod Brzegiem Dolnym. Na odcinku do Malczyc poziom wody będzie ustabilizowany, co będzie sprzyjało rozwojowi co najmniej lokalnego ruchu towarowego i turystyki. Będą mogły powstawać mariny, choć na początek wystarczą nawet niewielkie pomosty dla statków turystycznych. Przy nich można wybudować kempingi, czy pola namiotowe.

Długoletni brak poniżej Brzegu Dolnego kolejnego stopnia wodnego spowodował zniszczenia koryta rzeki w postaci znacznej erozji, czyli wypłukiwania koryta dna rzeki. Erozja spowodowała zagrożenie utraty stateczności stopnia w Brzegu Dolnym. Jeśli za stopniem wodnym nie wybudujemy w odpowiednim czasie kolejnego, erozja postępuje i obejmuje z roku na rok coraz dłuższy odcinek rzeki. Dotarła już ok 100 km poniżej Brzegu Dolnego i obecnie kończy

się 30 km poniżej Ścinawy. Erozja powoduje pogorszenie warunków nawigacyjnych, co w konsekwencji uniemożliwia żeglugę. Ale nie tylko. Polska jest jednym z uboższych państw, jeżeli chodzi o wodę. Brak stopni wodnych powoduje, że spływa ona bezproduktywnie do morza. Po wybudowaniu stopnia między Brzegiem Dolnym a stopniem w Malczycach powstanie akwen, który, podobnie jak każdy z 25 istniejących już stopni Górnej Odry, zatrzyma kilkadziesiąt milionów metrów sześciennych wody. Będzie ona mogła być wykorzystywana do celów komunalnych, gospodarczych, rolniczych, turystycznych, żeglugowych, hydroenergetycznych, rybackich. Nowy stopień wodny będzie zabezpieczał okolicznych mieszkańców zarówno przed powodzią, jak i przed suszą. Przyczyni się do podniesienia poziomu okolicznych wód gruntowych, co wpłynie korzystnie na tereny leśne i rolnicze, ale na razie tylko na odcinku do Malczyc. Dlatego trzeba budować kolejne stopnie wodne. Na Odrze potrzebujemy ich jeszcze dwadzieścia pięć. Średniowieczne stopnie wodne Odry pełniły bardzo ważną funkcję gospodarczą dla społeczności lokalnych. Powstała w wyniku spiętrzenia różnica poziomów wody służyła jako siła napędowa urządzeń używanych w garbarniach, kuźniach, młynach i in. Obecnie stopnie wodne również mogą być istotnym czynnikiem rozwoju cywilizacyjnego gmin i regionu Nadodrza.

Regulacja rzeki i podnoszenie jej poziomu cywilizacyjnego przyniesie wiele korzyści, o których wspominałem wcześniej. Jedną z nich jest potężny potencjał turystyczny. Turyści z zachodu chętnie przyplyną z Niemiec do Polski. Dzisiaj z Berlina pływa do nas tylko 1/10 turystów, którzy podróżują na zachód.

Już teraz przyplývają do nas hotelowce z zachodu do Wrocławia, ale tylko dwa razy w roku – na wiosnę i jesień, bo tylko wtedy poziom wody na nieskanalizowanej rzece jest naturalnie wysoki. Na uregulowanej ruch odbywałby się za to bez względu na warunki atmosferyczne. Miejmy nadzieję, że korzyści płynące z budowy jednego stopnia zachęcą samorządy do lobbowania na rzecz budowy kolejnych.

Turystyka wodna w ostatnich latach cieszy się ogromnym zainteresowaniem. Powodem są m.in. wzrost zamożności społeczeństwa, wzrost ilości czasu wolnego, odkrywanie nowych obszarów dla turystyki oraz liberalizacja prawa. Da się zaobserwować ogólne bardzo pozytywne tendencje prawodawstwa turystyki wodnej, które ewoluuje z prawodawstwa administracyjnego w kierunku prawa cywilnego. Obserwujemy także tendencje likwidacji nadregulacji prawnych w niektórych obszarach.

Turystyka w Prawie wodnym

Podstawową zasadą skierowaną do wszystkich, którzy zamierzają czynnie wypoczywać na wodzie, jest prawo do powszechnego korzystania z wód śródlądowych¹⁰. Każdy, kto pragnie uprawiać sport, rekreację i turystykę na śródlądowych wodach powierzchniowych, ma prawo korzystać ze wszystkich akwenów publicznych¹¹. Właściciele terenów leżących nad wodami obowiązuje zasada zakazu ograniczania dostępu do terenów nadbrzeżnych. Właściciele nieruchomości, dla ochrony tak zwanej prywatności, odgradzają swoje działki od akwenów. Robią to niezgodnie z zasadami. Ci z nich, którzy mają nieruchomości przyległe do wód objętych powszechnym korzystaniem, mają określone obowiązki nie mogą grodzić nieruchomości w odległości do 1,5 m od linii brzegu, nie mogą zakazywać lub uniemożliwiać przechodzenia przez ten obszar, są zobowiązani zapewnić dostęp do akwenów w sposób umożliwiający korzystanie¹². Następnym przywilejem dla uprawiających turystykę wodną jest prawo do budowli wodnych, które nie utrudniają korzystania z akwenów. Nowoczesna gospodarka wodna nieraz wymaga przegrodzenia szlaku wodnego budowlą regulacyjną. W myśl obowiązujących zasad, budowle hydrotechniczne piętrzące wodę oraz kanały i zbiorniki wodne, stanowiące przeszkodę dla turystyki wodnej, powinny być wyposażone w urządzenia umożliwiające przeprowadzenie łodzi i sprzętu turystycznego¹³.

Warunki organizowania turystyki wodnej

W tej grupie przepisów znajdują się zasady określające warunki bezpieczeństwa osób pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne¹⁴. Przepisy te określają m.in. warunki, jakie powinny spełniać przystanie oraz wskazują szczegółowe zasady bezpieczeństwa osób biorących udział w imprezach żeglarskich. Ważnym elementem organizowania turystyki wodnej jest bezpieczeństwo osób uprawiających turystykę wodną¹⁵. Zapewnienie bezpieczeństwa na obszarach wodnych polega w szczególności na: dokonaniu analizy zagrożeń, w tym identyfikacji miejsc, w których występuje zagrożenie dla bezpieczeństwa osób wykorzystujących obszar wodny do pływania, kąpania się, uprawiania sportu lub rekreacji; oznakowaniu i zabezpieczeniu terenów, obiektów i urządzeń przeznaczonych do pływania, kąpania się, uprawiania sportu lub rekreacji na obszarach wodnych. Za zapewnienie bezpieczeństwa odpowiada:

- na terenie parku narodowego lub krajobrazowego – dyrektor parku, na terenie, na którym prowadzona jest działalność w zakresie sportu lub rekreacji
- osoba fizyczna, osoba prawna i jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej, która prowadzi działalność w tym zakresie;
- właściwy miejscowo wójt – na pozostałym obszarze.

Do podstawowych obowiązków zarządzającego obszarem wodnym należy m.in. umieszczenie, w ogólnie dostępnym miejscu, informacji dotyczących zasad korzystania z wyznaczonego obszaru wodnego; ograniczeń w korzystaniu z wyznaczonego obszaru wodnego; sposobu powiadamiania o wypadkach wraz z numerami alarmowymi¹⁶. Obszary wodne powinny być także odpowiednio oznakowane znakami i flagami¹⁷. Statek może być usunięty z obszaru wodnego w przypadku, gdy prowadziła go osoba znajdująca się w stanie po użyciu alkoholu, środka działającego podobnie do alkoholu lub będąca pod wpływem środka odurzającego. Dyspozycję usunięcia statku lub innego obiektu pływającego wydaje Policja. Usuwanie statków lub innych obiektów pływających oraz prowadzenie strzeżonego portu lub przystani należy do zadań własnych powiatu¹⁸. Ustalono także wymogi dla prowadzących szkolenia w zakresie uprawiania turystyki wodnej. Mogą je prowadzić osoby, które posiadają tytuł zawodowy trenera lub instruktora sportu w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie¹⁹ lub instruktorzy właściwych polskich związków sportowych, według systemów szkoleń zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw kultury fizycznej. System szkolenia powinien uwzględniać zakres wiedzy i umiejętności niezbędnych do uzyskania uprawnień²⁰. Oprócz ogólnych zasad określających warunki organizowania imprez na wodzie, istnieją także warunki szczególne określające postępowanie z odpadami powstającymi na statkach w czasie uprawiania turystyki. Odpadami komunalnymi na statkach są ścieki z kuchni, zmywalni naczyń, łazienek lub umywalni, pralni, a także fekalia, odpady organiczne i nieorganiczne pochodzące ze statkowych gospodarstw domowych i gastronomii statkowej²¹. Odpady statkowe powstałe podczas uprawiania żeglarskiego oddaje się do odpowiednich punktów na koszt armatora. Punkty te lokalizuje się przy nabrzeżach przeładunkowych, portach, przystaniach lub w innych miejscach zatrzymywania i postoju statków.

Przepisy dotyczące załóg statków

Od 2010 roku przepisy Ustawy o żegludze śródlądowej stosuje się także do statków służących do uprawiania sportu lub rekreacji na innych wodach śródlądowych, niż drogi wodne²². Oznacza to, że członkowie załóg oraz statki pływające zarówno po drogach wodnych jak i po innych akwenach śródlądowych powinny spełniać wymogi wynikające z Ustawy o żegludze śródlądowej. Zgodnie z tymi wymogami uprawianie turystyki wodnej na jachtach żaglowych o długości kadłuba równej lub mniejszej niż 7,5 m lub motorowych o mocy silnika równej lub mniejszej niż 10 kW nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego. Na pozostałe statki służące do uprawiania turystyki, uprawnienia wydaje właściwy polski związek sportowy. Nie wymaga posiadania dokumentu kwalifikacyjnego także uprawianie turystyki wodnej na jachtach motorowych o mocy silnika do 75 kW i o długości kadłuba do 13 m, których prędkość maksymalna ograniczona jest konstrukcyjnie do 15 km/h²³. W przypadku jachtów przeznaczonych do najmu, uprawianie turystyki wodnej wymagane jest odbycia przez prowadzącego jacht szkolenia z zakresu bezpieczeństwa na wodzie.

Przepisy dotyczące statków

Następną grupą zasad bezpieczeństwa na wodach są przepisy regulujące wymogi dotyczące statków. Zasadniczą regulacją w sprawie bezpieczeństwa sportowo-rekreacyjnych jednostek pływających są przepisy określające wymagania przy projektowaniu i budowie, w tym skuterów wodnych. W tym akcie prawnym zostały określone m.in. wymagania dotyczące emisji spalin, emisji hałasu²⁴. Obowiązek rejestracji statków to kolejny wymóg. Statek używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji, z wyjątkiem jednostek napędzanych wyłącznie siłą ludzkich mięśni, o długości kadłuba powyżej 12 m lub o napędzie mechanicznym o mocy silników większej niż 15 kW podlega obowiązkowi wpisu do rejestru statków używanych wyłącznie do celów sportowych lub rekreacyjnych. Statki zwolnione z obowiązku wpisu do rejestru mogą być do niego wpisane na wniosek właściciela²⁵. Rejestr statków używanych wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji prowadzi właściwy polski związek sportowy, o którym mowa w ustawie z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie²⁶. Przeglądy techniczne i dokumenty potwierdzające zdolność żeglugową, to kolejne zasady dotyczące statków turystycznych. Statek może być używany w żegludze śródlądowej, jeżeli odpowiada wymaganiom bezpieczeństwa. W celu wydania świadectwa zdolności żeglugowej albo uproszczonego świadectwa zdolności żeglugowej statek podlega, na wniosek armatora, przeglądowi technicznemu. Przeglądowi technicznemu nie podlega statek używany wyłącznie do uprawiania sportu lub rekreacji bez napędu mechanicznego lub o napędzie mechanicznym o mocy silników mniejszej niż 75 kW²⁷. Kolejną regulacją, której celem jest bezpieczeństwo na wodach dotyczącą statków są przepisy wyposażenie statków żeglugi śródlądowej²⁸. Wodniacy korzystający z urządzeń wodnych takich, jak śluzy czy pochylnie, są zobowiązani do wnoszenia opłat²⁹.

Jak już wielokrotnie podkreślałem, rozwój turystyki wodnej nie byłby możliwy, gdyby nie działania samorządów. Nie wystarczą same kompetencje, potrzebna jest także pasja i entuzjazm odpowiednich ludzi, których jest coraz więcej.

1 Art. 68 ust. 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. nr 78 poz. 483 z 1997 r.).

2 K. Uściński, Odra – szansa dla Wrocławia.

- 3 W. Jacher, M. Kutyma, Odra w świadomości mieszkańców Nadodrza, Studia Śląskie, Opole 1977, t. XXXII, s. 162.
- 4 Art. 14.1. pkt 11 Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa.
- 5 Art. 4.1. Ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. nr 142, poz. 1592 z 2001 r., t.j.).
- 6 Art. 30.1. Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. nr 208 poz. 1240 z 2011 r.).
- 7 Art. 116.1 i 4 Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. nr 62, poz. 627 z 2001 r.).
- 8 A r. 7.1. Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. nr 142 poz. 1591 z 2001 r., t.j.).
- 9 Art. 4. ust. 3 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. nr 208 poz. 1240 z 2011 r.).
- 10 Art. 34 Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. nr 239 poz. 2019 z 2005 r. t.j.)
- 11 Art. 10 ust. 2 Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. nr 239 poz. 2019 z 2005 r., t.j.).
- 12 Art. 27 i 28 Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. nr 239 poz. 2019 z 2005 r., t.j.).
- 13 § 128 rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane gospodarki wodnej i ich usytuowanie (Dz. U. nr 21 poz. 111 z 1997 r.).
- 14 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 6 maja 1997 r. w sprawie określenia warunków bezpieczeństwa osób przebywających w górach, pływających, kąpiących się i uprawiających sporty wodne (Dz. U. nr 57 poz. 358).
- 15 Art. 4 ust. 1 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. nr 208 poz. 1240).
- 16 Art. 5 ust. 1 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. nr 208, poz. 1240 z 2011 r.).
- 17 Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 marca 2012 r. w sprawie sposobu oznakowania i zabezpieczania obszarów wodnych oraz wzorów znaków zakazu, nakazu oraz znaków informacyjnych i flag (Dz. U. poz. 286 z 2012 r.).
- 18 Art. 30 Ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz. U. nr 208, poz. 1240 z 2011 r.).
- 19 Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. nr 127, poz. 857 z 2010 r.).
- 20 Art. 37a Ustawy o żegludze śródlądowej
- 21 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 maja 2003 r. w sprawie warunków gromadzenia, przechowywania i usuwania odpadów i ścieków ze statków żeglugi śródlądowej (Dz. U. nr 104, poz. 973).
- 22 Art. 1 ust. 3. Ustawy o żegludze śródlądowej.
- 23 Art. 37a Ustawy o żegludze śródlądowej.
- 24 Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 19 listopada 2004 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla rekreacyjnych jednostek pływających (Dz. U. nr 258, poz. 2584).
- 25 Art. 18 ust. 2 Ustawy o żegludze śródlądowej.
- 26 Art. 19 ust. 2 Ustawy o żegludze śródlądowej.
- 27 Art. 34j Ustawy o żegludze śródlądowej.
- 28 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2010 roku w sprawie wymagań technicznych i wyposażenia statków żeglugi śródlądowej oraz upoważnienia podmiotów do wykonywania przeglądów technicznych statków (Dz. U. nr 216, poz. 1423 z 2010 r.).
- 29 Obwieszczenie Ministra Środowiska z dnia 18 października 2011 w sprawie wysokości stawek należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz śluz i pochylni na rok (publ. 2012, M.P. nr 98 poz. 998 z 2011 r.).

Z CYKLU: „NOWE ZNACZENIA STARYCH SŁÓW”

„KOMPLEKSOWOŚĆ I KOMPLEMENTARNOŚĆ”

Dotychczasowe znaczenie

Wg Słownika Języka Polskiego PWN (1993), „kompleksowość, to występowanie lub ujmowanie czego jako kompleksu, w kompleksie (np. badań, zagadnień), to ogarnianie kilku dziedzin tworzących zwartą całość, kompleks: mechanizacja kompleksowa, budownictwo kompleksowe. A komplementarny, to wzajemnie uzupełniający się, dopełniający się”.

Nowe znaczenie

Okazuje się, że powyższe definicje posiadają wyjątki i przez to uzyskują nowe znaczenie. Dotyczy to kilku dziedzin, w tym gospodarki wodnej (patrz felieton Kpt „Nemo” pt: Gospodarka wodna”). Na przykład: Dotyczą ekologii, ale za wyjątkiem najbardziej ekologicznego transportu – wodnego śródlądowego. Dotyczą wszystkich rodzajów transportu za wyjątkiem transportu – wodnego śródlądowego. Dotyczą budowy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego, ale bez uwzględnienia potrzeb

transportu – wodnego śródlądowego czyli żeglugi śródlądowej. Najnowszym przykładem jest obecna przebudowa przeciwpowodziowa Wrocławskiego Węzła Wodnego.

Powrót do dotychczasowego znaczenia

- mógłby nastąpić, gdyby w najbardziej newralgicznym miejscu dla przepuszczania wielkich wód powodziowych dla Wrocławia – czyli pod mostami Osobowickimi – wybudowano nową śluzę żeglugową, o konstrukcji i o funkcji podobnych jak śluza Różanka, ale o zwiększonych parametrach przepustowych, tak dla wód, jak i dla statków. Wtedy można by mówić, że chociaż w tym miejscu kierowano się kompleksowością i komplementarnością.

Tymczasem zawsze – gdy jest mowa o ww. (tytułowych) słowach – bezwzględnie zaznaczania, czy jednocześnie występują wyjątki, żąda

Kapitan „Nemo”

Korespondencję prosimy kierować na adres:
H/P Nadbor, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@fomt.pl; http://www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński
Mecenas Biuletynu: Kujawska Fabryka Maszyn Rolniczych KRUKOWIAK,
Mosty Wrocław, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Żegluga Bydgoska