

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.fomt.pl](http://www.fomt.pl)

Biuletyn Nr 148

Rok XIII

Grudzień 2015 r.

## Konkurs „Wielki Wrocław 1921” cd.

Zgodnie z zapowiedzią z poprzedniego numeru Biuletynu kontynuuję temat konkursu „Wielki Wrocław 1921”. Myślę że ta część będzie również fascynująca jak i poprzednia, a może nawet bardziej gdyż omawia ona w sposób bardziej obrazowy projekty zakupione i wyróżnione

Zgodnie z zapowiedzią z poprzedniego numeru Biuletynu kontynuuję temat konkursu „Wielki Wrocław 1921”. Myślę że ta część będzie również fascynująca jak i poprzednia, a może nawet bardziej gdyż omawia ona w sposób bardziej obrazowy projekty zakupione i wyróżnione

Odpowiednio do różnej oceny geopolitycznego położenia Wrocławia wizje portu w konkursie miały bardzo zróżnicowane rozwiązania. Dwa projekty, nr 3 i 7 wskazują miejsce portów tylko w dolnej i środkowej części stanowiska stopni piętrzących przy Szlaku Wielkiej Żeglugi, nr 10 – w większości w mieście i na Szlaku Wielkiej Żeglugi, nr 1, 8 i 9 tylko przy Szlaku Wielkiej Żeglugi, i ostatni projekt nr 4 zakłada rozmieszczenie portów wzdłuż Kanału Przemysłowego z zachowaniem ostrożności przy wejściach do portów.

Usytuowanie portów w okolicach Wrocławia komplikuje się przez rozległe obszary zalewowe i z tego też powodu kilka projektów o charakterze dużych inwestycji portowych nie zostały zaakceptowane.

Wymóg ten był dowolnie interpretowany w warunkach szczególnej konkurencji, ponieważ brak jest dokładnych planów terenów zalewowych wyraźnie mówiących o zagrożeniach

powodziowych, okazało się również że nawet projekty, które charakteryzują się bardzo radykalnym traktowaniem spraw transportu nie były pzbawione wad.

Ochrona Wrocławia i okolic przed wysoką wodą dopiero teraz jest w fazie prac końcowych (w kontekście roku 1921) i jest to przedsięwzięcie dużych rozmiarów oraz bardzo kosztowne a ewentualne zmiany w pracach są możliwe tylko w istotnych przypadkach.

Aby zmniejszyć różnicę poziomów rzeki istnieje potrzeba znacznego powiększenia przekroju poprzecznego rzeki i przedpola, a wybudowanie budowli wodnych wymaga kompromisu ich budowy w miejscu które znajduje w najbliższej odległości.

Budowa portu na terenach zalewowych na Pilczycach jak zaplanowano w projektach 3 i 6 miałyby miejsce po prawej wklęsłej stronie rzeki i skutkiem tego wykopy pod basen portowy musiałyby wejść głęboko w zasoby Osobowickiego Parku Leśnego.

Na górnej wodzie stopnia Opatowice wkroczenie z urządzeniami portowymi w obszary zalewowe nie utrudnione gdyż na drugim brzegu przy lasku strachocińskim jest zgoda na przeprowadzenie wykopów i wycięcie lasu, ale z drugiej strony przeciwko temu projektowi przemawia konieczność przejścia dróg dojazdowych i linii kolejowej przez szeroką równinę zalewową poprzez długie i kosztowne mosty i estakady ( projekty 2 i 6 )

Porty na okoliczność ich rentowności nie będą już więcej omawiane w dalszej ocenie projektów, natomiast będą one poniżej omawiane w kontekście ich lokalizacji.

COMIESIĘCZNE SPOTKANIA „BRACHTWA MOKREGO POKŁADU”  
W KAŻDY PIERWSZY CZWARTEK KAŻDEGO MIESIĄCA godz. 17.00 (bez względu na pogodę)

## Projekty indywidualne – Porty na dolnej wodzie.

### Projekt 3, rys. 1

Autor tego projektu zaplanował budowę dużego portu handlowego na Pilczycach, odsuwając przy tym główny obszar przemysłowy od rzeki co z kolei skutkuje brakiem bezpośredniego połączenia tego obszaru z rzeką.

Wybór tej lokalizacji posiada istotną zaletę jaka jest otwarta droga wodna pozbawiona stopni wodnych jak również ze względu na korzystnie bliskie położenie przy głównych liniach kolejowych co jest bardzo ważne przy połączeniu ich z portem i co ważne do tego dochodzi niewielkie oddalenie portu od centrum miasta. Istniejący wrocławski Port Miejski utrzymałby status głównego kierunku ruchu kanałowego z zakładanym przedłużeniem do planowanego portu.

Te wszystkie przedstawione korzystne walory pozwalają spokojnie budować nowy port i dopasować go do istniejących warunków.

W projekcie i w sprawozdaniu wyjaśniającym nie określono istotnej różnicy pomiędzy portem handlowym i przemysłowym, oba rodzaje portów są zaprezentowane jako baseny o kształcie wąskich języków podczas gdy porty przemysłowe potrzebują ponadto rozbudowanego głębokiego zaplecza technicznego i

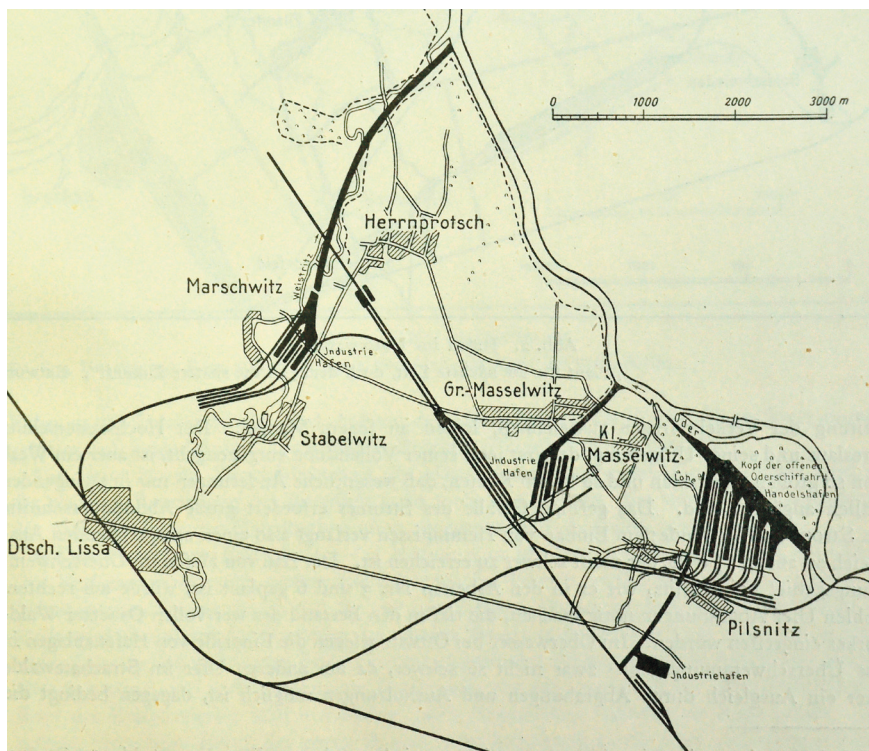
magazynowego.

W całości wspomniana inwestycja jest nazbyt rozbudowana – sześć basenów portowych dla portów handlowych i tyle samo dla przemysłowych, a jedynie największą zaletą tego projektu jest lokalizacja tych portów поблизу głównych linii kolejowych.

Stacja rozrządowa na Maślicach jest idealnie wprost usytuowana dla przyciągnięcia na ten obszar duży biznes o zgodnym kierunku działania, natomiast do basenów portowych musiałaby być przewidziana budowa bocznic kolejowej ze stacji rozrządowej na Maślicach i niestety, cała ta wielka inwestycja na dostępnych terenach ze względu na ich ograniczoną powierzchnię nie może być jednak realizowana.

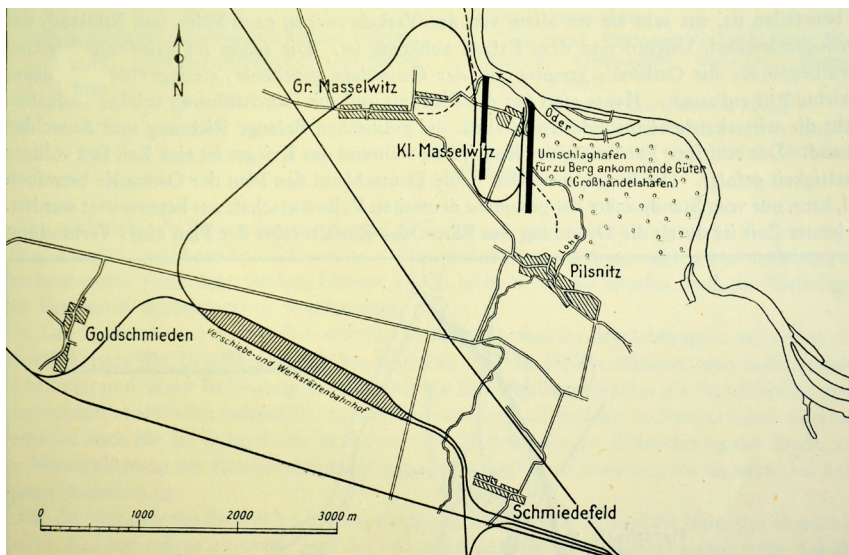
### Projekt 7.

Projekt ten, który z powodu dobrego architektonicznego opracowania został wyróżniony nagrodą specjalną powinien być ulokowany w głębi ładu jako duży port w okolicach dzisiejszych Żernik przy istniejącym okręgu przemysłowym. Port ten musiałby być połączony z Odrą długim kanałem, który przechodziłby przez poldery zalewowe, a zasilany był wodami rzeki Ślęzy. To rozwiązanie jest mało praktyczne, ponieważ bardzo długi kanał będzie narażony na znaczne zamulanie.



Rys. 1. Projekt „Reforma agrarna”, autor Architekt Adolf Rading z Wrocławia. Rozmieszczenie portów





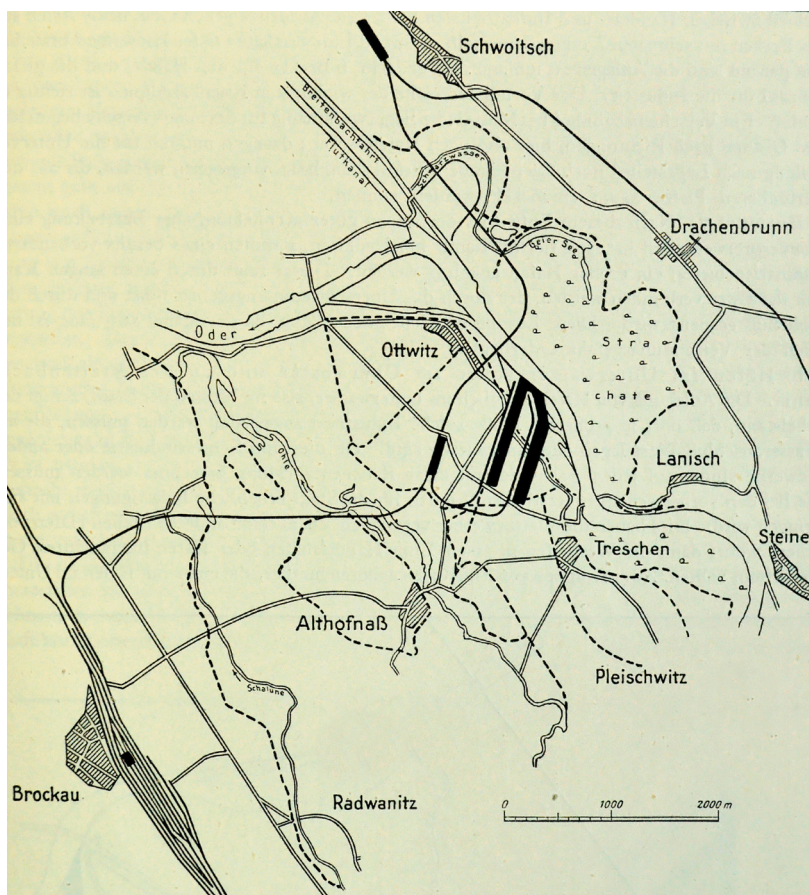
Rys. 2. Porty poniżej stopni wodnych. Projekt „Zaplanujcie najbliższy czas, z myślą o późniejszej przyszłości”

### Porty przy dolnej wodzie jak również i na górnej wodzie i przy Szlaku Wielkiej Żeglugi

Usytuowanie portów wyłącznie poniżej dolnej wody – a więc w zachodniej części miasta

ma tą wadę, że w tamtym rejonie miasta miałyby znajdować się takie zakłady przemysłowe którym to zależy na dostępie do drogi wodnej.

Czy to przemysł ciężki, czy też inne gałęzie przemysłu przynoszą ze sobą duże zady-



Rys 3. Porty na górnej wodzie. Dr. inż., doktor nauk politycznych Roman Heiligenthal, współpraca – Architekt Miejski Kurt Zettler z Berlina.

mienie i zapylenie co z kolei przy wiejących tu z reguły zachodnich wiatrach byłoby dla miasta bardzo uciążliwe..

Aby uniknąć konkurencji także innych planowanych portów powinny być one projektowane w zachodnich dzielnicach miasta wy-

łącznie w pobliżu zakładów przemysłowych w ograniczonym stopniu emitujących uciążliwe zadymienie.

Ciąg dalszy w następnym numerze Biuletynu

*Janusz Fąfara*

## O infrastrukturze barki

W latach 2014-2015 Fundacja Otwartego Muzeum Techniki czerpiąc ze wsparcia finansowego gminy Wrocław i pomocy materiałowej 57 przedsiębiorstw polskich i międzynarodowych z powodzeniem zrealizowała projekt odbudowy i rewitalizacji zabytkowej barki towarowej Ż-2107 (dł. 43,5 m, szer. 5,0 m), powstałej w 1936 r. w Bydgoszczy. Przystosowano ją do roli Centrum Interpretacji Dziedzictwa śródlądowych dróg wodnych Polski, elementu Muzeum Odry FOMT, złożonego z HP Nadbor (1949), jedyne- go utrzymanego w kraju holownika śródlądowego, z kompletnie wyposażoną maszynownią, kotłownią, wyposażeniem pokładowym, jedyne- go w Polsce dźwigu pływającego DP Wróblin (1939), dwu promów samochodowo-pasażer- skich (1967 i 1984), manifestując tym również potrzebę ożywienia wielkiej europejskiej drogi wodnej – Odry, przywrócenia żeglugi towaro- wej, umiędzynarodowienia Odry poprzez jej połączenie z morzem Czarnym i Bałtykiem, co stanowi wielkie narodowe zadanie, któremu służyć pragniemy podnosząc potrzebę ochrony i wyzyskania przez współczesnych dziedzictwa kulturowego Nadodrza, niosącego z sobą nie tylko zapis czasu przeszłego, także przesłanie i wyzwanie dla nas, współczesnych.

By barka sprostać mogła przypisywanym jej roląm zyskać winna m.in.:

- zestaw komputera stacjonarnego, z dyskiem twardym rzędu 500 GB i monitorem
- 2 monitory komputerowe z ekranami rzędu 22 cali
- 3 laptopy z dyskami twardymi rzędu 500 GB, z ekranami rzędu 17 cali
- 3 myszki radiowe
- 3 systemy zasilania awaryjnego komputerów

- dwa dyski, minimum 2 TR (do archiwizacji zbiorów fotografii i dokumentacji zabytków techniki)
- dwa projektory multimedialne (montowane pod sufitami: jeden w ładowni dziobowej, drugi w połączonych ładowniach rufy i śródokręcia)
- dwa uchwyty do projektorów multimedial- nych, sufitowe, uniwersalne
- dwa ekrany ściennie POP, sufitowe, o szer. ok. 2,0 m, elektryczne z pilotami
- monitor interaktywny z ekranem 65 – 72 cali, z wbudowanym komputerkiem, na którym wybierać możnaby wyświetlanie fotografii, filmów, dokumentacji technicznej etc., albo nowoczesny telewizor z ekranem o przekąt- nej 72 cali (LED)
- trzy monitory interaktywne z ekranami 22 i 24 cale, z wbudowanymi komputerkami, na których wybierać możnaby wyświetlanie fotografii, filmów, dokumentacji technicznej etc.
- drukarkę laserową A-4 kolor, ze skanerem i kserokopiarką, tanią w eksploatacji
- drukarkę laserową A-4, cz.-białą, tanią w eksploatacji
- oprogramowanie komputerowe: Windows, MS Office, CorelDraw, AutoCAD.

Zwracamy się z prośbą o pomoc w pozy- skaniu tego sprzętu i aparatury. Darczyńców honorować będziemy wpisami na stronie in- ternetowej i w wydawnictwach Fundacji. W marcu 2016 zaprosimy Was na uroczyste udo- stępnienie barki społeczeństwu. Do tego czasu chcielibyśmy by barka zyskała i wyposażenie i atrakcyjną aranżację wewnątrz dawnych ładowni – dzisiaj wielofunkcyjnych pomieszczeń audio- wizualnych, o powierzchniach 100 i 50 m<sup>2</sup>.

*Stanisław Januszewski*

## Prace w młynie

W listopadzie siłami Bractwa Zabrodzkiego przebudowano ścianę d. garażu zwartego z bu- dynkiem młyna. Przed laty pod ścianą wyrosła

akacja, której korzenie na tyle ją zdeformowały, że groziła nawet zawaleniem.



Niegowska spółka Texus zbudowała „sławojkę”, której drewno czeka tylko na konserwację.

16 listopada ekipa Kujawskiej Fabryki Maszyn Rolniczych „Krukowiak” rozpoczęła prace na dachu młyna. Dokona wymiany zniszczonego pokrycia, którego połowę wykonano też niegdyś z płyt azbestowych. Naprawy pokrycia obejmą także dach nad maszynownią i garow-



nią przymłyńską, d. garaż zyska zaś nowy dach połaciowy i nowy program użytkowy, a zamierzamy urządzić tutaj punkt gastronomiczno-socjalny, służący imprezom w młynie prowadzonym.

*Arkadiusz Redlicki*



## Nasi na Solinie

Z Jaśkiem Ziają i Tadkiem Gurgulem poznaliśmy się w 2008 roku podczas rejsu ich statkiem pasażerskim TRAMP. Obaj byli wówczas współwłaścicielami statku, który przez 6-7 miesięcy w roku pływał po Jeziorze Solińskim. Współpracują z sobą już 17. sezon przybliżając pasażerom korzystającym z 1-2 godz. rejsów historię zalewu, pionierskie lata przybyszów z różnych stron kraju osiedlających się w przeszłości w Bieszczadach. Stworzyli własną bazę mieszkaniową przy przystani ze sprzętem dla turystyki wodnej, zbudowali niezbędny dla naprawy i konserwacji statku slip. Obaj panowie pochodzą z Tarnowa, przyjaźnili się; tam pobierali edukację. Ponownie, pod koniec XX

w. postanowili coś zmienić w swoim życiu, zarejestrowali firmę w której zapisano, że jedną z działalności będzie transport wodny. Jasiek i Tadek utożsamiają się z regionem i miejscem pracy aktywnie włączając się w lokalną działalność kulturalną; bywają inicjatorami i sponsorami imprez na rzecz środowiska Bieszczadów. Poprzez kontakt z wieloma osobami i instytucjami ich działalność była dostrzegana i nagradzana, m.in. przez Marszałka Województwa. Obaj panowie są empatyczni, otwarci na świat i ludzi, emanują życzliwością i pogodą ducha co przysparza im popularności, którą cieszą się od zawsze. We wrześniu br. wraz z naszym bratem Adamem Maślanym z Przemyśla, jego



żoną Lucyną, moją Bronisławą i córką Anną odwiedziliśmy naszych sympatyków na Solinie, proponując przystąpienie do Bractwa Mokrego Pokładu i współpracę jako reprezentantów na najdalej wysuniętym akwenie kraju Solinie. Myślę, że Jasiak i Tadek będąc naszymi ambasadoremami w Bieszczadach byłiby dostarczycielami wiadomości z tego uroczego regionu z ujmu-

jącymi ludźmi posługującymi się kresowym zaśpiewem, otwartością i gościnnością.

Wstępna aprobata była, teraz oczekujemy dalszych kroków; zapraszamy.

*Zbyszek Priebe*

PS. TRAMP i piękny wschód słońca nad Soliną

## ASOS – Kapitańskie opowieści dopływają do brzegu

Od marca trwały intensywne prace nad projektem „Kapitańskie opowieści” z dotacji Ministra Pracy i Polityki Społecznej. Do początków grudnia udało nam się przeprowadzić rozmowy z blisko 20 kapitanami i pracownikami żeglugi śródlądowej, nagraliśmy 14 relacji audiowizualnych, zebraliśmy materiały dotyczące kolejnych 30 kapitanów, czerpiąc m.in. z archiwalnych numerów „Prosto z pokładu”, wraz z grupą wolontariuszy zebraliśmy też i zdigitalizowaliśmy dziesiątki zdjęć i dokumentów z prywatnych archiwów. Część z nich złożona została już do publikacji na nowej stronie internetowej Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, do końca grudnia 2015 r. opublikowane zostaną wszelkie materiały – z uwagi na co serdecznie zapraszamy członków Bractwa Mokrego Pokładu oraz wszystkie zainteresowane osoby do odwiedzin strony i śledzenia zmian. Wspólnymi wysiłkami członków Bractwa oraz współpracujących z FOMT wolontariuszy udało nam się wykonać ogromną pracę, która jest jedynie załącznikiem wirtualnego archiwum odrzańskiego, jego ramą. W przyszłych latach mamy nadzieję wspólnie z Bractwem Mokrego Pokładu snuć kolejne opowieści i bogato je ilustrować.

Druga część projektu dotyczyła spotkań i warsztatów, w czasie których seniorzy żeglugi wcielali się w rolę przewodników i nauczycieli, oprowadzając młodzież, dzieci, a także dorosłych po statkach Muzeum Odry, po Wrocławskim Węzle Wodnym, współprowadząc warsztaty i zajęcia muzealne. Najwięcej spotkań

odbyło się wiosną 2015 r., w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa, Nocy Muzeów oraz Dolnośląskiego Festiwalu Architektury. Udało nam się zaktywizować m.in. Danutę Fąfarę, Jędrzeja Gawerskiego, Wojciecha Kato, Jurka Onderkę, Zbigniewa Priebe, Stanisława Kwietnia, Janusza Fąfarę, Mieczysława Balcerkiewicza, Tadeusza Sobiegraja, Ireneusza Hinze i Władysława Stypczyńskiego. Współpracowaliśmy także z Andrzejem Podgórskim, Stanisławem Kowalikiem, Henrykiem Pierchałą, Matyldą Bamba, Juliuszem Chwalaną i Czesławem Szarkiem. Wśród wolontariuszy najaktywniej uczestniczyli w zadaniu Ewa Dobrołowicz, Rafał Olek, Patryk Drygała, Joanna Mirocha oraz Dagmara Adwentowska. W projekt zaangażowany był też Michał Zygmunt, znany już Bractwu i Muzeum Odry FOMT muzyk odrzański. Serdecznie wszystkim dziękujemy za nieoceniony wkład w projekt!

Oficjalne podsumowanie „Kapitańskich opowieści” odbędzie się 10 grudnia 2015 r., na spotkaniu opłatkowym zarówno Bractwa Mokrego Pokładu, jak też Fundacji OMT. Spotkanie połączymy z pokazem barki Ireny, która 1 grudnia szczęśliwie powróciła do awanportu śluzowy Szczytniki, oraz uroczystym wręczeniem wszystkim aktorom filmu „Kapitańskie opowieści. Krótka historia odrzańskiej żeglugi” (opartego na zgromadzonych w ramach projektu ASOS 2015 nagraniach rozmów z ludźmi Odry) – egzemplarza filmu na płycie DVD.

### Spotkanie listopadowe

Rozpoczęliśmy od minuty ciszy, którą uczciliśmy pamięć o naszych przyjaciółach związanych z Bractwem, Odrą i żeglugą, a odeszli od nas na wieczną wachtę w ostatnim roku, od listopada 2014 r. Przypomnijmy ich:

17 grudnia ub.r odszedł Mirek Kubicz – absolwent TŻŚ z 1985 r., 3.02 br. Marek Jugaszek

– abs. ZSŻŚ z 1978 r., 21.02. Bronek Kotwicki  
– abs. TŻŚ z 1965 r. aktywny członek naszego Bractwa, 5.04. Marian Grębowiec – przez wiele lat był kierownikiem Portu Miejskiego we Wrocławiu, Zbigniew Trzciniński – długoletni dyrektor „NAVIGI”, 26.06. Zdzisław Chmielewski  
– abs. TŻŚ z 1971 r., 29.07. Szczepan Taraszczuk



– długoletni pracownik Żegluga na Odrze, przez wiele lat pełnił funkcję przewodniczącego Rady zakładowej, 4.08. Zygmunt Sztachera abs. TŻŚ z 1967 r., 16.08. Maurycy Janiszewski „Liston” wychowawca z internatu TŻŚ, 17.08. Robert de Ostoja-Starzewski – abs. TŻŚ, szef spedycji, 18.08. Jerzy Jackowski – abs. Państwowej Szkoły Żegluga z 1954 r., 24.08. Bogusław Korol – wychowawca w internacie TŻŚ, Krzysztof Janota – abs. TŻŚ z 2002 r., 7.10. Zdzisław Szymanek – abs. TŻŚ z 1966 r., 27.10. dr Jerzy Laska – aktywny członek Bractwa, uczestniczył czynnie w renowacji naszej floty, 28.10. Jadwiga Żuraw – Krutul długoletnia nauczycielka matematyki i wychowawczyni wielu pokoleń marynarzy w TŻŚ, zwana „Szprychą”.

Wszyscy na trwale wpisali się w naszą pamięć.

Gościem honorowym spotkania był mgr inż. Aleksander Kałamarski, długoletni pracownik Wrocławskiej Stoczni Rzecznej, znanej jako Stocznia Zacisze. Pracę na stoczni rozpoczął zaraz po ukończeniu studiów na wydziale budowy okrętów Politechniki Gdańskiej w 1962 r. Pełnił szereg kierowniczych funkcji; przez wiele lat był szefem kontroli jakości, kierownikiem działu handlowego, kierownikiem działu przygotowania produkcji, zastępcą dyrektora, a po zakupie stoczni przez Odratrans pełnił funkcję dyrektora spółki z o.o. Odratrans-Stocznia, do chwili odejścia w stan spoczynku.

Pan Aleksander interesująco i z wielką pasją opowiadał o latach pracy w stoczni, jej dynamicznym rozwoju w latach 70. i stopniowym upadku w latach 90. ubiegłego wieku. Mówił o budowanych statkach nie tylko na śródlądzie, ale i o morskich kabotażowcach dla armatorów polskich i zagranicznych. O tym można przeczytać we wspomnieniach pana Aleksandra zamieszczonych w wydaniach październikowym i listopadowym naszego biuletynu „Prosto z pokładu”. Nasz gość opowiedział też o wielu wydarzeniach związanych z budowanymi statkami. Jako szef kontroli jakości z urzędu pełnił funkcję przewodniczącego komisji zdawczej przekazywanej armatorowi jednostki. Każdy statek wypływał w próbne rejsy. Podobnie było z jednym z drobnicowców morskich dla armatora norweskiego. Statek musiał mieć klasę Det Norske Veritas. Próby odbywały się na morzu Bałtyckim. Przedstawiciel tej instytucji klasowej zażyczył sobie sprawdzenie windy kotwicznej, czy poradzi sobie z wyciągnięciem 50 metrów łańcucha ze zwisającą kotwicą. Problem był ze

znalezieniem takiej głębokości na Bałtyku. Dość długo trwało poszukiwanie takiego miejsca, pogoda była wietrzna, więc statkiem mocno kołysało. Większość członków komisji, łącznie z załogą i przedstawicielem instytucji klasyfikacyjnej dostała morskiej choroby. Były więc problemy ze znalezieniem sprawnego człowieka do obsługi windy. Mimo niedyspozycji obsługujących próby odbyły się pomyślnie, statek szczęśliwie powrócił do portu w Świnoujściu i został przekazany armatorowi.

Budowane na stoczni statki morskie spływały do Szczecina Odrą z tym, że nadbudówki i urządzenia powyżej 7 metrów od stępki musiały być demontowane, ze względu na prześwity w mostach. Ponownie montowano je na statkach w Szczecinie. Często oczekując na wyjście na próby, statki cumowały przy Wałach Chrobrego. Jest to trasa licznych wycieczek. Wiele z nich chciało zwiedzić morskie statki. Jedną z nich była z Wrocławia. Będąc na pokładzie uczestnicy wycieczki nie chcieli wierzyć, że tego typu statki budowane są właśnie we Wrocławskiej Stoczni Rzecznej. Można je spotkać nie tylko na Bałtyku, ale i na Morzu Północnym, Kanale Suezkim, Morzu Czerwonym, w Indonezji. O małej świadomości naszego społeczeństwa, że istnieje we Wrocławiu taka stocznia świadczy historia pewnego zdjęcia. Otóż w okresie sierpniowych strajków w 1980 r. pracownicy Wrocławskiej Stoczni Rzecznej również przerwali pracę. Na placu przed budynkiem biurowym odbyła się uroczysta msza. Wykonane wtedy zdjęcie uczestników znajduje się w obiegu z różnorodnymi podpisami m.in. msza w zajezdni (wystawa na wrocławskim Rynku), msza na stoczni – bez wskazania na której. Trudno było uwierzyć, że stocznia taka we Wrocławiu istniała. Tak niestety, to już czas przeszedł. Kiedy ostatnio miałem okazję być w rejonie ul. Kwidzyńskiej zajrzałem na stocznnię – mówił pan Aleksander. Łza w oku stanęła, gdy popatrzyłem na pustą pochylnię, bez wózków, szyn, wyciągów, bez dźwigów i bez charakterystycznego odgłosu uderzenia młotów dopasowujących blachę poszycia budowanych kadłubów. Uczestnicy spotkania gorącymi brawami podziękowali panu Aleksandrowi Kałamarskiemu, za dzielenie się swoimi wspomnieniami. Mamy nadzieję, że jeszcze nieraz odwiedzi on nasze Bractwo.

4 listopada br. FOMT była gospodarzem trzeciego spotkania Forum Rzecznego. Jest to organizacja skupiająca użytkowników wody

i nabrzeży Wrocławskiego Węzła Wodnego. O przebiegu spotkania poinformował nas przedstawiciel FOMT i naszego Bractwa Ryszard Majewicz. Podstawowym tematem było przyjęcie deklaracji współpracy przedstawicieli różnych podmiotów, środowisk i organizacji w sprawie wszechstronnego zagospodarowania akwenów i nabrzeży wrocławskich, aby stały się powszechnie dostępnymi dla społeczeństwa nie tylko Wrocławia. Na Forum dyskutowane, formułowane i zgłaszane były wnioski do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”. Zagadnienia z tym związane konsultowane jest szeroko

przez władze Wrocławia. Z naszej strony został złożony wniosek o przyznanie Muzeum Odry terenu portu przy ujściu Oławy, gdzie mogłyby cumować bezpiecznie nasze statki, stworzone zostałyby warunki dla zwiedzających i wraz z odremontowaną w przyszłości wodociągową wieżą ciśnienia stanowiłyby podstawę Otwartego Muzeum Techniki.

Ostatnie spotkanie Bractwa w tym roku odbędzie się tym razem w drugi czwartek grudnia tj. 10.12, jak zwykle o godzinie 17. i na pokładzie DP „Wróblin”. Będzie to spotkanie opłatkowe.

*Starszy brat T. Sobiegraj*

## Odrzańska Droga Wodna

Odrzańska Droga Wodna jest drogą publiczną co oznacza, że podobnie jak inne drogi wodne powinna być odpowiednio oznakowana, a parametry nawigacyjne powinny być gwarantowane przez Państwo przez przynajmniej 240 dni w roku. Według Raportu Najwyższej Izby Kontroli z dnia 25 lutego 2014 r. tylko 10% dróg wodnych posiada parametry określone przepisami. Za stan dróg wodnych od lat odpowiada minister właściwy do spraw gospodarki wodnej, obecnie minister środowiska. W Polsce jest ok. 4000 km dróg wodnych. Daje to naszemu krajowi 5 miejsce w Unii Europejskiej (UE) pod względem długości akwenów komunikacyjnych. W kraju mamy dogodnie położenie rzek dla transportu rzeczny. Aż 80% polskiego przemysłu leży nad drogami wodnym. Niestety tylko 5% gwarantuje rentowny transport (drogi wodne IV klasy i wyższe) co eliminuje nasz kraj z wymiany handlowej prowadzonej drogami wodnymi zarówno z Europą zachodnią jak i wschodnią. Po polskich akwenach nie tylko nie pływają obce statki ale także coraz mniej polskich. Statki śródlądowe i polskie załogi, z powodu złych warunków nawigacyjnych, coraz częściej zakładają firmy i pływają po drogach wodnych Europy Zachodniej. UE wspiera rozwój transportu rzeczny czego dowodem są ogromne środki przeznaczane na ten rodzaj transportu oraz liczne dokumenty.

Aby uzyskać korzyści z Odrzańskiej Drogi Wodnej i na odpowiednim poziomie dotacje musi być ona zmodernizowana i posiadać przynajmniej IV klasę żeglowności. Po modernizacji rzeka może być wspólnym uzupełnieniem łańcucha logistycznego dostaw. Szacuje się, że roczna wielkość produktów (bez surowców) firm niegdyś związanych z Odrą wynosi: Grupa Azoty

– 6 mln t, Huta Łabędy – 1,5 mln t, Cementownia Góraźdże – 5 mln t, General Motors – 200 tys samochodów (ok. 1500 statków), Holding Węglowy – 73 mln t, Gazoport Świnoujście (LNG) – 5 mld m<sup>3</sup>, Wrocław i okolice ok. – 200 kontenerów dziennie, ładunki z czeskich Moraw ok. 4 mln t., ładunki z Brandenburgii ok. 5 mln t. Tylko 1/10 część surowców i ładunków powyższych firm przewożonych Odrzańską Drogą Wodną pozwala oszacować potencjał przewozowy Odry na poziomie ok. 20 mln t rocznie. Należy dodać, że powyższe szacunki nie biorą pod uwagę ładunków, które po zbudowaniu korytarza transportowego dodatkowo zostaną wygenerowane w Nadodrzu oraz innych regionach Europy czy świata. Ważnym pod względem wymiany handlowej dla Odrzańskiej Drogi Wodnej rejonem, po wybudowaniu Kanału Dunaj-Odra-Łaba, są Indochiny.

Transport rzeczny posiada wiele walorów. W niektórych sytuacjach jest niezastąpiony. Posiada liczne zalety jako transport specjalistyczny do przewożenia pewnego rodzaju ładunków, jako transport nowoczesny, ekologiczny i transport sprzyjający rozwojowi innych dziedzin gospodarki. Transport rzeczny jest predysponowany do przewozu ładunków niebezpiecznych, masowych, przestrzennych, wagowych (nietypowe, ponadnormatywne, ponadgabaryty, nienormatywne, wielogabaryty), przewozu odpadów komunalnych i kontenerów. Zaletą transportu rzeczny jest zdolność do szybkiej alokacji znacznych ilości ładunków między regionami. Jako transport tani i alternatywny wpływa znacząco na obniżenie kosztów transportu i produkcji. Żegluga śródlądową możemy przewozić wszystko. Transport rzeczny charakteryzuje się



rekordowo niskimi kosztami środowiskowymi. Statki żeglugi śródlądowej emitują 5 razy mniej gazów cieplarnianych niż transport kołowy. Przeniesienie części ładunków z dróg kołowych na drogi wodnej może zmniejszyć emisję CO<sub>2</sub> o ok 12 mln ton rocznie. Dalsze ograniczenia emisji gazów cieplarnianych przyniesie wybudowanie na istniejących i przyszłych stopniach wodnych elektrowni wodnych.

Budowa rzecznej infrastruktury nie jest droga co wynika z porównania kosztów budowy dróg komunikacyjnych tj. dróg wodnych, autostrad i linii kolejowych. Szacuje się, że w Polsce jeden kilometr autostrady kosztuje 8 mln euro, co daje ok. 32 mln złotych. Budowa kilometra linii kolejowych to koszt 16 milionów złotych. Wybudowanie jednej śluzy na drodze wodnej kosztuje ok. 320 mln złotych. Powyższe oznacza, że koszt wybudowania jednej śluzy to koszt 10 kilometrów autostrady lub 20 kilometrów linii kolejowej. Budowa śluzy poprawia warunki nawigacyjne z reguły na odcinku 30-80 kilometrów. Porównanie kosztów budowy poszczególnych rodzajów dróg komunikacyjnych w Niemczech również korzystne jest dla transportu rzeczno-żeglugowego kanału Ren-Men-Dunaj (RMD) oraz dróg innych środków transportu wynosił:

- 1 km Kanału RMD 14 mln euro (kanał posiada wysokie i skomplikowane technicznie stopnie wodne),
- 1km autostrady 10 mln euro,
- 1km szybkich linii kolejowych 18 mln euro (Deutsche Bahn pomiędzy Würzburgiem i Hanowerem).

Dodatkowo przeprowadzona modernizacja dróg wodnych dla potrzeb transportu rzeczno-żeglugowego zwiększa ich wartość gospodarczą, społeczną oraz kulturową podnosząc poziom rozwoju cywilizacyjnego rzek i regionów. Gromadzona między stopniami woda to surowiec niezbędny dla rozwoju wielu dziedzin gospodarki narodowej. Surowiec ten ma swoją wartość ekonomiczną. Szacuje się, że polskie zasoby wodne osiągają poziom zasobów Egiptu. Korzyści ekonomiczne mogą przynieść także usługi wodne świadczone na stopniach wodnych: hydroenergetyka, rybactwo i rybołówstwo, melioracje, pozyskiwanie kruszywa, transport rzeczny, turystyka. Wolorami ekonomicznymi nowoczesnej rzeki są także bezpieczeństwo powodziowe oraz ekologia. Dodatkowe korzyści ekonomiczne wynikające z regulacji rzek to także: (1) koło zamachowe gospodarki, (2) katalizator integracji regionów, (3) wzrost liczby miejsc pracy, (4) likwidacja start związanych z powodzią i suszami, (5) poprawa stosunków wodnych.

Obecnie nie wykorzystujemy gospodarczo rzek. Nawet modernizując przystosowujemy je wyłącznie do celów ochrony środowiska i ochrony przeciwpowodziowej. To ograniczone podejście do podnoszenia poziomu cywilizacyjnego Odry uniemożliwia Polsce korzystanie z ogromnych środków kierowanych przez UE na Fundusz Spójności i dotacji na rozwój Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T). Obecna, częściowa modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej odbywa się ze środków Banku Światowego. Środki te są zwykłą pożyczką, którą będziemy musieli zwrócić. Odrzański System Wodny powinien być nie tylko ekologiczny i bezpieczny, ale także powinien zaspakajać cele gospodarcze takich dziedzin gospodarki jak: hydroenergetyka, transport wodny, turystyka, rybactwo śródlądowe, kopaliny kruszyw, rolnictwo, przemysł oraz potrzeby komunalne. Cele gospodarcze na Odrze można zrealizować z bezzwrotnych dotacji z UE na rozwój sieci TEN-T. Pożyczka z Banku mogłaby być jedynie polskim wkładem w rozwój sieci TEN-T. Obecna pożyczka nie dotyczy rozbudowy całej Odry tylko Odry Granicznej, a konieczne są działania modernizacyjne całego jednolitego, niepodzielnego systemu jakim jest Odrzański System Wodny.

Odra jest rzeką międzynarodową 80 kilometrów odcinek Odry przepływa przez Czechy, później Polskę, a na odcinku 179 km Odra stanowi granicę między Polską i Niemcami. Odra łączy Morawy ze Śląskiem, Saksonią, Brandenburgią, Ziemią Lubuską i Pomorzem Zachodnim. Odra podobnie jak inne międzynarodowe rzeki powinna być zarządzana przez międzynarodowe gremium z Polski, Czech i Niemiec. Mogłaby to być międzynarodowa komisja zajmująca się: (1) utworzeniem międzynarodowego systemu żeglugi na rzece, (2) równoważoną gospodarką wodną obejmującą współpracę w zakresie zarządzania zasobami wodnymi (3) ilością i jakością wody dla wszystkich rodzajów użytkowników oraz do celów ochrony i poprawy ekosystemów wodnych, (4) ochroną przed szkodliwym działaniem wody (powódzie, susze, erozja, pochód lodu), (5) podziałem kosztów związanych z utrzymaniem dorzecza. Zaproponowany sposób zarządzania rzeką oraz finansowanie jej rozwoju jest zgodny z obowiązującą Dyrektywą wodną.

Jean-Claude Juncker szef Komisji Europejskiej jest pomysłodawcą europejskiego planu inwestycyjnego. Plan ten ma być kluczowym impulsem dla pobudzenia wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy we Wspólnocie. Lista inwestycji w Polsce zawiera propozycje ściśle związane z Odrzańską Droga Wodną:

Nazwa inwestycji	Koszt
Modernizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności w ramach sieci TEN-T	5 mld euro
Budowa Kanału Śląskiego	2 mld euro
Budowa pierwszego etapu kanału Dunaj-Odra-Łaba odcinek Kędzierzyn-Koźle – Ostrawa do co najmniej IV klasy żeglowności	1 mld euro
Modernizacja Portu Morskiego Szczecin	1 mld euro

Niestety pomimo pilnych terminów nie mamy przygotowanych dokumentów pozwalających na przygotowanie realizacji inwestycji odrzańskich co może spowodować ich wykreślenie z listy i brak możliwości ubiegania się o dotacje.

Do braku właściwych dokumentów oraz marginalizacji znaczenia śródlądowego transportu wodnego w Polsce przyczynia się fakt, iż sprawy infrastruktury należą do właściwości dwóch ministrów, tj. do ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Dualizm kompetencyjny w zakresie infrastruktury transportu nie sprzyja żegludze śródlądowej (o czym w Raporcie pisze NIK). Dlatego wartą rozważenia jest propozycja utworzenia przy ministrze ds. transportu organu naczelnego: Generalny Dyrektor Żegluga (morskiej i śródlądowej). Kierowałby on transportem morskim i śródlądowym oraz koordynował cele Gospodarki Morskiej, dróg wodnych i żegluga śródlądowej. Na wzór urzędów morskich stworzono by organy terenowe zajmujące się żegluga w głębi ładu. Już obecnie patenty żegluga śródlądowej uprawiają do korzystania z akwenów śródlądowych i przybrzeżnych wód morskich, żegluga morska i śródlądowa mają wspólne uprawnienia operatora urządzeń radiowych, nie-

które akweny śródlądowe podlegają dyrektorom urzędów morskich np.: port w Elblągu i rzeka Elbląg, Zalew Szczeciński, Zalew Kamieński i rzeki Dziwna, Świna i Piana. Jak pisze Najwyższa Izba Kontroli w Niemczech żegluga morska i śródlądowa oraz drogi wodne leżą w kompetencjach jednego resortu, którym jest Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast. W praktyce było by to wzmocnienie kadrowe urzędów żegluga śródlądowej a nie ich likwidacja. Innym argumentem za zmianą administracji w kierunku wzmocnienia transportu wodnego jest istnienie w państwach nadodrzańskich wyspecjalizowanych urzędów centralnych, którymi są: Generalna Dyrekcja Dróg Wodnych i Żegluga w Bonn (Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt) oraz Dyrekcja Dróg Wodnych Czeskiej Republiki w Pradze (Ředitelství vodních cest ČR). W Polsce aktualnie brak jest urzędu centralnego zajmującego się żegluga i drogami wodnymi.

Jak twierdzą samorządowcy – Odra powinna dla nas pracować. Tani transport, miejsca pracy, biała energia, bezpieczeństwo energetyczne i powodziowe. Obecne traktowanie Odry jest zwyczajnym marnotrawstwem.

*Jan Pyś*

**Z cyklu: w gazetach (lub czasopismach) napisali, w TV pokazali...**

### **„Pierwszy śnieg w troposferze”**

Komentarz zza kamery meteorologicznego felietonu w wieczornych „FAKTACH” TVP Wrocław 15.11.2015 r. informuje, że: „W Szklarskiej Porębie mokro i deszczowo. Ale wystarczy pojechać kilka kilometrów w górę, aby zobaczyć pierwszy śnieg”.

Ponieważ komentarz zza kamery tego meteorologicznego felietonu nie podaje jakiego typu pojazdem należy pojechać te kilka kilometrów

w górę, czyli w dolną granicę troposfery aby zobaczyć ten pierwszy śnieg w troposferze – należy przypuszczać, że chodzi o jakiś nieznan typ pojazdu (windę kosmiczną ?!!!) testowany tajnie w Szklarskiej Porębie właśnie. O czym informuje (jako pierwszy) odkrywca nieznanego zjawisk meteorologicznych oraz nieznanego pojazdów.

*Kapitan „Nemo”*

**Korespondencje prosimy kierować na adres:**

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluży Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27  
e-mail nadbor@fomt.pl; www.fomt.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”**

**Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek, Wojciech Śledziński**

**Mecenas Biuletynu: Gdańskie Melioracje Sp. z o.o., Eco-Polcon Sp z o.o.,  
Hydroprojekt Sp z o.o. Wrocław, Żegluga Bydgoska Sp z o.o.**