

PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie
www.nadbor.pwr.wroc.pl

Biuletyn Nr 42

Rok V

Luty 2007 r.

Lokomotywa Ls40 – nowa perła w kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT

Po II wojnie światowej, w związku z rozbudową przemysłu, pojawiło się w Polsce zapotrzebowanie na lokomotywy małej mocy przeznaczone do obsługi bocznic kolejowych. Wyzwanie podjęła Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego w Chrzanowie. W 1952 r. rozpoczęła produkcję lokomotywy spalinowej Ls40 o mocy 44 KM, wyposażoną w silnik S64. Projekt jednostki powstał już w 1947 r. i stanowił rozwinięcie rozwiązań znanej niemieckiej lokomotywy przetokowej OMZ122, pochodzącej z lat międzywojennych. W latach 1952–1961, w pięciu kolejnych seriach (niewiele różniących się kształtem nadwozia) zbudowano 581 sztuk tych lokomotyw.

Eksploatacja lokomotyw Ls40 szybko ujawniła, że silniki S64 o mocy 44 KM są jednak zdecydowanie za słabe wobec zadań stawianych tym jednostkom. Stąd, w ostatnich egzemplarzach serii znajdujemy już silniki o mocy 75 KM, oznaczane jako S324. Równocześnie do starszych lo-

komotyw serii Ls40 zaczęto wprowadzać (w toku planowych remontów) nowe silniki, o większej mocy. Kontynuację modelu stanowiła produkowana od 1959 r. w chrzanowskim „Fabloku”, a od 1965 roku także w zielonogórskim „Zastalu”, lokomotywa serii Ls60, z mocniejszym silnikiem (S324HL) i całkowicie zamkniętą budką maszynisty.

Spalinowa lokomotywa manewrowa Ls40-5285

Seria lokomotyw Ls40 przeznaczona była przede wszystkim dla przemysłu, do obsługi bocznic kolejowych. Pojedyncze jednostki trafiły na eksport, kilkanaście egzemplarzy znalazło się także w PKP, gdzie wykorzystywano je na terenach lokomotywni, wagonowni, oraz róż-



Ciechów – lokomotywa Ls40



Przy zawiesiu dźwigu

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



Już na przyczepie niskopodwoziowej



Wreszcie jesteśmy w Dzierżoniowie

nych zakładów zaplecza technicznego. Na kolei lokomotywy te oznaczano zarówno serią Ls40, jak też PKP-owskim oznaczeniem SM02.

Dzisiaj w eksploatacji pozostają nieliczne, większość ze względu na słabe osiągi i stan techniczny została fizycznie unicestwiona.

Pozyskana dla Sowiogórskiego Muzeum Techniki lokomotywa spalinowa Ls40-5285 została wyprodukowana w 1959 r. w Fabryce Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego w Chrzanowie i do lat 90. XX w. obsługiwała bocznice Zakładów Porcelany Elektrotechnicznej w Ciechowie k. Środy Śląskiej. Do roku 2005 wszystkie lokomotywy eksploatowane wcześniej w tym zakładzie trafiły na złom. Los okazał się łaskawy dla Ls40, eksploatowanej do 2002 r., a to dzięki kierownikowi działu transportu zakładów Stanisławowi Saganow-

skiemu. Zaproponował przekazanie lokomotywy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki. Dzięki życzliwości kierownictwa ZPE nabyliśmy ją w rozsądnej cenie.

Nowy rozdział swojej historii lokomotywa rozpoczęła 24 stycznia 2007 r. Stosunkowo prosta operacja transportu zabytku przerosła jednak w trudne, wymagające hartu ducha przedsięwzięcie. Na szczęście transportem i logistyką z nią związaną zajęło się wojsko. Już w grudniu 2006 r., w trakcie wizji w Ciechowie z udziałem specjalistów Śląskiego Okręgu Wojskowego, ustalono technologię załadunku, przewozu lokomotywy do Dzierżoniowa i wyładunku na tory. Generał brygady Aleksander Bortnowski – dowódca ŚOW – rozkazał wykonanie zadania jednostkom wojskowym z Oleśnicy i Opoła. Ta pierwsza (nr 4049) zabezpieczyła 60-tonowy zestaw niskopodwoziowy, ta druga (nr 4581) 20-tonowy dźwig. Za logistykę odpowiadał dowódca jednostki wojskowej 4049. Termin operacji ustalono na 24 stycznia. Rozpoczęliśmy ją nie bacząc, że tego właśnie dnia zawitała do nas



CHcemy postawić lokomotywę na tory...



...ale nie jest to łatwe

zima, i jak to zazwyczaj bywa, szosy dolnośląskie stały się zupełnie nieprzejezdne. Dość powiedzieć, że transport drogowy zamiast 1,5 godziny trwał 12 godzin. O północy lokomotywa dotarła do muzeum. Rozładunek podjęliśmy ok. 10 rano 25 stycznia, od wyciągania zestawu ze śniegu, który niemiłosiernie sypał do rana. Pomogła „Fadroma” z dzierzoniowskiej elektrociepłowni, później Burmistrz i Zakład Gospodarki Komunalnej – odsnieżyliśmy ulicę do parowozowni i plac manewrowy, spod śniegu wydobyliśmy torowisko. Ustawiliśmy dźwig, a później powtarzaliśmy to jeszcze 6-krotnie. Po 30 godzinach od rozpoczęcia realizacji zadania lokomotywa stanęła na torach. Zawdzięcza to uporowi plut. Grzegorza Korzyńskiego i Krzysztofa Dudy z 55 Batalionu Remontowego z Opola oraz sierżantom Krzysztofowi Stanikowi (operator ciągnika) i Mariuszowi Jąder (pilotowi) z JW 4049 w Oleśnicy, którym niejednokrotnie opadały ręce. W chwilach słabości rodziły się nawet pomysły ustawienia lokomotywy po prostu na placu przy dworcu kolejowym. W obecności wolontariuszy Fundacji Otwartego Muzeum Techniki kapitana DP „Wróblin” Mieczysława Balcerkiewicza, Tomka Dąbrowskiego – przewodniczącego Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Wrocławskiej „Ochrony zabytków techniki HP Nadbór”, kustosa Sowiogórskiego Muzeum Techniki Grzegorza Hady-Jasikowskiego i Roberta Komosińskiego „droga na skrót” nie miała szans realizacji, współpraca z wojskiem

Z dawnych dziejów

Hrabia na pokładzie paropławu

Przedstawiciel francuskiej firmy stoczniowej w Nantes inż. Eduard Guilbert 23 sierpnia 1846 roku otrzymał zorganizowania w Królestwie Polskim na Wiśle żeglugi. Zobowiązany został do sprowadzenia dwóch statków parowych (nazywanych wówczas paropławami) i odpowiednią ilość gabarów (barek). W następnym roku sprowadził holownik parowy „Książę Warszawski” o mocy 60 KM i statek pasażerski „Wisła” o mocy 30 KM. Przedsiębiorstwo nie przynosiło spodziewanych zysków. Wówczas nawiązał kontakt z hrabią Andrzejem Zamoyskim. Ponieważ Zamoyski przed 1831 r. pracował w Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych, nadzorującej roboty hydrotechniczne na Nidzie i Pilicy, był dobrze zorientowany w stanie naszych rzek. Niezbyt więc kwapił się do współpracy z Guilbertem. W końcu dał się namówić na podróż „eksploracyjną” po Bugu na statku Wisła.

musiała być skazana na sukces. Miejmy nadzieję, że takim okaże się również plan odbudowy lokomotywy i uruchomienie jej na porzuconej 6-kilometrowej boczniczy z Dzierżoniowa do Bielawy. Stałaby się jedną z kilku lokomotyw tego typu jeszcze w Polsce czynnych. Dziękujemy żołnierzom, dowódcy Śląskiego Okręgu Wojskowego, szefowi Logistyki ŚOW płk. Zbigniewowi Skolimowskiemu. Dzięki ich otwarciu na potrzebę uratowania dobra kultury narodowej lokomotywa zyskała szansę na drugie życie.

Charakterystyki techniczne lokomotywy Ls40

szerokość toru: 1435 mm

układ osi: B

typ silnika spalinowego: S 324 HL

moc znamionowa silnika: 75 KM

prędkość maksymalna: 11,35 km/h

zapas paliwa: 120 l

masa własna lokomotywy: 15,8 t

max. szerokość lokomotywy: 2550 mm

max. wysokość lokomotywy: 3010 mm

długość lokomotywy (ze zderzakami): 6000 mm

Lokomotywę Ls40-5285 wyprodukowały w 1959 r. współpracujące z sobą zakłady:

- Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego w Chrzanowie (konstrukcja mechaniczna)
- Wytwórnia Silników Wysokoprężnych w Andrychowie (silnik spalinowy)
- Myszkowskie Zakłady Metalurgiczne „Mystal” w Myszkowie (dostawca zestawów kołowych).

Podróż rozpoczęła się 27 marca 1848 r. tego dnia paropław dotarł do wsi Różanka po Włodawę i powrócił do Warszawy 31 marca, pokonując trasę ok. 540 km. Proszę zwrócić uwagę na pokonywanie przepustów przy młynach wodnych, gdzie wówczas barki z towarem idące w górę rzeki były przeciągane przy użyciu kołowrotów – parostatek pokonywał je własnymi siłami napędu bocznokołowego. Godne odnotowania jest zaopatrywanie się w opał do kotłów. Ale najważniejsze – na pokładzie trzeba mieć postronki. Dobrze tylko, że w współczesnej żegludze nie potrzeba rozbierać mostów do przejścia.

Poniżej przedstawiamy wyjątki relacji Zamoyskiego z tej podróży.

*

Woda jako wiosenna, dosyć była dużą, zwyczajną w tej porze roku; wiele spotkaliśmy gala-

rów i berlinek po piasku osiadłych; – i nam się kilkakrotnie trafiło dotknąć dna rzeki, lecz para albo przewyciężała zapory, albo też w tył bijąc wyprowadzała nas z napotkanych zaspów. Śluz przy młynach wodnych zdobywaliśmy jakby wstępny bojem, przy okrzykach radości i podziwieniu przybiegłych na brzeg tłumów ludu, ciekawie temu niesłychanemu w tych okolicach dziwowi przypatrując się. Największa trudność była z drzewem suchym, którego rzadko gdzie nad brzegiem znaleźliśmy zapasy; – ale za to pocziwiej staropolskiej doznawaliśmy od nabrzeżnych obywateli gościnności, którzy w każdej porze, czy dziennej, czy nocnej, z uprzejmą skwapliwością brak ten zastąpić starali się. [...] W Grudku przed wieczorem stanąwszy, sprowadzenie drzewa z lasu, przepiłowanie do miary i porąbanie zatrzymało nas do godz. 11 dnia następnego [...] Z Terespoła podobnie nie wyjechało się przed południem, – stanęliśmy już zmierzchem u młyna pod Szostakami w dobrach Kodeńskich. Cały dzień następny zeszedł nam pod Dubicą i Terebiskami; rzeka tu bardzo kręta, krzakami zarosła, po łąkach się rozlewa, – a przy tem wiatr nadzwyczaj silny, który statkiem naszym jak pęczkiem po wodzie miotał, czynił żeglugę niepodobną. [...] Przenocowaliśmy więc między krzakami, nazajutrz braliśmy Stare koryto, i szczęśliwie dnia 27 marca dopłynęliśmy pod Różankę, w dobrach Włodawskich, około piątej po południu. Tu był kres zamierzonej podróży. Mieszkańcy słyszeli o bliskim naszym przyjeździe, wszystkie też hyle i pagórki okryte były tłumem ciekawego ludu [...]. Chcieliśmy poczekać na odmianę wiatru, ale że woda znacznie opadała, poreperowawszy więc pomniejsze szkody w kłach doznane [...] wyruszyliśmy nazajutrz wieczór o 5 " [...] a sternik [...] nie brać się już korytem pod Stawtyczami, ale popłynąć nowym

korytem Grajcer zwanym [...]. Trudno krętsze widzieć koryto, i żeby nie to że statkiem naszym bardzo zgrabnie manewrowali ludzie nasi, można było o zakład pójść że nie przejdziemy, zwłaszcza, że statek bardzo długi. W największym pędzie, parci parą, wiatrem i prądem wody, na komendę Stój, statek zatrzymywał się, cofał, kierunek nowy obierał. Z tem wszystkiem, raz uderzyliśmy bokiem o łąd tak szczęśliwie, iż o piędź tylko że koło przeszło; innym jednak razem wpadliśmy między drzewa i jedno koło zgruchotali. W mgnieniu oka szkodę postronkami zreperowano, i puściliśmy się w dalszą drogę, 3 mosty musieliśmy rozebrać; wieczorem już przepłynęliśmy pod mostem wiszącym w Brześciu, i na nocleg pod Neple prawie zdążyli, gdzie mieliśmy drzewo obiecane [...] Dojechaliliśmy do komory wodnej w Warszawie i wylądowali o godzinie ósmej dnia 31 marca.

Odprawiliśmy więc podróż po rzece nam wcale nieznaną, a dość trudną, statkiem parowym, bez sternika ani rotmana miejscowego – co przemawia i za budową statku, i za zgrabnością oraz doświadczeniem majtków.

P.S. Opisana wyprawa przekonała ostatecznie Zamoyskiego do parowców, już bowiem 27 kwietnia 1848 r. w obecności „pisarza aktowego Królestwa”, Józefa Noskowskiego, spisano kontrakt pomiędzy Andrzejem Zamoyskim i Eduardem Guilbertem o utworzeniu spółki żeglugowej. Spółka nosiła różne nazwy oficjalne jak „Spółka Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych Królestwa, Hrabia Zamoyski et Compagnia”, „Współka Żeglugi Parowej na Rzekach Spławnych w Królestwie Polskim pod firmą Andrzej hr. Zamoyski i Współka”. Do nazw potocznych należały: „Żegluga Parowa”, „Spółka Żeglugi Parowej” lub „Żegluga”.

*Przeczytał i komentarzem opatrzył
Marian Kosicki*

Perspektywy żeglugi na Odrze cz. II

Po opanowaniu przez III Rzeszę Europy Środkowej przystąpiono do opracowania kompleksowego programu rozbudowy dróg wodnych oraz podniesienia bezpieczeństwa powodziowego rzek tego regionu. Efektem podjętych prac planistycznych było opracowanie dziesięcioletniego planu inwestycyjnego, który zakładał realizację całokształtu spraw związanych z gospodarką wodną w rejonie Wisły–Odry–Łaby. Plan przewidywał, że koszt inwestycji powinien wynieść 2.5 miliarda marek ⁴.

Trwająca od wieków zabudowa rzeki pozwoliła ustalić pewne prawidłowości

Twórcami tych zasad kształtowanych od XVI do XX w byli

- Anthoni Schmidt z Gdańska, który pojawił się na Śląsku ok. roku 1550 ⁵. Schmidt przez długie lata był kierownikiem robót regulacyjnych śląskiego odcinka rzeki.
- Alexander Neuwerz ojciec, którego działalność datuje się od 1746 r. Pełnił funkcję królewskiego nadinspektora budowli wodnych i wa-

łów we wrocławskiej kamerze wojenno-skarbowej

- Alexander Neuwerdz syn przejął w latach 20. XIX w. urząd po ojcu
- John Becker kolejny po Neuwerzach ojcu i synu wielki budowniczy, który w latach 40. XIX w. przejął kierownictwo nad pracami regulacyjnymi na Odrze.
- Otto Intze z Akwizgranu budowniczy zapór w Nadrenii i Westfalii. Pod koniec XIX w. został zaproszony na Śląsk do zaprojektowania systemu ochrony Śląska przed powodzią.
- Christian Nakonz na początku XX w. zaprojektował m.in. Kanał Nawigacyjny we Wrocławiu. Obecnie jedna z ulic w pobliżu mostów Jagiellońskich nosi nazwę Na końcu.

Żegluga to szerokie pojęcie

Przedsięwzięcia, które nazywamy żeglugą nie da się zawęzić do ogólnego stwierdzenia mówiącego, że jest to działalność polegająca na świadczeniu usług przewozowych po drogach wodnych pomiędzy portami rzecznyymi, jest to działalnością dużo bardziej złożona.

1. Sport i rekreacja

Żegluga śródlądowa to część sfery życia społecznego człowieka, który od wieków nie tylko musiał przebywać nad wodą, ale również lubił obcować z tym żywiołem. Obecnie ma to swój wyraz w uprawianiu przez człowieka sportu, wypoczynku i rekreacji nad wodą.

2. Utrzymanie budowli wodnych

Bez żeglugi śródlądowej nie możliwe byłoby wykonywanie zadań należących do wyłącznej gestii Państwa takich jak kontrola stanu czystości wód i ekosystemów, ratowanie wód przed nagłymi zanieczyszczeniami, ochrona granic Państwa, utrzymywanie w należytym stanie technicznym budowli wodnych nie zbędnych do racjonalnego korzystania z wody – takich jak zbiorniki wodne, wały przeciwpowodziowe, nabrzeża, śluzy, jazy.

3. Rybołówstwo

Na rzekach prowadzony jest chów i odlów ryb to również jest żegluga śródlądowa.

4. Wydobycie kruszywa

Częścią żeglugi jest także utrzymanie korytarzyki oraz pozyskiwanie kruszyw dla celów budowlanych to również jest żegluga śródlądowa.

5. Transport wodny

Sam transport wodnych to również szereg usług

- a) przewóz towarów
- b) przewóz osób
- c) przewozy między brzegowe uzupełniające braki w infrastrukturze kołowej

- d) usługi magazynowe jako pływające magazyny towarów
- e) usługi portowo-przeładunkowe a także usługi trymersko-sztaferskie, celne, spedycyjne.
- f) spław drewna.

Pomimo dość szerokiej gamy usług, transport wodny w Polsce należy do jednego z bardziej zaniedbanych rodzajów działalności gospodarczej.

Żaden nowoczesny kraj Europy nie może sobie pozwolić na brak tego rodzaju środka transportu, gdyż predysponowany jako jedyny do świadczenia pewnych specjalistycznych usług przewozowych:

1. przewóz ładunków niebezpiecznych,
2. masowych,
3. wielogabarytowych,
4. szybkiej alokacji znacznych ilości towarów między regionami kraju

Wielość usług świadczonych przez żeglugę nie jest jedynym jego atutem. Mogącymi wpłynąć na rozwój transportu rzecznoego w Polsce są:

1. korzystne położenie ośrodków przemysłowych nad rzekami oraz dogodne ich połączenie z portami morskimi.
2. nieduże zróżnicowanie terenu,
3. gęsta sieć dróg wodnych.

Europejskie drogi wodne

Wiele ważnych pod względem gospodarczym obszarów w Europie łączy ponad 36 000 kilometrów dróg wodnych

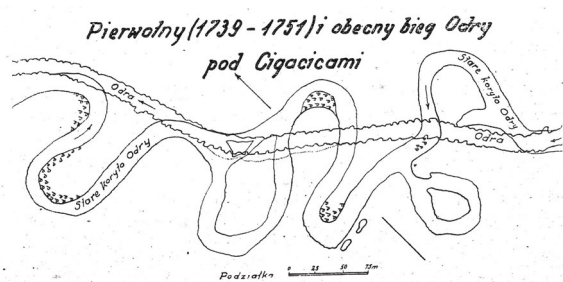
Polska posiada czołowe 5 miejsce w Europie pod względem długości dróg wodnych. Według Urzędu Statystycznego drogi wodne w Polsce liczą ok. 3800 km długości. Większość z nich nie ma żadnego znaczenia ekonomicznego oraz grozi częstymi powodzią. Najważniejsze drogi wodne w Polsce to:

Droga wodna E-40, której elementem jest rzeka Wisła.

Droga wodna E-70, której elementem jest połączenie Wisła–Odra,

Droga wodna E-30, której elementem jest Odra.

Najlepsze warunki do uprawiania transportu wodnego w Polsce posiada **Odrzańska Droga Wodna** będąca elementem drogi E-30. Odra, której 80 kilometrowy odcinek przepływa przez Czechy, później Polskę na odcinku 179 km stanowi granicę między Polską i Niemcami. Jest drugą co do wielkości rzeką w Polsce i trzynastą w Europie. Powierzchnia jej dorzecza obejmuje 118 861 km². Źródła Odry znajdują się w Górach Odrzańskich w Czechach. Uchodzi przez Rostokę Odrzańską do Zalewu Szczecińskiego, by następnie trzema odnogami, Dziwną, Świną i Pianą ujść do Morza Bałtyckiego. Głównym ra-



Dla zwiększenia prędkości przepływów wody i przekrojów koryta prostowano rzekę pod Cigacicami

mieniem obecnie jest Świna. Długość rzeki od źródeł do ujścia do Zalewu Szczecińskiego wynosi 854 km, a do ujścia do Bałtyku 912 km.

Rzeka Odra łączy:

1. Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie
2. Zagłębie Dąbrowskie
3. Zagłębie Górnośląskie
4. Górny Śląsk
5. Dolny Śląsk
6. Ziemie Łużycką
7. Saksonię
8. Ziemie Lubuską
9. Brandenburgię
10. Wielkopolskę
11. Pomorze Zachodnie
12. Pomorze Przednie

Obszar ten nazywany jest umownie Nadodrzem. Polska część Nadodrza na południu i północy charakteryzowała się bogatą infrastrukturą przemysłową, a w środkowym biegu Odry – rolniczą. Teren ten jest wysoce zurbanizowany, a jego wskaźniki gospodarcze były zawsze wyższe od średnich krajowych. Obszar ten obejmuje ok. 20% powierzchni kraju, zamieszkały jest przez ok. 30% ludności, znajduje się tu ok. 25% miast polskich.

Rzeka Odra jest międzynarodową arterią komunikacyjną, ale od 1945 r. nie realizowano żadnego projektu modernizacji rzeki

Pierwszym od przeszło 60 lat planem modernizacji Odrzańskiego Systemu Wodnego jest ustawa z 6 lipca 2001 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program dla Odry – 2006”. Głównymi celami Programu jest zbudowanie zabezpieczenia przeciwpowodziowego, ochrona środowiska, usunięcie szkód powodziowych, prewencyjne zagospodarowanie przestrzenne oraz renaturyzacja ekosystemów, zwiększenie lesistości, utrzymanie i rozwój żeglugi, energetyczne wykorzystanie nurtu rzeki. Program jest planem wielofunkcyjnym i czyni zadość zasadzie komplementarności inwestycji hydrotechnicznych. Oznacza to, że nakłady poniesione na rzekę będą służyć jednocześnie zaspokajaniu wielu potrzeb

związanych z korzystaniem z wody. Zasada komplementarności pozwala na rozłożenie ciężaru ich kosztu na różne korzystające z wody dziedziny gospodarki, których jednym z udziałowców, przynoszącym największe korzyści z gospodarczego wykorzystania rzeki, jest niedoceniany w ustawie transport wodny. Słabością Programu jest brak porozumienia w sprawie jego realizacji z innymi państwami nadodrzańskimi.

Odra jest elementem międzynarodowej drogi wodnej oznaczonej symbolem E-30. Droga wodna E-30 prowadzi ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy. Na kontynencie drogę tę tworzą.

- a) Odra
- b) Kanał Odra-Łaba-Dunaj
- c) Dunaj

Niestety w myśl decyzji nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej decyzję nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej wyłącznie odcinek Odry leżący na obszarze Polski nie jest wpisany do sieci europejskiej dróg wodnych (TEN-T)

Wpisanie do sieci TEN-T przedmiotowego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej ważne jest dla całego Nadodrza ale szczególnie istotne jest dla regionów leżących w górnym biegu rzeki. Górny i Dolny Śląsk od wieków czerpały ogromne korzyści z ich połączenia z portami morskimi. Liczne miejsca pracy, rozwój gospodarczy, dobrobyt mieszkańców w tych prowincjach zawsze wiązały się ze sprawnym akwenem komunikacyjnym. Przykładem może tu być okres od 1945 r. wskaźniki gospodarcze były tu zawsze wyższe od średnich krajowych. Przemysł tego regionu nastawiony był na rozwój reszty kraju. Obecnie również potencjał gospodarczy górnej Odry zwiększa swoje możliwości. Połączenie go z portami morskim z pewnością przyniesie korzyść naszemu regionowi i państwu.

Budową połączenia zainteresowanych jest wiele podmiotów gospodarczych w tym General Motors. Jednym z atutów, który zadecydował o budowie fabryki samochodów w Gliwicach był dostęp do Kanału Gliwickiego i perspektywa transporty rzecznej wyrobów na zachód i południe Europy.

Holding Węglowy

Holding jest obecnie właścicielem portu w Cigacicach. Całkowita powierzchnia portu 76,5 tys. m², z czego basen ok. 30 tys. m², jego szerokość 40–50 m. W okresie swojej świetności głębokość

wynosiła 3,6 m, a długość nabrzeży przeładunkowych to 280 m. W okresie, w którym żegluga była możliwa na Odrze przeładunki w porcie Cigacice wynosiły w latach 1996 – 156 000 t, 1997 – 186 000 t, 1998 – 60 000 t, 1999 – 270 000 t.

Holding sprzedaje węgiel berlińskim elektrociepłowniom. Jest zainteresowany zarówno uruchomieniem Kanału Gliwickiego jak i poprawą warunków na Odrze. Obecna stan hydrologiczny Odrzańskiej Drogi Wodnej uniemożliwia korzystanie z portu. Holding zapowiada, że będzie partycypował w kosztach odbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej.

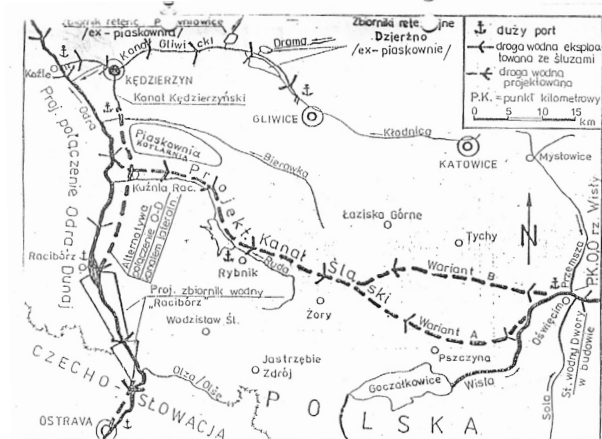
Kogeneracja S.A. – elektrociepłownia Wrocław

Jedyny podmiot gospodarczy, który po zakończeniu działań II wojny światowej nieprzerwanie korzysta z Odrzańskiej Drogi Wodnej dla zaopatrywania swoich pieców w śląski węgiel jest wrocławska elektrociepłownia. Posiada on swoje nabrzeże przeładunkowe. Powierzchnia terenu związanego z czynnym do tej pory portem to 5,6 ha, w tym place składowe stanowią 48,5 tys.m², długość nabrzeża przeładunkowego 150 m. Przeładowuje się tu rocznie ok. 800 tys. t mialu węglowego.

Inne elektrownie i elektrociepłownie

Na osi rzeki znajdują się także inne zakłady produkujące energię, które do produkcji energii wykorzystują śląski węgiel i gdyby była taka możliwość z chęcią korzystały by z taniego transportu wodnego są to:

1. Elektrownia Czarnowąsy koło Opola.
2. Elektrociepłownia Opole
3. Elektrownia Dolna Odra.
4. Elektrociepłownie Szczecina.
5. Elektrociepłownie Berlina.



Kanał południowy łączący górną Odrę i górną Wisłę

Odratrans S.A.

Przedsiębiorstwo należy do jednego z większych armatorów europejskich. Odratrans S.A. jest także właścicielem lub udziałowcem większości portów śródlądowych na Odrze. Odratrans składa wiele zastrzeżeń dotyczących warunków żeglugi.

Drobni armatorzy niemieccy i polscy

Od lat namawiają władze niemieckie na podjęcie rozmów rządów Polski i Niemiec w sprawie przywrócenia transportu wodnego na trasie Wrocław-Berlin i Berlin- Śląsk.

Porty w Niemczech

Zainteresowane uruchomieniem transportu wodnego na Odrze są także porty w Niemczech m.in. port, który przeżywał swoją świetność wówczas, gdy barkami płynął węgiel ze Śląska do Berlina.

Stocznie odrzańskie

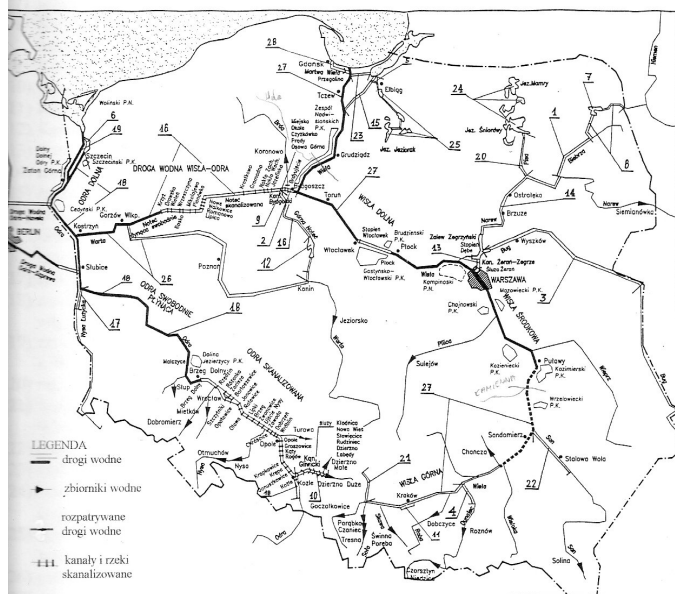
Stocznie w Koźlu, Dobrzenu, we Wrocławiu, Malczycach, Nowej Soli i w Szczecinie bez pomocy państwa budują statki rzeczne dla armatorów holenderskich i niemieckich. Ich produkcja z pewnością mogłyby być większa gdyby droga wodnej spełniała IV klasę. Obecnie wyjście nowo wybudowanej jednostki ze stoczni znajdujących się w górnym biegu rzeki jest mocno utrudnione. Każde przejście wymaga bardzo często kilkutygodniowego wcześniejszego przygotowania się zarówno stoczni jak i administracji drogi wodnej.

TINA

Jednym z ważniejszych podmiotów zainteresowanych Odra, a w szczególności budową Kanału Odra-Dunaj jest TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). TINA to centrum kompetencji dla planowania europejskiej infrastruktury transportu. Dzięki tej jednostce sieć trans-europejska (TEN-T) ciągle się rozwija. Sekretariat centrum kompetencji (TINA) znajduje się decyzją Komisji Europejskiej w Wiedniu. Punktem kontaktowym jest Vienna-Transport Strategies GmbH. Spółka ta zajmuje się europejskimi zagadnieniami transportu, czy rozbudową Dunaju jako szlaku wodnego. Jedno z ostatnich stanowisk TINA-Wiena z entuzjazmem odnosi się do budowy Kanału Odra-Dunaj. TINA Wiena w swoim stanowisku dotyczącym budowy Kanału Odra-Dunaj podkreśla fakt ogromnego wpływu gospodarczego tego akwenu komunikacyjnego na ponad 150 milionów ludzi.

Z pewnością po rozpoczęciu prac nad projektem i ogłoszeniu takiej informacji, ilość podmio-

WODY ŚRÓDLĄDOWE ŻEGLOWNE - DROGI WODNE



Źródło: rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 5 sierpnia 1977r w sprawie granic wód... , materiały I.Z.Ś. we Wrocławiu oraz autor.

tów zainteresowanych przedmiotem wniosku z zwiększy się.

Inne podmioty zainteresowane żeglugą na Odrze: Norgips, Cementownia Góraźdze, Cementownia Opole, Zakłady Koksowe Zdzeszowice, Zakłady Chemiczne ROKITA w Brzegu Dolnym.

Nie tylko podmioty gospodarcze interesują się sprawnym połączeniem Morze Bałtyckie-Morze Czarne. Międzynarodowe podmioty zainteresowane budową połączenia E-30, samorządowe regiony państw. Przykładem jest podpisanie umowy o Środkowo Europejskim Korytarzu Europejskim przez regiony Szwecji, Polski, Czech, Słowacji. Sejmik województwa wrocławskiego jest twórcą opracowania pt. Żegluga śródlądowa.

Przykładem sprawnej arterii komunikacyjnej na Odrzańskiej Drodze wodnej są także stowarzyszenia m.in. niemieckie Stowarzyszenie profesora Linde Via Odra oraz Forum Binneneschiffahrt Elbe-Oder.

Urzędy są również zainteresowane modernizacją Odry i połączeniem z Ostrawą przykładem jest tu urząd Czeski Reditelstwi vodnich cest CR.

Międzynarodowe podmioty zainteresowane budową połączenia E-30, państwa. Przykładem może tu być Polska, która jest zainteresowana budową Środkowo Europejskiego. Korytarza Transportowego. Należy jednak zauważyć, że droga wodna jest eksponowana w tym projekcie bardzo skromnie.

Pomimo tego, że tyle różnych instytucji i podmiotów gospodarczych zainteresowanych usprawnieniem transportu wodnego Odra ma się coraz gorzej. Żegluga na rzece nie istnieje. W Polsce zastanawiamy się nad dalszą przyszłością Odry, gdy w tym samym czasie po drugiej stronie rzeki w 20 miesięcy po zjednoczeniu rozpoczęli realizację Związkowego Planu Drogowo-Transportowego z 1992 r. Celem Planu było m.in. dostosowanie parametrów dróg wodnych leżących na obszarze byłej NRD do standardów dróg leżących w landach zachodnich. Niemcy:

1. Pogłębiają Odrę Zachodnią dla statków bałtyckich.
2. Budują port rzeczno-morski w Schwedt nad Odrą.
3. Podnoszą parametry dróg wodnych w Brandenburgii.
4. Planują budowę portu bałtyckiego w Berlinie.
5. Poprawiają warunki nawigacyjne na Kanale Odra-Szprewa.
6. Modernizują wszystkie porty i stocznie połączone z Odrzańską Drogą

Po realizacji tego projektu Odra przestanie mieć jakiegokolwiek znaczenie transportowe dla tego rejonu Europy, a nasze porty morskie Świnoujście i Szczecin przestaną przeładowywać ładunki skierowane do Europy Zachodniej. W okresie ostatnich kilkunastu lat mamy do czynienia z realizacją dwóch odmiennych koncepcji i dwoma prędkościami rozbudowy odrzańskiej sieci dróg wodnych

Finansowanie budowy połączenia E-30

Panuje przekonanie, że budowa dróg wodnych jest droga, nie opłacalna się, a zainwestowane pieniądze mogą nie zwrócić się.

1. Do 75 % środków wartości inwestycji mogłoby pochodzić z unijnych funduszy strukturalnych lub Funduszu Spójności, które zostały utworzone w celu zmniejszania różnic cywilizacyjnych między regionami Europy. Kolejnych 25 % wartości inwestycji mógłby pokryć Budżet Państwa.
2. Przedsięwzięcie w 100% zrealizowane byłoby ze środków europejskich komercyjnych podmiotów gospodarcze zainteresowane rozbudową rzeki. Pomocnym w realizacji tego typu inwestycji publicznych z udziałem środków pochodzących od przedsiębiorstw komercyjnych mogłaby być ustawa o żegludze śródlądowej zakładająca taki sposób rozbudowy dróg wodnych. Pełen zwrot kosztów bu-

dowy inwestycji w transporcie wodnym to ok. 10 lat.

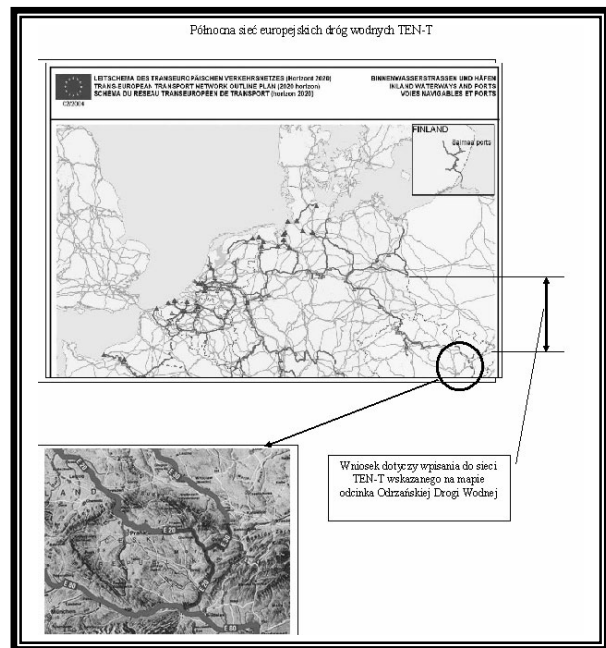
3. Przedsięwzięcie realizowane było by jako oddzielny plan Unii Europejskiej, a strony zainteresowane (państwa oraz podmioty komercyjne) pokryłyby odpowiedni udział w przedsięwzięciu.

Czy budowa połączenia E-30 opłaca się ?

1. Inwestycje realizowane przy tym projekcie będą pełniły rolę koła zamachowego dla gospodarki.
2. Projekt będzie katalizatorem procesów integracyjnych i naszym wielowątkowym łącznikiem z Europą.
3. Realizacja projektu a później korzystanie z niego przyniesie wiele miejsc pracy przy budowie i utrzymaniu dróg wodnych, rozwój przemysłów zaopatrujących żeglugę śródlądową i budowę dróg wodnych, rozbudowa przemysłu hutniczego, stoczniowego, portów, stoczni, powstaną firmy spedycyjne ubezpieczeniowe, będzie rozwijało się rybactwo śródlądowe i in.
4. Odpowiednia regulacja rzeki doprowadzi do bezpieczeństwa powodziowego zmniejszą się starty związane z cyklicznymi powodziąmi w rejonie Nadodrza.
5. Poprawa stosunków wodnych ważnych m.in. dla rolnictwa. Zatrzymanie procesów zabagniania się obszarów Nadodrza. Wzrost poziomu cywilizacyjnego regionu.
6. Rozwój przemysłu dla którego wodą będą płynęły potoki ładunków. Okręgi przemysłowe chętnie będą lokowały się nad rzeką. Dodatkowo uregulowany ciek wodny będzie bezpiecznym ujęciem dla korzystających z wody zakładów pracy. Woda jest surowcem niezbędnym w procesach technologicznych.
7. Budowa stopni wodnych spowoduje rozwój energetyki ze tzw. źródeł odnawialnych stopnie wodne zostaną zaopatrzone w turbiny elektryczne. Zgodnie z obowiązującą dyrektywą 7% energii w krajach członkowskich powinno pochodzić ze źródeł odnawialnych.
8. Korzyści dla środowiska. Po zbudowaniu stopni wodnych powstaną rozlewiska, w których żyją ptaki i natleniana jest woda.

Istnieją także dodatkowe korzyści ekologiczne z budowy tego akwenu komunikacyjnego

- a) najmniejsze w porównaniu z innymi środkami transportu zużycie oleju napędowego tzw. mała energochłonność transportu a co za tym idzie mała emisja spalin,
 - b) największa sprawność transportu rzeczno-
 - c) najmniejsza emisja CO₂,
 - d) rozwój transportu rzeczno-
- spowoduje znaczne zmniejszenie ruchu samochodów na



Sieć dróg wodnych wpisanych do sieci TEN-T

- drogach co również wpłynie na zmniejszenie emisji spalin,
- e) koszty zanieczyszczenia gleby, powietrza są w transporcie wodnym siedmiokrotnie niższe niż w transporcie samochodowym,
 - f) koszty hałasu są 87 razy mniejsze niż w transporcie kolejowym,
 - g) koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem; samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją,
 - h) do przewozu tych samych ilości ładunków transportem rzeczno-
- transportem jest zatrudnionych najmniej osób,
- i) statki żeglugi śródlądowej mają najdłuższą w porównaniu z innymi środkami transportu żywotność. Średni wiek statku w Niemczech wynosi ok. 80 lat.
 - j) stosunkowa szybka alokacja ogromnych ilości ładunków.

Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy

Od 2004 r. po zainicjowaniu działań przez samorządowców z Polski, Czech, Słowacji i Szwecji obecnie Ministerstwo Rozwoju Regionalnego lobuje na rzecz Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC (Central European Transport Corridor). Osią układu komunikacyjnego jest **droga międzynarodowa E-65**, która bierze swój początek w Malmö, biegnie przez Polskę (przyszła droga ekspresowa S3., Czechy, Słowację Węgry i państwa leżące nad Adriatykiem, kończąc się w miejscowości Chaniá na Krecie. Równoległe do niej, przez Polskę, Czechy, Sło-

wację, Węgry, Serbię, Macedonię i Grecję prowadzi linia kolejowa E-59. Uzupelnieniem tego układu komunikacyjnego jest rzeka Odra. Jak się pisze w przyszłości można rozważać na obszarze Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego budowę kanału Odra-Dunaj, który umożliwiłby żeglugę śródlądową między Bałtykiem a Morzem Czarnym. W inicjatywie nie bierze udziału strona niemiecka.

Porównywalne koszty budowy dróg komunikacyjnych

Istotnym aspektem ekonomicznym jest także kwestia porównywalnych kosztów budowy dróg wodnych i innych dróg w tym autostrad i linii kolejowych. Ostatnio w naszym kraju podejmowane są próby budowy autostrad. Wiadomo, że jeden kilometr autostrady kosztuje 8 mln euro, co daje ok. 32 mln złotych.

Budowa 1 kilometra linii kolejowej kosztuje 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 (zależy to od piętrzenia śluzy).

Dodatkowo korzystający z dróg wodnych to jedyna grupa transportowców, która płaci za korzystanie z tych dróg. W Polsce za korzystanie z dróg po których się poruszają nie płacą ani kolejarze, ani kierowcy.

Unia Europejska stawia na żeglugę śródlądową

Wydano zostało kilka aktów prawnych określających pozycję transportu wodnego w zjednoczonej Europie są to:

1. Decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)
2. Decyzji nr 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającej decyzje nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej
3. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (tzw. Ramowa Dyrektywa Wodna)
4. Komunikat Komisji ogłoszony 23 stycznia 2006 r. w sprawie promocji żeglugi śródlądowej

Odra – dobrem wspólnym
Międzynarodowe Wschodniobrandenburskie Rozmowy Transportowe

W Niemczech, w nadodrzańskim Eisenhüttenstadt, odbyły się 27 Międzynarodowe Wschodniobrandenburskie Rozmowy Transportowe (JOWC).

Zorganizowane zostały przez Fraahofa Instytut Logistyki i Inżynierii i Zachodnią Ligę Przemysłowców-Handlowców w Górnym Śląsku.

Podczas ich trwania poruszono problem rozwoju gospodarczego miasta Eisenhüttenstadt z wykorzystaniem połączeń wodnych. Konferencja zgromadziła blisko 100 ekspertów z Polski i Niemiec.

Obecny przewodniczący Karl-Heinz Heßler – przewodniczący Fraahofa Instytutu Logistyki i Inżynierii, oraz Stanisław Owszarek – dyrektor Zachodniobrandenburskiej Ligii Przemysłowców-Handlowców w Górnym Śląsku.

Referat wygłosił także doświadczeń Wydział Sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Krajoznawstwa i Wodostwa Rostera. Ważnym elementem wykładu było deklaracje o współpracy z polskimi inwestorami.

Wprowadzenie Strategicznego Programu Rozwoju Żeglugi, który uwzględnia małe żegluga śródlądowa jako alternatywę dla coraz bardziej przestarzałego transportu drogowego, który stał się niewiarygodnie drogi dla naszego kraju, nie wzięto pod uwagę, bo nie jest możliwe granicząca. Podobnie stał się także zaprzestaniem działań w kierunku Gospodarki Wodnej i Żeglugi Wodnej – Hansa Lande.

Dyrektor Departamentu Gospodarki i Usług w Ministerstwie Wodostwa i Łowiectwa Dieter Vöhringer (niemiecki ekspert) i nowi transportowi wodni w regionie. Powiedział, że dalsze jego miejsce przewodniczący konferencji w sprawie w porządku Nowa Sól, Czaplice, Urad i Krosno.

O problemach związanych z realizacją projektu żeglugi śródlądowej na Odrze mówił również: Krzysztof Högner – kierownik Wydziału Wodnego w Górnym Śląsku, Karsten Lij – kierownik zarządu Krajowego Związku Żegluga Wodna, właściciel portu Czaplice, Jan Jura – dyrektor Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu oraz David Walek z Zarządu Portu Szczecin-Swinoujście.

Konferencja ewidentnie woli współpracę pomiędzy Polską a Niemcami, niż na odwołanie do ustawy o żegludze wodnej na Odrze. Z obu stron pały deklaracje o wzajemnej współpracy w tym zakresie.

Przebieg tego zjazdu był porównywalny z tym, który miał miejsce w Czaplicach w 2006 roku. Zgromadzenie zostało poprzedzone porównaniem polsko-niemieckiej konferencji dotyczącej zagospodarowania śródlądowej Odry.

Zadawał sobie pytanie, jak obecnie podjąć konferencję porównanie z historią, w których dane zainteresowane nie są połączone w ramach porozumienia i negocjacji w Szczecinie i Swinoujściu.

Foto: imago: Janina Kania

wej „NAIADES” – Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej. Zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006–2013 w sprawie działań na rzecz żeglugi śródlądowej.

Podsumowując:

1. Transport wodny związany jest z człowiekiem od zawsze,
2. Człowiek czynił rzeki bezpieczne i użyteczne dla siebie,
3. Odra także przynosiła korzyści człowiekowi,
4. Transport wodny to szerokie pojęcie,
5. Odra jest rzeką międzynarodową,
6. Odrzańska Droga Wodna to element drogi E-30 Bałtyk–Morze Czarne,
7. Wiele podmiotów jest zainteresowanych budową drogi E-30,
8. Po obu stronach Odry mamy dwie koncepcje rozbudowy ODW,
9. Ciągłe możliwe jest finansowanie zabudowy drogi E-30,
10. Budowa drogi wodnej E-30 opłaca się,
11. Środkowo Europejski Korytarz Transportowy projektowany jest bez E-30,
12. UE stawia na żeglugę śródlądową.

Wnioski

To właśnie mieszkańcy Śląska oddalonego od morza powinni zabiegać o sprawne połączenie z portami morskimi i:

1. Przeprowadzić studia nad ekonomicznym wpływem budowy drogi wodnej E-30 na rozwój gospodarczy regionu.

2. Zainicjować spotkanie trzech państw nadodrzańskich w sprawie przyszłości Nadodrza w tym Odrzańskiej Drogi Wodnej.

¹ K. Wutke, *Die schlesische Oderschiffahrt in vorpreussischer Zeit. Urkunden und Aktenstücke, Codex Diplomaticus Silesiae*, Breslau 1896, t. 17.

² Ch. Brachvogels, *Derer beiden Fürstenthümer Oppeln und Rattibor Landes-Ordnung, Kaiser und Königlich*

Privilegien, Statuten und Sanctionum Pragmaticarum des Landes Schlesien, z lat 30. XVIII w.

³ D. Spiegelberg, *Das Oderstromsystem*, Frankfurt/O 2001, s. 194.

⁴ W. Magiera, *Oplacalność inwestycji na Odrze na tle nowego układu gospodarczego Polski*, Gospodarka Wodna, Warszawa 1948, s. 7.

⁵ Wutke, *op. cit.*, s. 50.

Jan Pyś

W gazetach (lub czasopismach) napisali

„TEREN”, czyli podsłuchane w sekretariacie

Sekretariat Ministerstwa Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa w Warszawie.

Sekretarka: – Panie ministrze, dzwonią z terenu.

Minister: – (...)

Sekretarka: – Z Wrocławia.

Sekretariat Okręgowej Dyrekcji Gospodarki Wodnej we Wrocławiu. Sekretarka: – Panie dyrektorze, dzwonią z terenu.

Dyrektor: – (...)

Sekretarka: – Z Nysy.

Sekretariat (i centrala telefoniczna zarazem) Inspektoratu Wodnego ODGW w Nysie. Sekretarka (telefonistka, maszynistka i księgowka w jednym): – Panie kierowniku, dzwonią z terenu.

Kierownik: (słysząc zarówno ze słuchawki jak i z sąsiedniego pomieszczenia) – Skąd ?

Sekretarka: – Ze zbiornika wodnego w Nysie.

Biuro Kierownika Zbiornika Wodnego w Nysie w lipcu 1997 roku po przejściu fali kulminacyjnej: – Panie kierowniku, dzwonią z terenu.

– Skąd ?

– Z Nysy.

– Czego chcą tym razem ?

– Mówią, że podmywa zaporę. Pytają czy się nie zawali ?

Sztab pewnego gminnego komitetu powodziowego na Dolnym Śląsku w trakcie usuwania szkód powodziowych: – Pani wójt ! Dzwoni sołtys Prosi żeby przyjechała pani w teren i obejrzała straty powodziowe we wsiach: i Co mam odpowiedzieć?!!!

Gdzieś na poligonie: Kapral: – Drużyna! Padnij! Okopywać się!

Szeregowy: – Gdzie ?

Kapral: – Jak to gdzie ?! TU GDZIE LEŻYSZ BARANIE!!! W TERENIE!!!

Definicję słowa: TEREN w zależności od terenu położenia sekretariatu ustalał – podsłuchując

Kapitan „NEMO”

Przeminęło z falą odrzańską

Przed nami lustracja

To taka miła i zarazem szczytna działalność. Na przykład, ogłoszenie listy może zaowocować uzyskaniem stanowiska nawet prezesa. My redaktorzy panie W. dobrze wiemy o tym. Mam jednak wątpliwość, czy zasady lustracyjne dotyczą również dawnych członków ORMÓ? Dla naukowców, którzy otrzymali tytuły po transformacji ustrojowej w Polsce (dawni doktoranci to znają!) wyjaśniam, że skrót ORMÓ oznacza

umundurowanych członków Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej. Niestety, mogę podać tylko jeden przykład, więc nie będzie to lista. Niczym więc nie będę w stanie się wyróżnić, ale warto przytoczyć. Oparte będzie to na relacji osób bliskich tej osobie, jak opowieści bezpośrednio od niego zasłyszanej.

Na stopniu wodnym w Brzegu Dolnym swe go czasu jednym z jazowych był Michał Mich-

no. Poważny człowiek i solidny pracownik. Mieszkał na osiedlu przystopniowym i zawsze był dyspozycyjny. Każdy solidny pracownik ma jednak swoje upodobania, które można porównać do ładowania akumulatora. Nie był więc wyjątkiem.

Jednego dnia został wezwany wraz z kilkoma pracownikami z całego odcinka do Nadzoru Wodnego w Brzegu Dolnym. Odległość z osiedla do budynku Nadzoru wynosi ponad 4 kilometry. Trasę tę w dawnych warunkach należało pokonać piechotą. Tu wezwanych spotkała miła niespodzianka. Otrzymali specjalną premię za ubiegły kwartał. Radość więc była duża. Jedni szybko wracali do swych domów, aby pochwalić się przed małżonkami wyróżnieniem, inni poszli na małe piwko. Michno, wraz z dwoma kolegami, postanowił pójść do gospody. Po kilku głębszych jeden szybko poszedł do domu, drugi niebawem nie mógł dalej siedzieć przy stoliku. Miało to ujemny wpływ na jego samopoczucie. Konsumentów nie było zbyt wielu. A on siedział przez chwilę samotny, zamówił jedną wódkę, potem drugą. W tym osamotnieniu ogarnął go rzewny smutek, a następnie złość na wszystkich i do wszystkiego. Zerwał się od stolika, chwycił krzesło i zaczął nim wywijać dookoła. Wezwano milicję, która przerwała działania odreagowujące samotność i zawiozła go do ustronnego pokoiku na komisariacie.

Na drugi dzień wizja lokalna oszacowała wyniki działań ofensywnych. Na pierwszym miejscu znalazła się wybita duża szyba wystawowa, kilka butetek na regale bufetowym rozbitych w wyniku celnego rzutu krzesłem, jakieś uszkodzone krzesła, stoliki czy doniczki z kwiatami itp. Obecni przy tych działaniach na szczęście nie chcieli zgłosić uszkodzeń swoich organów. Ale sprawa była poważna. Wiekość szkód przekraczała roczne (choć niezbyt wielkie) pobory jazowego. W tym wypadku komendant MO wykazał się dużą wyrozumiałością.

– Obywatelu Michno, albo kolegium i pokrycie wyrządzonych szkód, albo zapiszecie się do ORMO, a my sprawę zatuszujemy.

Michno zastanawiał się długo, a komendant, aby bardziej przyspieszyć podjęcie decyzji dodał:

– Dostaniecie mundur, taki z granatowym beretem, wiecie...

– Dobrze – powiedział Michno – ale munduru nie potrzebuję, bo u nas służbowy jest mundur marynarski.

W ten sposób Tadeusz Michno został ORMO-wcem. Kilkrotnie wzywano go na patrol, ale zawsze tłumaczył, że nie może przyjść, a to ze względu na konieczność służby na jazie przy zmieniających się nagle przepływach wody w Odrze, a to jakichś awariach. Współpraca stopnia piętrzącego z ważną strategicznie elektrownią wodną to bardzo ważna i odpowiedzialna praca. Rozumiał jednak, że ten stan nie mógł trwać długo, wybrał się więc na komisariat. Wyjaśnił, że niezależnie od operowania mechanizmami na jazie musi pilnować trapy (!):

– Bo ci z żeglugi wszystko kradną. – wyjaśniał – Będąc na służbie jazowej, równocześnie będę strzegł mienia państwowego.

Uzyskał zgodę, ale komendant zapowiedział „sprawdzenie sytuacji w terenie”. Niebawem na jaz przybyła komisja. Na zapytanie komendanta o pokazanie trapów Michno wskazał na podesty ułożone wzdłuż jazowego pomostu komunikacyjnego.

– Jak widzicie, są to dechy 2,5-calowe, dobrze zakonserwowane, ułożone ma grubych beleczkach. Szerokość takiego trapu (!) wynosi 1,8 m. Na jedno przeszło jazu wypada ich sześć, a przesł mamy pięć. Sami widzicie, jaka jest ich wartość.

Argumentację uznano za słuszną. Od tego czasu Michno nie był wzywany na patrole ORMO-wskie przy udziale funkcjonariuszy MO. Trwało to bodajże cztery lata. Każdy normalny dyżur na jazie zgodnie z grafiką zaliczny był więc do służby w ramach Ochotniczej Rezerwy Milicji Obywatelskiej.

Kiedyś jednak padło pytanie:

– Co panu przyszło do głowy, panie Michno, żeby podesty nazwać trapami, które w dodatku są nagminnie kradzione przez ludzi z żeglugi?

– Przecież oni na tym się nie znają. Nowy zakres zadań przedstawiony władzom wyższym na pewno musiał zrobić wrażenie.

Być może, otrzymywał pochwały (może i nagrody), że dzięki jego czujności żaden **trap** na jazie Brzeg Dolny nie został skradziony. No więc cóż, lustrujemy Michała Michnę? Ilu takich Michnów mamy jeszcze do zlustrowania?!

myk

Korespondencje prosimy kierować na adres: Marian Kosicki, tel. kom. 506 814 245
H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbtor@pwr.wroc.pl; <http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl> „Bractwo Mokrego Pokładu”
red. techn. Marek Battek

Mecenas Biuletynu: Browary Dolnośląskie „PIAST”; ODRATRANS S.A.;
Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław