

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 47

Rok V

Lipiec 2007 r.

Perspektywy Odrzańskiej Drogi Wodnej

Perspektywy Odrzańskiej Drogi Wodnej stanowią przedmiot dyskusji uczestników konferencji zorganizowanej przez Wrocławską Inicjatywę Odrzańską w ramach „Dni Odry” (29–30 czerwca 2007 r.), które powróciły po latach do Wrocławia z impulsu „Flisu Odrzańskiego”, imprezy, która już mocno wrosła w pejzaż rzeki i miast nadodrzańskich, a prowadzona jest przez dr Elżbietę Marszałek, rektor Wyższej szkoły Zarządzana i Turystyki Szczecinie.

Tym razem przybycie Flisu wrocławskie środowiska wodniackie, żeglugowe i te związane z gospodarką wodną, utrzymaniem infrastruktury technicznej Odry, ochroną środowiska kulturowego rzeki, postanowiły ukoronować powrotem ku zapomnianej idei „Dni Odry”, przypominając, że Wrocław leży nie tylko nad Odry ale i nad polskim morzem, a Odrzańska Droga

Wodna wymaga poważnej dyskusji co do jej stanu i pilnej potrzeby opracowania strategii jej wykorzystania dla gospodarki, turystyki, kultury. Zbliżenie Wrocławia ku Odrze, włączenie rzeki w miejską tkankę nie dokona się w drodze deklaracji czy też iluminacji najszacowniejszych nawet budowli ją okalających. Wymaga zdecydowanej zmiany jej postrzegania. Dzisiaj, może po doświadczeniach powodzi 1997 r., wielu traktuje ją jak wroga, zagrażającego bezpieczeństwu społeczności nadodrzańskich. To ci, którzy forsują programy odgradzania się od niej murami. Wrocławska Inicjatywa Odrzańska proponuje spojrzenie na Odry jako przyjaciela, którego potencjał sprzyjać może nie tylko odbudowie żeglugi towarowej ale i formułowaniu nowych programów rozwojowych miast nadodrzańskich, tych skierowanych na żeglugę pa-



Uczestnicy konferencji



Elżbieta Marszałek – lider Flisu Odrzańskiego

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



Spotkanie na statkach Muzeum Odry FOMT

sażerską, turystyczną, sporty wodne, rekreację, turystykę, nawet kwalifikowaną gdy mowa o turystyce industrialnej prowadzonej ku unikawymu dziełom budownictwa wodnego np. Wrocławskiego Węzła Wodnego, elektrowniom czy tak mitycznym dla Wrocławia dziełom jak Zakład Wodociągowy „Na Grobli”. Rewitalizacja rzeki wymaga zasadniczej jej modernizacji i powrotu na Odrę żeglugi towarowej, inaczej zawsze pozostanie ona martwą. Włączenie Odry w sieć międzynarodowych szlaków żeglugi śródlądowej – oto warunek aktywizacji gospodarczej i społecznej Nadodrza, sprzyjający i rozwojowi przemysłu stoczniowego i kształtowaniu się w osi rzeki nowych centrów przemysłowych, dla których tani i ekologiczny transport wodny stanowi niezbędny komponent korytarzy transportowych E-30 i E-70. Mocno artykułuje to zresztą Unia Europejska i czas byśmy i my to dostrzegli i przeszli do czynów.

„Dni Odry” to skromna propozycja spotkania z rzeką i problemami z nią się wiążącymi, z wyzwaniem Odry. Wsparły ich ideę i ODRA-TRANS SA i RZGW we Wrocławiu, Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, Urząd Żeglugi Śródlądowej Wrocław, stocznie wrocławskie, kozielskie, nowosolskie i szczecińskie, ZG PTTK, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Polski Komitet TICCII, Politechnika Wrocławska, a wśród wielu zaangażowanych w ich przygotowanie instytucji także Wydział Promocji Urzę-

Od kilku lat grupa specjalistów różnych dyscyplin, związanych z Odrą, podnosi kwestię pogarszającego się stanu technicznego Odrzańskiej Drogi Wodnej. Z roku na rok postępuje degradacja możliwości nawigacyjnych rzeki, wyłącza-



O rewitalizacji Brdy bydgoskiej mówi Marta Piątkowska

du miasta Wrocławia i Stowarzyszenie Absolwentów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

W programie znalazło miejsce dla konferencji „Perspektywy Odrzańskiej Drogi Wodnej” prowadzonej 29 czerwca na Politechnice Wrocławskiej i zabytkowych statkach Muzeum Odry FOMT, powitania na wrocławskich wodach XI odrzańskiego FLISU, zjazdu Absolwentów Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, który mocno podnosi kwestię reaktywacji szkolnictwa zawodowego, wolą władz miejskich zlikwidowanego przed kilku laty, wystawy odrzańskiej Uniwersytetu Viadrina z Frankfurtu nad Odrą prezentowanej w Browarze Mieszkańskim, licznym wodniackim imprezom plenerowym, a wśród nich m.in. darmowych przejażdżek statkami pasażerskimi A. Rysiewa i R. Hordejuka po Odrze, wyścigów skuterów wodnych i łodzi smoczyc PEGAZ, pokazów sprzętu wodnego i ratownictwa wodnego (Policja, WOPR, Straż Pożarna).

Za rok powrócimy nad Odrę. Zobaczymy co się do tego czasu w postrzeganiu Odry zmieniło.

Stanisław Januszewski

ne są kolejne szlaki wodne, występują coraz dotkliwsze braki podstawowej infrastruktury żeglugowej. Rzeka nie łączy już Wrocławia i miast nadodrzańskich z systemem europejskich dróg wodnych.

APEL Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej, podjęty na Konferencji „Perspektywy Odrzańskiej Drogi Wodnej” we Wrocławiu 29 czerwca 2007 r.

1. Niezbędnym warunkiem aktywizacji gospodarczej, społecznej, kulturowej Nadodrza i miast na rzece osadzonych jest przywrócenie międzynarodowej żeglugi towarowej na Odrze

2. Wymaga to znaczącej poprawy stanu technicznego Odrzańskiej Drogi Wodnej, w tym przede wszystkim :

- a) ukończenia budowy stopnia wodnego Malczyce oraz budowy zbiornika retencyjnego Racibórz Dolny dla celów żeglugowych
- b) przywrócenia funkcji alimentacyjnej dla potrzeb żeglugi zbiorników Nysa, Otmuchów, Kozielno, Topola, Turawa, Dzierżno
- c) doprowadzenia do regionalnego porozumienia państw zainteresowanych budową Kanału Odra–Dunaj (droga wodna E-30), tak by rzeka znalazła właściwe miejsce w systemie europejskich dróg śródlądowych

3. Odra winna być też postrzegana jako istotny element codziennego życia człowieka i służyć również uprawianiu sportu, rekreacji i turystyki.

4. Rewitalizacja Odrzańskiej Drogi Wodnej wymaga zielonego światła dla programów odbudowy szkolnictwa zawodowego żeglugi śródlądowej, szczególnie we Wrocławiu.

Nowe spojrzenie na Odrę sprzyjać będzie budowie nowego ładu przestrzennego Nadodrza, poprawie bezpieczeństwa i jakości życia jego mieszkańców, kształtowaniu nowych programów rozwoju makroregionu.

Oczekujemy zdecydowanych działań na rzecz określenia jednolitej, zintegrowanej polityki technicznej państwa wobec Odry i śródlądowych dróg wodnych Polski, zgodnej ze społecznymi oczekiwaniami i dyrektywami Unii Europejskiej.

*W imieniu organizatorów Konferencji
animatorzy Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej
dr Jan Pyś
mgr inż. Ryszard Majewicz
dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski*

Dni Odry



Flotylla DNI ODRY



Łodzie smocze



Koncert młodych muzyków



Pokazy ratownictwa

60 lat szkolnictwa żeglugowego we Wrocławiu

Koleżeńskie spotkania

Zjazd z okazji 60 rocznicy powołania w 1947 roku szkolnictwa żeglugowego we Wrocławiu miał szczególny charakter. Technikum Żeglugi Śródlądowej – szkoła, która wysłała na drogę życia wielu znamienitych ludzi przestała istnieć w 2005 roku na podstawie uchwały Rady Miasta. U podłoża tej uchwały leżało zawłaszczenie kompleksu szkolnego wraz z całą infrastrukturą (warsztaty szkolne, aula, sala gimnastyczna, basen pływacki, zespół boisk sportowych, internat, wspaniale wyposażone sale wykładowe). Takiego zespołu nie dorobiło się miasto Wrocław w żadnej ze szkół, a ten kombinat był budowany ze środków ministerstwa żeglugi/komunikacji.

W trakcie koleżeńskich rozmów przekazywano sobie informacje o karierach kolegów, a głównie starszych kolegów. Osiągnięcia szkoły były znaczne. Wystarczy przedstawić przykładowo kilku absolwentów, którzy zapisali się w pamięci

uczestników Zjazdu, osiągnęli stanowiska wyższe od marynarza, magistra czy inżyniera, (mimo, że to nie była szkoła ogólnokształcąca).

- profesorowie: Lucjan Orzeł – Uniwersytet Heidelberg, Jan Sokołowski – Uniwersytet Wrocławski,
- posłowie: Jerzy Hopfer, Tadeusz Kufel,
- komandorzy: Tadeusz Kubiszewski, Jerzy Lipiński, Tadeusz Moskwa, Ryszard Zaręba,
- kapitanowie żeglugi wielkiej: Roman Onderko, Jerzy Thed,
- oficerowi policji: Jerzy Nęcki – z-ca Komendanta Głównego i płk. Kazimierz Oszczyda,
- oficerowie Państwowej Straży Pożarnej – w tym brygadier Jerzy Czech,
- aktorzy – w tym bard wrocławski Ryszard Kołakowski,
- redaktorzy różnych czasopism,
- armatorzy żeglugi śródlądowej,
- bosmani okrętowi Marynarki Wojennej.



Absolwenci Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej, upadłego na życzenie władz Wrocławia



Absolwenci TŻŚ Na DP Wróblin



Na pokładzie statku ODRATRANS



Spotkanie absolwentów TŻŚ na DP Wróblin 1.07.2007

Znaczącym osiągnięciem absolwentów jest ich niemal powszechna obecność na drogach wodnych Europy Zachodniej. Na Renie na wszystkich kanałach słyszy się język polski. Załogi wszystkich statków wiedzą, że są to absolwenci szkoły wrocławskich.

Rozmowy w podgrupach według roczników zakończenia szkoły czy zainteresowań trwały do późnych godzin nocnych lub wczesnych godzin rannych – jak kto woli (lub jak kto wytrzymał). Najważniejsze było odnowienie przyjaźni i przypomnienie wyglądu.

Mat i komandor

Jednym z ciekawszych epizodów stanowiło spotkanie przy stoliku dwóch absolwentów, którzy służyli na jednym okręcie. Był to ORP „Żubr”, pierwszy z serii trałowców bazowych. Jednak ich służba ich rozminęła się w czasie.

Marian Kosicki, był jako I mat dowódcą drużyny sterników, dział bojowy I nawigacyjny, Nr bojowy 1-11-1, po przejściu okrętu ze Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni w roku 1957. Krótce powiedział o próbach stoczniowych. Okręt odbył rejs sprawdzający na Morze Północne po Szetlandy. Po przejściu 10OB przedstawiał dość oryginalny wygląd – na burtach ukazały się wszystkie dotychczas stosowane numery. W części dziobowej numer budowy B-4-1, numer taktyczny T-61 oraz na burcie śródokręcia ostatni, wymalowany wielkimi literami T-61. Dowódca okrętu kpt. Bednarski bardzo poważnie traktował załogę. Wiadomym było, że na „dwójkę” przekazemy 50% załogi, na „trójkę” 25%. Szkolenie było ciągle. Z tego powodu nazywano nas na bazie Hel „baranami”. Przez większość dni

tygodnia na noku rei powiewała czerwona flaga B (baran), a w nocy czerwone światło. Poza normalną służbą trałową i dozоровą okręt brał udział w I manewrach Układu Warszawskiego na Bałtyku.

Ryszard Zaręba, obecnie komandor w służbie czynnej miał mniej romantyczną, a może nawet niezbyt przyjemną służbę na tym okręcie. Dowódca działu bojowego V mechanicznego w stopniu kapitana. Służba, jak to służba na bazowcach. Trałownie, dozоровanie itp. Przez 5 lat szkolenie i żegnanie kolejnych roczników służby czynnej. Aż do roku 1986, kiedy odprowadzał okręt do złomowania. Jest to chyba najsmutniejszy obowiązek każdego marynarza.

Klamra została spięta. Wodowanie i złomowanie.

Były to dobre okręty. Spokojnie się nimi manewrowało. Sylwetką przypominały niszczyciele, gdyby były dłuższe. Ale co można chcieć od trałowców.

Marian Kosicki

Transport za bardzo ekologiczny?

W naszym kraju, podobnie jak w innych państwach, chętnie wdrażane są do każdej gałęzi gospodarki technologie najnowsze, najczystsze ekologicznie i najbardziej ekonomiczne. W związku z tym poszukujemy również sposobów na usprawnienie naszego transportu oraz zmniejszenie natężenia ruchu na polskich drogach. Sposób na rozwiązanie tych problemów znajduje się w zasięgu ręki, jest nim transport śródlądowy oraz modernizacja i udrożnienie rzek i kanałów. Polskie drogi śródlądowe są niepogłębiane i zaniedbane, a znajdujące się na nich urządzenia hydrotechniczne są przeważnie przestarzałe, większość z nich została zbudowana przez Niemców przed I wojną światową. Co gorsze każdy z kolejnych naszych rządów pomija transport śródlądowy jakby w ogóle nie istniał, a przecież warunki do jego rozwoju w Polsce są dobre. Nie jest

więc do końca jasne dlaczego program inwestycyjny rozwoju transportu na lata 2007–2014, na który Polska otrzyma z Unii 19 mld euro nie obejmuje dróg śródlądowych.

Tylko na krótkich, lokalnych trasach jednostki pływające w Polsce przewożą kruszywo, wydobywane z dna rzek. Z powodu notorycznego zaniedbywania przez polskie rządy tego środka transportu rzeki i kanały są niedrożne i polscy armatorzy śródlądowi nawet gdyby zdobyli ładunki nie mieliby ich po czym wozic. Dlatego nie opłaca im się wykonywanie kosztownych remontów klasowych jednostek, które musiałyby i tak pozostawać bezczynne, więc wiele statków, którym upłynął termin świadectwa pływalności, stoi w portach i rdzewieje, a po pewnym czasie cięte są na złom. Zastanawiający jest fakt, że podczas gdy w Polsce tnie się na złom nowoczesne

pchacze, zbudowane w latach 70-siątych, w innych krajach europejskich ciągle opłaca się wozić towary barkami zbudowanymi w latach 20-stych i 30-stych, które kiedyś były holowane, a teraz mają zamontowane silniki. Obecnie, żeby zarabiać część polskich barek, które są jeszcze sprawne, posiadają świadectwo pływalności i inne dokumenty, pływa po drogach Europy zachodniej, ale są stamtąd powoli wypierane przez konkurujące z nimi coraz zagraniczne jednostki wyposażone w mocniejsze, cichsze silniki, radary i inne urządzenia, najlepsi polscy wodniacy przenoszą się masowo na barki niemieckie i holenderskie.

Polskie drogi śródlądowe niestety do pływania załadowanymi barkami za bardzo się nie nadają, jest wprawdzie droga wodna w górę Odry, którą przez 23 śluzy można dopłynąć do Wrocławia, Opola i Kędzierzyna – Koźla oraz do Kanału Gliwickiego, a poprzez 6 jego śluz, aż do Gliwic, które są częścią aglomeracji katowickiej. W celu dopłynięcia od Kostrzyna do pierwszej z 23 śluz na Odrze, trzeba jednakże pokonać około 300 km Odry wolno płynącej, a w dzisiejszych czasach, płynąc pełną barką, można tego dokonać tylko przy wysokim stanie wody, zaprzestanie regularnego pogłębiania przyczyniło się bowiem do spłylenia tego szlaku.

Inne polskie drogi śródlądowe to rzeka Warta, pozwalająca dopłynąć przez Gorzów Wielkopolski do Poznania, panujące na niej warunki żeglugowe również są w dużym stopniu uzależnione od stanu wody na tej rzece oraz droga wodna Odra – Wisła, wiodąca przez Wartę, Noteć wolno płynącą, Noteć skanalizowaną z 14 śluzami, Kanał Bydgoski z 6 śluzami i rzekę Brdę z 2 śluzami. O ile jednak na Kanale Bydgoskim i Brdzie panują dość dobre warunki żeglugowe, to cała Noteć skanalizowana jest przy średnim stanie wody niedrożna, zamulone i płytkie kanały dojazdowe do śluz uniemożliwiają przepłynięcie barki z ładunkiem. Na tej drodze wodnej została zbudowana jedna nowa śluza przy ujściu Brdy do Wisły, a wszystkie pozostałe 21 śluz zbudowano przed I wojną światową. Na Odrze Polacy zbudowali po II wojnie światowej stopień wodny w Brzegu Dolnym, a obecnie budują kolejny w Malczycach kilka kilometrów poniżej Brzegu Dolnego, o konieczności budowy stopnia wodnego w Malczycach i czterech następnych stopni, nasz rząd był przekonany już w 1967 roku, istniały nawet projekty ich budowy.

Dzisiaj mamy rok 2007 i nadal budowany jest stopień w Malczycach, przy takim tempie realizacji zamierzeń, związanych z rozbudową polskich dróg śródlądowych, zanim Odra zostanie udrożniona, może minąć jeszcze sporo czasu. Nie

można się temu dziwić skoro transport śródlądowy wyparty jest ze świadomości Polaków, nie jest obecny w mediach, a jego potencjał nie jest dostrzegany przez środowiska gospodarcze, zafascynowane transportem samochodowym. Publikacje polskie na temat polskich dróg śródlądowych są stare i nieaktualne, a media o transporcie śródlądowym milczą. Ostatnie z dużych polskich przedsiębiorstw żeglugowych ODRA-TRANS, jak zauważyłem w Internecie, zamiast statków kupuje teraz ciężarówki IVECO, jakby mało ich jeszcze było na drogach. Zapewne inaczej by to wyglądało gdyby każdy, nawet mały sukces w rozbudowie polskich dróg śródlądowych, wraz z informacją o korzyściach i celach, które dzięki niemu się przybliżyły, był szeroko komentowany w mediach, a oddawanie do użytku poszczególnych obiektów hydrotechnicznych odbywało się w obecności miejscowych dygnitarzy, jako wydarzenie o dużej randze, które zapadałoby w świadomości wszystkich obywateli.

Transport śródlądowy jest promowany przez wszystkie kraje unijne, jednakże żeby czerpać korzyści z położenia polskich dróg śródlądowych w centrum Europy i promować międzynarodowy transport śródlądowy trzeba dokonać wielu delikatnych zabiegów dyplomatycznych i nawiązać dobre stosunki ze wszystkimi sąsiednimi krajami. Nadszedł już czas, żeby polscy politycy zrozumieli swoją rolę i przestali wysuwać takie nieprzemyślane pomysły jak przekopanie Mierzei Wiślanej oraz oskarżać inne państwa o wrogość do Polski i nagłaśniać stare konflikty z nimi, co na pewno nie jest pomocne w nawiązywaniu dobrosąsiedzkich stosunków. Przez tego rodzaju poczynania naszych rządów, być może na zawsze już zaprzepaszczony został projekt umiędzynarodowienia Odry i zrobienia z niej polsko – czesko – niemieckiej magistrali śródlądowej z portem morsko – rzeczny w Szczecinie. W 1991 roku, czyli w rok po swoim zjednoczeniu Niemcy zaproponowali Polsce pomoc i współpracę w modernizacji Odry, którą planowali połączyć w przyszłości z Dunajem, Szczecin miał stać się portem, w którym odbywałyby się przeładunki ze statków morskich na śródlądowe, zaopatrujące między innymi Berlin. Nie otrzymali na swoje propozycje żadnej odpowiedzi ze strony ówczesnego polskiego rządu z premierem J.K. Bieleckim, a ponieważ pilnie potrzebowali przeładowni, w ciągu 8 miesięcy zbudowali ją w swoich granicach, w mieście Uckermünde. Szczecin stracił swoją szansę rozwoju, która dosłownie przeszła obok i podobnie dzieje się z całą Odrą, którą Niemcy starają się ominąć, budując kanał do niej równoległy. Powtarza się stara historia z lat 70., w 1976 roku, podczas istnienia NRD,

Niemcy oddali do użytku kanał równoległy do Łaby, umożliwiając dopływanie barek z głębi Niemiec Zachodnich do Hamburga, bez konieczności wypływania na tę rzekę. Większa część Łaby płynęła wtedy w granicach NRD, której komunistyczne władze były dla zachodnich Niemców niezyczliwe, a nawet złośliwe.

Niemcy w przeciwieństwie do Polaków bardzo dobrze wykorzystali swoje drogi śródlądowe, żyją oni w zgodzie ze wszystkimi swoimi sąsiadami, co sprzyja rozwojowi handlu, transportu śródlądowego i integracji wszystkich krajów Europy (tylko z polskim rządem ciężko im się współpracuje). Uczynili z Łaby rzekę międzynarodową, z której oprócz Niemców, korzysta czeska żegluga śródlądowa, łącząc Pragę z portem morskim w Hamburgu. Połączyli oni Łabę z Renem, który jest magistralą międzynarodową, ma połączenie z drogami śródlądowymi Francji, Holandii, Belgii i Morzem Północnym, a także poprzez Men i Dunaj z Morzem Czarnym. Niemcy nie mieli takiej sprzyjającej sytuacji jak Polska, gdzie Noteć prawie łączy się z Brdą i żeby je ze sobą połączyć wystarcza 24 km Kanał Bydgoski, ich rzeki płyną z południa na północ, dlatego ich Mittellandkanal, łączący Łabę z Renem ma długość 325 kilometrów. Przerzucono nad nim ponad 400 mostów. Ciągąc się przez Niemcy ze wschodu na zachód łączy się on z rzeką Wezerą i rzeką Ems, które uchodzą do Morza Północnego. Istnieją również dwa połączenia rzeki Łaby z polską Odrą przez rzekę Hawelę i kanał Hawela – Odra oraz przez rzekę Hawelę, rzekę Szprewę i kanał Szprewa – Odra, pierwsze z nich łączy się z Odrą w pobliżu Osinowa, a drugie około 80 kilometrów powyżej pierwszego. Barki z Polski i Czech mogą pływać i pływają aż do Holandii oraz Belgii płacąc Niemcom spore opłaty kanałowe za przejazd przez ich terytorium, sam wielokrotnie pływałem barką ze Szczecina do Rotterdamu i Antwerpii.

To właśnie dzięki temu, że żegluga śródlądowa istnieje w codziennym życiu wszystkich Niemców, transport śródlądowy stał się u nich problemem wszystkich obywateli, nawet tych mieszkających na terenach, na których taki transport się w ogóle nie odbywa. Pokonywanie przeszkód utrudniających żeglugę ma duży wpływ na gospodarkę i politykę całego kraju Szerokim echem po całej Europie, odbiło się oddanie do użytku w 1992 r. kanału Ren – Men – Dunaj, który pokonując Alpy, otworzył drogę wodną o długości 3500 km łączącą Morze Północne z Morzem Czarnym. W 2002 roku, w 12 lat po połączeniu się Niemiec przerzucony został nad Łabą most, po którym mogą przepływać barki płynące z głębi Niemiec do Berlina, bez konieczności wypły-

wania na tę rzekę, na której stan wody waha się i nie zawsze jest wystarczająco wysoki.

Rozbudzenie zainteresowania i propagowanie wiedzy o transporcie śródlądowym przez polskie media, przyczyniłoby się do postrzegania przez całe społeczeństwo możliwości, jakie stwarza rozbudowa dróg śródlądowych, z których korzysta nie tylko transport. Każdy zbudowany stopień wodny zapewnia nowe źródło czystej energii elektrycznej, a wodę z rzek i kanałów czerpią wodociągi i zakłady przemysłowe, dobrze zagospodarowane szlaki wodne sprzyjają turystyce i rekreacji. Z czasem te informacje i argumenty przemawiające za rozwojem transportu śródlądowego, zaczęłyby trafiać do polityków, urzędników, władz samorządowych oraz kręgów gospodarczych i wywoływałyby dyskusje i debaty na ten temat. W świetle ostatnich wydarzeń, związanych z budową trasy Via Baltica i obwodnicy Augustowa, wydaje się, że szukanie sposobu na odciążenie polskich dróg i ograniczenie ilości jeżdżących po nich TIR-ów jest dość istotne. Zanim w sposób naturalny wytworzy się w Polsce lobby żeglugowe, przydałaby się być może Agencja Wspierania Rozbudowy i Modernizacji Dróg Śródlądowych w celu koordynacji działań i pozyskiwania funduszy. Kontynuując współpracę z Radą Europy i Komisją Transportu Śródlądowego przy ONZ w Genewie, udałoby się może w przyszłości utworzyć Komisję Odry, wzorem Komisji Reńskiej i Komisji Dunajskiej oraz przeformować rzeczowe plany modernizacji tej rzeki.

W Polsce nie został nawet wydany odpowiednik atlasu drogowego w odniesieniu do dróg śródlądowych, z którego mogliby korzystać potencjalni użytkownicy, a przecież niektóre nasze szlaki wodne okresowo nadają się nie tylko dla ruchu jednostek turystycznych, ale również dla towarowych. W Niemczech co roku wydawany jest specjalny przewodnik o wszystkich europejskich szlakach śródlądowych „Westeuropaischer Schiffahrts und Hafenkalendar” nazywany przez wodniaków WESKA. Przekonałem się, że większość niemieckich i holenderskich, a także część polskich kapitanów, posiada na swoich statkach śródlądowych egzemplarz takiego, liczącego przeszło tysiąc stron przewodnika, nawet jeżeli rok jego wydania nie jest aktualny. Jest to bardzo pomocny poradnik, który zawiera spis wszystkich europejskich rzek i kanałów, po których mogą pływać barki oraz ich głębokości tranzytowe, opisany jest w nim każdy most z zaznaczoną wysokością, szerokością i kilometrem, na którym się znajduje, każda śluza wraz z długością i szerokością, wszystkie posterunki policji, siedziby urzędów żeglugowych, zasięg i wielkość przypiływów morza, wszystkie porty, miejsca

postojowe, przepisy i warunki żeglugowe na rzekach, numery radiowych kanałów ratunkowych.

Opisane są w tym przewodniku również polskie drogi śródlądowe, a przynajmniej ich część, jest w nim cała Odra, Warta, Kanał Gliwicki oraz droga wodna Odra – Wisła. W każdym kolejnym uaktualnieniu tego przewodnika nanoszone są wszystkie zmiany jakie zaszły na drogach śródlądowych od ostatniego wydania. Z tego niemieckiego przewodnika można się więcej dowiedzieć o polskich drogach śródlądowych niż z jakiegokolwiek polskiej publikacji. Niemieckie firmy żeglugowe, często mające niewykorzystany potencjał przewozowy, szukają w tym przewodniku informacji o modernizacji dróg śródlądowych i otwarciu nowych szlaków. W tej chwili polskie drogi śródlądowe nie wyglądają zbyt atrakcyjnie, bo decydującym parametrem dla opłacalności przewozów jest głębokość tranzytowa i należałoby ją na naszych szlakach zwiększyć.

Nie róbmy sobie jednak złudzeń, gdyż samo posiadanie zmodernizowanych dróg śródlądowych nie wystarczy do rozwoju żeglugi w Polsce, trzeba jeszcze doprowadzić do tego, żeby właściciel ładunku widział swój interes w transporcie śródlądowym. Przedsiębiorcy zazwyczaj kalkulują i analizują wszystkie swoje koszty, biorą pod uwagę ile będą musieli zapłacić za przejazd ciężarówki przez drogi i autostrady, a ile wyniesie opłata kanałowa za wysłanie barki. Ustalają, co im się bardziej opłaci i wybierają tańszy środek transportu. W celu wypromowania transportu śródlądowego należałoby, więc może odstąpić od pobierania opłat za wożenie towarów do kraju tą drogą, a z kolei zwiększyć opłaty za wjazd ciężarówek. Od dawna nie nowelizowano w tym zakresie ustawy o drogach publicznych i ustawy o transporcie drogowym, które powinny się wreszcie doczekać tekstu jednolitego.

W Niemczech dzięki zastosowaniu wolnorynkowych zasad, wszystko jest ze sobą powiązane, za poszczególne odcinki kanałów wraz ze śluzami, odpowiadają niemieckie landy, w których granicach się te kanały znajdują, ale ich modernizację finansuje Federacja lub Unia. Z kolei amatorzy jednostek pływających, którzy wszyscy są firmami prywatnymi, uiszczają opłaty za przewóz towaru kanałem i śluzowania, które przeznaczone są do finansowania konserwacji i utrzymania kanału, nadwyżki tych opłat nad kosztami utrzymania trafiają do Federacji. Funkcjonowanie i utrzymanie dróg śródlądowych w Polsce, nie jest oparte na takich zdrowych zasadach. Prawdę mówiąc nie ma żadnych zasad, w żadnej ustawie kanały i rzeki nie są powiązane z transportem śródlądowym, ani z przewozem to-

warów, które się na nich odbywają, a od ustalenia dokładnie tych powiązań należałoby rozpocząć modernizację naszych dróg śródlądowych i zapewne już niedługo Polska zostanie zmuszona przez Unię do uregulowania tych spraw.

Wracając jednak do kalkulacji, oczywistym wydaje się, że jeżeli na jedną małą barkę, bo taka może pływać po naszych trasach śródlądowych, przynajmniej okresowo, załaduje się 500 ton towaru to dowożąc go do miejsca przeznaczenia, zużyje ona znacznie mniej paliwa niż 25 dwudziestotonowych ciężarówek, a opłacenie 2 członków załogi barki, będzie mniej kosztowne od opłacenia 25 kierowców ciężarówek, nawet pomimo faktu, że barka będzie wiozła towar dłużej. Przy tym oprócz właściciela ładunku zyskałoby jeszcze wszyscy obywatele, bo o 25 ciężarówek mniej na naszych i tak przepełnionych drogach, to po pierwsze mniejsze zagrożenie wypadkami, a po drugie mniej spalin, dziur i kolein na drogach rozjeżdżonych ich kołami.

Pomimo tej oczywistości cała sprawa nie jest taka prosta, w przeciwnym wypadku dawno już zagraniczni przedsiębiorcy dowoziliby towar do swoich zakładów i marketów znajdujących się w Szczecinie, a częściowo także do Poznania, czy nawet Wrocławia i Gliwic drogą wodną. Do Poznania mogłyby dopływać z Niemiec przy odpowiednim stanie wody nawet barki 1000 tonowe, do Szczecina barki takie, mogą dopływać przy każdym stanie wody. Znajdują się w tych miastach porty śródlądowe i nabrzeża, jednakże zagraniczne przedsiębiorstwa z nich nie korzystają. Ten sposób transportu wymagałby od nich ponoszenia dodatkowych kosztów, związanych z przeładowaniem towaru na samochody oraz dowiezieniem go do marketu, bo niewiele z nich stoi nad samą wodą. Właśnie te dodatkowe koszty powstrzymują właścicieli marketów od korzystania z transportu śródlądowego. Skoro Polacy pozwalają im wjeżdżać ciężkimi ciężarówkami do miast i dojeżdżać do samych marketów, dlaczego mieliby dobrowolnie ponosić dodatkowe koszty? Taniej im wychodzi załadowanie ciężarówki u dostawcy towaru i rozładowanie tej samej ciężarówki dopiero przy markecie.

Mamy już w Polsce setki, a może nawet tysiące różnych super- i hipermarketów oraz dyskontów, do wszystkich towar dowożony jest potężnymi ciężarówkami, które niszczą drogi. Nagminnie zdarza się, że dojeżdżając do marketów i przejeżdżając przez środek miasta TIRY mijają dzielnice mieszkalne, przyspieszając dewastację starych budynków, w których drżą wszystkie stropy i szyby w oknach, gdy obok nich przejeżdża 20 tonowy kolos. Dodatkowo często zarywają

kanalizację, uszkadzają podziemną infrastrukturę miejską i rozjeżdżają krawężniki.

Nasze władze samorządowe mogą temu zaradzić negocjując warunki budowy kolejnych marketów i zakazując ich właścicielom wjazdu ciężkimi ciężarówkami na ulice miast, nie byłoby w tym oczywiście nic nowego. W innych krajach Europy jak na przykład w Niemczech, Francji, Holandii i innych, problem z ciężarówkami został rozwiązany już kilkadziesiąt lat temu i nie do pomyślenia jest, żeby, w którymś z tych państw, do centrum miasta można było wjechać TIR-em. Markety powstają przeważnie na obrzeżu miast, a te do których można dojechać tylko miejskimi ulicami, muszą być zaopatrywane przez małe samochody dostawcze, które mogą dojeżdżać do nich tylko w określonych godzinach, poza szczytem. Duże ciężarówki lub barki przywożą towar do wielkich przeładowni zbudowanych w pobliżu miasta, ale poza jego granicami, które są własnością sieci marketów. Przez teren miasta TIR-y mogą przejeżdżać tylko oznaczonymi drogami, oddalonymi od budynków i osłoniętymi ekranami.

Gdyby nasze władze właściwie rozumiały rozwój komunikacji i transportu, przeniosłyby ten wzorzec do Polski, bo jest dobry. Wymagałoby to jednak współdziałania władz centralnych i samorządowych oraz polityków, chociażby przy ustalaniu tras obwodnic, omijających miasta, dróg przelotowych, omijających dzielnice mieszkalne oraz znajdowaniu środków potrzebnych do ich budowy i modernizacji oraz kształtowanie opinii publicznej. Na razie zamiast dyktować warunki takiemu Carrefurowi, Geantowi, Auchanowi, Netto, Lidlowi i innym marketom oraz wymuszać na nich podczas negocjacji warunków budowy, zaopatrywania obiektów w obrębie miasta wyłącznie małymi samochodami dostaw-

czymi, nasi włodarze dają sobą manipulować. Właścicielom marketów łatwiej i taniej jest przekonać władze miasta do wprowadzania TIR-ów poprzez całe miasto do samego marketu, niż wybudować przeładownię za rogatkami miasta. Opinia publiczna, a więc mieszkańcy miast w imieniu, których władze miejskie podejmują decyzje, najczęściej nie jest informowana o szczegółach negocjacji.

Prędzej czy później, dojdzie w końcu do tego, że właściciele marketów zostaną zmuszeni, jeżeli nie przez przepisy i negocjacje z władzami samorządowymi, to przez rachunek ekonomiczny i opłaty na płatnych autostradach, do korzystania z transportu śródlądowego, tam gdzie jest to możliwe. Zaczną planować oraz budować przeładownie i nabrzeża, bardzo szybko rozpoczną się wówczas przewozy towarów transportem śródlądowym do tych polskich miast, do których już mogą barki dopłynąć, nawet okresowo, bo takie przeładownie mogą obsługiwać zarówno barki jak i samochody. Każda partia towaru dostarczona barką będzie oznaczała ileś euro zysku w porównaniu z taką samą ilością towaru dowiezionego ciężarówkami. Okaże się wtedy, że drogi śródlądowe są dla nich absolutnym priorytetem, właściciele marketów i przedsiębiorstwa transportu śródlądowego zaczną współdziałać z samorządami w kierunku modernizacji naszych rzek i kanałów, stając się sojusznikiem w pozyskiwaniu na ten cel funduszy. Okaże się wtedy, że bardzo potrzebne są niewielkie polskie barki, które mieszczą się we wszystkich naszych śluzach oraz porty, dopóki nie powstaną nabrzeża przeładunkowe obsługujące przeładunki towarów dla marketów. Nie wiadomo tylko czy jakieś polskie barki do tego czasu dotrwią i nie zostaną pocięte na złom.

Artur Sobiecki

Wodne szlaki turystyczne

Bydgoszcz, 8–10 czerwca 2007

W ramach Roku Szlaków Turystycznych PTTK oraz Trzeciego Bydgoskiego Jarmarku Wodnego w dniach 8–10 czerwca 2007 roku zorganizowane zostało seminarium na temat WODNYCH SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH.

Organizatorami seminarium byli:

- Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (nowo powstałe Centrum Turystyki Wodnej PTTK, Komisja Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK oraz Oddział PTTK przy POW w Bydgoszczy),

- Fundacja „Kanał Bydgoski”,
- Bydgoska Lokalna Organizacja Turystyczna „BYLOT”.

Do udziału zaproszono żeglarzy i kajakarzy, przedstawicieli środowiska naukowego, samorządu terytorialnego, instytucji zajmujących się gospodarką wodną i żeglugą śródlądową z Trójmiasta, Warmii i Mazur, Wrocławia, Bydgoszczy, Łodzi, Warszawy, Dąbrowy Górniczej, Czarnkowa.

Reprezentowali oni między innymi Sejm RP, Politechnikę Gdańską i Wrocławską oraz Wyższą

Szkołę Gospodarki z Bydgoszczy, Fundację Otwartego Muzeum Techniki i Fundację „Kanał Bydgoski”, Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, władze, komisje i oddziały Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego oraz Polskiego Związku Żeglarskiego, Związek Miast i Gmin Nadnoteckich, Bydgoską Lokalną Organizację Turystyczną – a także media.

Ze względu na termin, z jednej strony związany z obchodami Roku Szlaków Turystycznych, zaś z drugiej strony – licznymi w czerwcu innymi imprezami turystycznymi – frekwencja była mniejsza od oczekiwanej. Mimo tego udało się zrealizować założenie, iż nie będzie to ani impreza lokalna – bydgoska, ani ograniczona tylko do środowiska PTTK – lecz o formule ogólnokrajowej i interdyscyplinarnej.

Spotkały się osoby zainteresowane rozwojem w Polsce turystyki wodnej. Przekonujący, iż ważne jest nie tylko zapobieganie powodziom i suszom, poprawianie gospodarki ściekowej, ochrona przyrody – ale i danie szansy turystyce po wodzie i na brzegach wód, rekreacji i sportom wodnym. Bydgoszcz jako miejsce spotkania wybrana została nie przypadkiem – tu już w XVIII wieku wytyczono szlak, mający połączyć ówczesne wodne „autostrady” – Wisłę z jej dopływami, Noteć i Wartę, Odrę – i drogi wodne prowadzące do Berlina, Amsterdamu, Antwerpii, Paryża...

Część uczestników przyjechała już 8 czerwca, by wziąć udział w programie uzupełniającym – Trzeciego Bydgoskiego Jarmarku Wodnego. Na Rybim Rynku, wodnym centrum Bydgoszczy, czyli na 11,5 kilometrze drogi wodnej Wisła-Odra, do późnej nocy trwały występy zespołów szantowych na barce MANTA oraz projekcje filmów o tematyce wodnej na barce NASSTASIA.

Obrady seminarium odbywały się w sobotę, 9 czerwca w jednym z najnowocześniejszych eu-

ropejskich waterfrontów, budynku BRE Banku na ul. Grodzkiej, obok Rybiego Rynku, w Bydgoszczy. Za oknami „spichlerza” gromadzącego dziś nie zboże, lecz pieniądze, świetnie wkomponowanej w lokalny pejzaż siedziby BRE Banku, goszczącego ekspertów od turystyki wodnej, przy Rybim Rynku na Brdzie „parkowały” statki, jachty i łodzie nie tylko pod polską banderą. Wszyscy zresztą spotykali się w czasie koncertów, nie tylko szant, na wieczornej, wodnej paradzie i przy innych okazjach. Na statku szkolnym Zespołu Szkół Żeglugi Śródlądowej z Nakła, noszącym imię Władysława Łokietka, zobaczyć można było prezesa Fundacji „Kanał Bydgoski” w rytm irlandzkiej muzyki tańczącego z... autentyczną Indianką.

W części naukowej spotkania zajmowano się poważniejszymi problemami. Była to dość wyjątkowa okazja wymiany poglądów osób różnych profesji, których łączy woda.

Seminarium otworzył, witając zebranych gości, kol. Andrzej Tereszowski, członek Zarządu Głównego PTTK i pełnomocnik ds. inauguracyjnego w czerwcu działalności Centrum Turystyki Wodnej PTTK, przekazując następnie prowadzenie obrad kol. Mirosławowi Czernemu, reprezentującemu zarówno Centrum Turystyki Wodnej, jak i Komisję Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK.

Jako pierwszy wystąpił Sławomir Jeneralski, poseł na Sejm, przedstawiciel Sejmowej Komisji Infrastruktury. Mówił na temat ograniczeń wykorzystania śródlądowych dróg wodnych w Polsce dla żeglugi turystycznej. Poseł Jeneralski zdawał także relację z prac legislacyjnych ostatniego czasu, w tym znoszących zbędne formalności dla użytkowników mniejszego sprzętu pływającego, jednocześnie deklarując się, iż swój „lokalny patriotyzm” wiąże nie tylko z Bydgoszczą i województwem kujawsko-pomorskim, ale i turystyką wodną w całym kraju.



Brda w centrum Bydgoszczy



Rybi Targ

O współpracy samorządów terytorialnych nad Notecią oraz innych partnerów w celu zagospodarowania turystycznego Szlaku Noteci mówił Franciszek Strugała, prezes Związku Miast i Gmin Nadnoteckich, Burmistrz Miasta Czarnków. Najbardziej ucieszyła obecnych informacja o przygotowaniach do budowy blisko dziesięciu profesjonalnych marin i przystani, które radykalnie podniosą komfort turystyki wodnej między Odrą i Wisłą. Prezes i burmistrz dawał przykłady licznych, ciągle za mało wypromowanych atrakcji na brzegach – od Festiwalu Bliźniaków (wymyślonego sporo wcześniej, niż przed ostatnimi wyborami) po czarnkowski browar, położony tuż nad wodą, jeden z nielicznych produkujących piwo lokalne, nie zaś „globalne”, pokazując jak wiązać można turystykę wodną z „lądową”, ile jest wymagających promocji miejsc i wydarzeń.

Prof. Adam Bolt z Politechniki Gdańskiej, koordynator międzynarodowego projektu InWater, z szerszej perspektywy przedstawił założenia i efekty programu służącego rewitalizacji międzynarodowej drogi wodnej E-70. Profesor wyjaśniał, jak udało się zachęcić Unię Europejską, Niemcy, Litwę, Obwód Kaliningradzki – i włodarzy polskich wód – by odnowić i promować Międzynarodową Drogę Wodną E-70, przynajmniej od Berlina, przez Bydgoszcz i Elbląg do Kaliningradu (choć szlak ten można także mierzyć np. od Antwerpii po Kłajpedę). Jeszcze w czerwcu odbędzie się kolejne spotkanie marszałków województw położonych na tym szlaku, z Lubuskiego, Wielkopolski, Kujawsko-Pomorskiego, Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego, widzących w ożywieniu tego szlaku jedną z szans na rozwój turystyki – zarówno miejsc będących „klejnotami koronnymi” Polski, jak i przez lata zapomnianych. W ubiegłym roku odbył się rejs „ŁOKIETKA” od Bydgoszczy do Berlina, z udziałem przedstawicieli instytucji, organizacji i samorządów

zainteresowanych projektem, zaś w czerwcu tego roku organizowana jest jego druga część z Torunia do Krynicy Morskiej. Mimo zainteresowania i udziału w InWater przedstawiciele Kaliningradu rejs tam nie zakończy się. Nie w Kaliningradzie, lecz Moskwie i Warszawie zapaść muszą decyzje o odblokowaniu Zalewu Wiślanego dla żeglugi i turystyki.

Dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, dr Jan Pyś, omówił obecne przepisy obowiązujące uczestników żeglugi w Polsce, w tym turystycznej, jednocześnie przybliżając zadania Urzędów Żeglugi Śródlądowej i innych służb odpowiedzialnych za gospodarkę wodną. Nadmienić należy, iż dyrektor Pyś stworzył jeden z najbardziej dziś użytecznych portali i newsletterów o polskich drogach wodnych.

Dr Stanisław Latek, członek Zarządu Głównego Polskiego Związku Żeglarskiego i przedstawiciel naszego kraju w European Boating Association, porównywał stan szlaków wodnych i warunki korzystania z nich w Polsce i w zachodniej Europie, informując jednocześnie o bogactwie instytucji i organizacji zajmujących się w Europie udostępnianiem dla turystów i promocją szlaków wodnych. Przypomniał też inicjatywy związane z szerszym włączaniem Polski w europejską turystykę wodną, w tym operację „Powitania UE na polskich wodach” z roku 2004, wspólnie firmowaną przez PTTK i PZŻ czy też zorganizowaną w Parlamencie Europejskim wystawę i konferencję na temat wirtualnej podróży szlakami wodnymi z irlandzkiego Limeric do Kijowa, nad Morze Czarne i z powrotem szlakiem Dunaju. Prezentacja ta obejmowała także odcinki Berlin-Bydgoszcz oraz Bydgoszcz-Brześć nad Bugiem, opisane z udziałem kolegów Stanisława Latka (PZŻ) oraz Mirosława Czernego (PTTK).

O zabytkach hydrotechniki Polski i innych krajów oraz ich znaczeniu dla kreowania oferty



Kawiarnia na wodzie



Młyny nad Młynówką – ich odbudowa uwieczni program rewitalizacji

turystycznej mówił prof. Stanisław Januszewski z Politechniki Wrocławskiej, twórca Fundacji Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu, mającej „na stanie” zabytkowy parowiec, pływający dźwig, wiekową barkę – na których w toku prac rewitalizacyjnych urządzono także sale seminaryjne i wystawowe. Profesor wywodził, jak wyjątkowymi atrakcjami turystycznymi mogą być w Polsce zabytki hydrotechniki – unikaty w rodzaju Kanału Elbląskiego, z jedynymi czynnikami dziś w Europie pochylniami, pozwalającymi na „pływanie” statków pod górę i w dół na szynach. Jakie bogactwo myśli technicznej i dorobku cywilizacyjnego kryje się w dawnych śluzach, młynach wodnych, elektrowniach, jaki wpływ nie tylko w przeszłości na rozwój miast i regionów nad wodami śródlądowymi miał racjonalny i „przyjazny” stosunek do wodnych szlaków i innych akwenów. Można było nie tylko usłyszeć, ale i zobaczyć w czasie prezentacji, z jakim pietyzmem do wodnych zabytków podchodzi się na świecie – bo często dalej służą swym dawnym celom, także chroniąc przed suszami i powodzią, ale i przyciągając turystów, stanowiąc nie tylko ważną część materialnego dorobku ludzkości – ale i świetny biznes.

Część uczestników seminarium żałowała, iż nie było szans zobaczyć „Kuny” – ponadstuletniego wiślanego lodołamacza, w ostatnich latach wydobytego z mułu portu w Gorzowie Wielkopolskim i wyremontowanego. Kapitan lodołamacza, Jerzy Hopfer, w tym czasie prowadził wodnych turystów z różnych krajów Europy po Warszawie, gdzie ich pilotował już od Berlina, przekazując część z nich w Santoku kapitanowi Grzegorzowi Nadolnemu, prowadzącemu dla europejskich wodniaków „Łokietkiem” Flis Notecki – nie tylko Notecią, ale i Kanałem Bydgoskim – by po udziale w Bydgoskim Jarmarku Wodnym decydowali, czy dalej popłyną w dół Wisły, po Zatokę Gdańską i Zalew Wiślany, Kanał Elbląski, czy też w górę Wisły, na Jezioro Włocławskie, by np. przez Warszawę popłynąć Narwią i Pisą na Mazury...

Bardzo interesujące były wystąpienia kol. Leszka Mulki (wiceprzewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK) z Wrocławia oraz kol. Stanisława Wrońskiego z Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Bydgoszczy, prezentujące historię węzłów wodnych Wrocławia i Bydgoszczy oraz ich znaczenia dla krajowej i międzynarodowej turystyki wodnej. Między oboma miastami jest wiele podobieństw w poszukiwaniu sposobów na lepsze zagospodarowanie ich węzłów wodnych oraz rozwijanie turystyki, sportu i rekreacji wodnej, także wiele podobnych problemów. Jeśli seminarium będzie kontynuowane,

jego uczestnicy na obrady i „wizje lokalne” właśnie we Wrocławiu będą chcieli spotkać się w przyszłym roku.

Specyfikę wytyczania i oznaczania dróg wodnych i szlaków kajakowych omawiali Marek Lityński, autor wielu przewodników oraz projektów związanych z wytyczaniem szlaków kajakowych oraz Marian Jurak z Warmińsko-Mazurskiego Oddziału PTTK, informujący zarówno o lokalnych jak i polsko-niemieckich przedsięwzięciach służących opisaniu i promocji szlaków kajakowych Warmii i Mazur. Była to inspiracja do dyskusji wskazującej, iż potrzebne jest stworzenie spójnego systemu znaków wynikających z przepisów o żegludze śródlądowej, turystycznych znaków ogólnych i stosowanych na potrzeby kajakarstwa oraz oznaczeń stosowanych w innych krajach – z uwzględnieniem także specyficznych potrzeb turystyki żeglarskiej i motorowodnej.

Korzyści ze współpracy różnych środowisk i instytucji zainteresowanych turystyką wodną podkreślał także w swoim głosie kol. Edward Kożanowski, przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej ZG PTTK, jeden z bydgoskich gospodarzy seminarium, także w czasie późniejszych rejsów z satysfakcją prezentujący możliwości i dorobek turystyki wodnej w tym mieście. W wystąpieniu zwracał uwagę na potrzebę opracowania przez użytkowników szlaków wodnych tzn. kajakarzy, żeglarzy i motorowodniaków – informacyjnych znaków, które będą miały charakter uniwersalny – zaspakajający wymogi tych trzech środowisk. Z uwagi na próby znakowania szlaków przez gminy, stowarzyszenia, związki – następuje w tej dziedzinie duża dobrowolność, co grozi dezinformacją. Postawił wniosek, aby w najbliższym czasie z inicjatywy KTŻ ZG PTTK zorganizować spotkanie specjalistów spośród kajakarzy, żeglarzy, motorowodniaków mających doświadczenie i konkretny dorobek w znakowaniu szlaków wodnych dla potrzeb turystyki wodnej z zamiarem opracowania uniwersalnych – informacyjnych znaków ułatwiających żeglugę na szlakach wodnych Polski i Europy.

Kol. Wojciech Borzyszkowski, wiceprezes Polskiego Związku Żeglarskiego w swoim wystąpieniu deklarował nie tylko chęć współpracy w tej dziedzinie, ale i zapowiadał miejsce dla niej na międzynarodowej konferencji przygotowywanej przez PZŻ w trakcie jesiennych targów turystycznych Tour Salon w Poznaniu.

Kolejny wątek, pojawiający się między innymi w wypowiedzi kol. Mirosława Czernego, ważny zarówno dla turystów wodnych, lokalnych samorządów, środowiska naukowego i urzędów odpowiedzialnych za drogi i szlaki



Spichlerz nad Brdą – restauracja i hotel

wodne – to opracowanie wzorcowych standardów na potrzeby stanic kajakowych, przystani jachtowych i portów pasażerskiej żeglugi śródlądowej, gwarantujących jakość i kompletność usług. Zdarza się iż inwestorzy i projektanci nie ze złej woli, lecz niewiedzy pomijają wiele potrzebnych wodniakom elementów infrastruktury, w wielu krajach uważanych za oczywistość. Dotyczy to między innymi odbioru ścieków z jachtów i statków. Narzekano także, iż jeśli marinę zbudować można nawet już w 6 miesięcy, to cykl uzyskiwania wszystkich zezwoleń trwa 3 lata. Powoływano się także na przykład Danii, gdzie znaczna część marin budowana jest ze środków samorządowych, państwowych i unijnych – a następnie przekazywane są w użytkowanie klubom żeglarskim i innym fachowym podmiotom, pod warunkiem dostępności przystani dla wszystkich żeglarzy i motorowodniaków.

Jak stwierdzili uczestnicy seminarium, ciągle za mało docenia się „turystykę po wodzie” – a objawy tego są liczne. Obowiązujące przepisy i zwyczaje dostosowane są głównie do potrzeb śródlądowej żeglugi towarowej, symbolicznie jedynie istniejącej w Polsce (poniżej 1 % całego ruchu towarowego, gdy w innych krajach Europy przekracza to 10, nawet 20%). Z jednoczesnym pomijaniem potrzeb turystyki wodnej, krajowej i międzynarodowej na statkach żeglugi pasażerskiej i mniejszych jednostkach. Ilustracją tej sytuacji jest np. zamykanie śluz „pod godzinach pracy” i w czasie weekendów, gdy jest największy ruch turystyczny – całe szczęście, iż śluzowi zazwyczaj w całej Polsce są życzliwi i bez polecenia z Warszawy gotowi służyć otworzyć nawet „po robocie”. Niekorzystne dla żeglugi pasażer-



Tramwaj wodny

skiej są przepisy i warunki kredytowe – w porównaniu z udogodnieniami dla żeglugi towarowej i dla armatorów statków rybackich itd. Znacznie większe niż w innych krajach wymagania wobec osób zainteresowanych jachtingiem czy korzystaniem z popularnych za granicą barek turystycznych – to tak, jakby dla ich użytkowników domagać się procedur przewidzianych dla kierowców Formuły I, choć taka barka nie śmiga ponad sto kilometrów na godzinę, lecz płynie 5-7 kilometrów. W większości krajów Europy wymagania dla użytkowników takich jednostek można porównywać z obowiązującymi zwykle rowerzystę. W efekcie barki mieszkalne i steczki pasażerskie są wprawdzie w Polsce produkowane – lecz niemal wyłącznie na eksport.

Kol. Czerny stwierdził także, iż najbliższe lata są kluczowe dla turystyki wodnej – trwa realizacja wielu projektów zaplanowanych na lata 2007-2013, które mogą zarówno ułatwić, jak i utrudnić uprawianie tej turystyki, pojawiają się nowe projekty, w tym służące poszerzeniu polskiej oferty ogólnoturystycznej – i związanej z planowanymi na rok 2012 Europejskimi Mistrzostwami w Piłce Nożnej. Jednocześnie w całej Unii Europejskiej do roku 2009 opracowane mają być programy zagospodarowania dorzecza (w naszym przypadku – Wisły i Odry wraz z dopływami), które mają być następnie co 3 lata aktualizowane.

Dyskusje kontynuowane były już po zakończeniu seminarium, równoległe do kolejnych koncertów na Rybim Rynku, w czasie wieczornego rejsu-parady na Brdzie, gdy uczestnicy seminarium płynęli statkiem „Władysław Łokietek” jak i następnego dnia, gdy ponownie z pokładu „Łokietka” zobaczyć można było najważniejsze i najbardziej atrakcyjne miejsca Bydgoskiego Węzła Wodnego, omawianego dzień wcześniej „w teorii”.

Zebrani uznali za oczywiste, iż takie seminaria, pozwalające na konfrontację wiedzy, opinii i

planów różnych środowisk zainteresowanych turystyką wodną, powinny być kontynuowane. Zdaniem części uczestników celowe byłoby jednak organizowanie ich poza sezonem, gdy zainteresowani mają więcej czasu, inni uważali, iż bardzo dobrym rozwiązaniem jest łączenie części „teoretycznej” z atrakcyjnymi wydarzeniami, rejsami i regatami na wodzie i na brzegach.

Podziękowania dla całego środowiska bydgoskiego, w tym Fundacji „Kanał Bydgoski”, Bydgoskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej oraz Oddziału PTTK przy Klubie POW w Bydgoszczy – zaś imiennie dla Andrzeja Tomczyka (fundacja i BYLOT) i Edwarda Kozanowskiego (KTŻ ZG PTTK i Oddział PTTK) – doskonale wywiązujących się z roli gospodarza seminarium skierował Andrzej Tereszowski. Doceniona została również praca kol. Mirosława Czernego, nie tylko prowadzącego obrady, ale i przez wiele miesięcy przygotowującego seminarium, uzgadniającego wystąpienia, by tworzyły jak najbardziej kompletne omówienie problemów polskiej turystyki wodnej – zanim jeszcze Centrum Turystyki Wodnej zostało powołane.

Planowane jest robocze już spotkanie w sprawach oznaczeń i promocji szlaków wodnych (dla wielu uczestników interesujące było wskazanie na potencjał PTTK w wytyczaniu, znakowaniu, utrzymaniu i promocji szlaków turystycznych), jesienią zaś spotkanie z udziałem przedstawicieli

związków miast i gmin, działających już na wielu szlakach wodnych Polski.

Nadmienić należy, iż seminarium wykorzystane zostało do dalszej promocji konkursu o Nagrodę Przyjaznego Brzegu, którego już czwarta edycja trwa obecnie. Trafność idei tego konkursu potwierdzają powtarzane w czasie seminarium pytania, co można wspólnie zrobić, by polskie wody, polskie brzegi były bardziej przyjazne dla zagranicznych i krajowych zwolenników turystyki wodnej, dla osób żyjących na tych brzegach i chcących korzystać z możliwości rekreacji i sportu na wodzie. Dodać należy, iż seminarium było okazją do spotkania wielu Laureatów Przyjaznego Brzegu, których przyznane wcześniej nagrody mobilizowały, by przyjechać do Bydgoszczy, przedstawić najnowsze osiągnięcia i plany.

Trwają prace nad przygotowaniem do druku wyboru materiałów z seminarium – oraz wersji elektronicznej, także z prezentacjami na nim przedstawianymi.

Podsumowując – uznać należy, iż cele programowe seminarium w pełni zostały zrealizowane i potrzebna jest jak najszerza popularyzacja jego efektów. Centrum Turystyki Wodnej PTTK zaś zyskało wielu nowych i przyjaznych partnerów dla idei przyjaznych wód i przyjaznych brzegów, którą chce realizować.

Mirosław Czerny

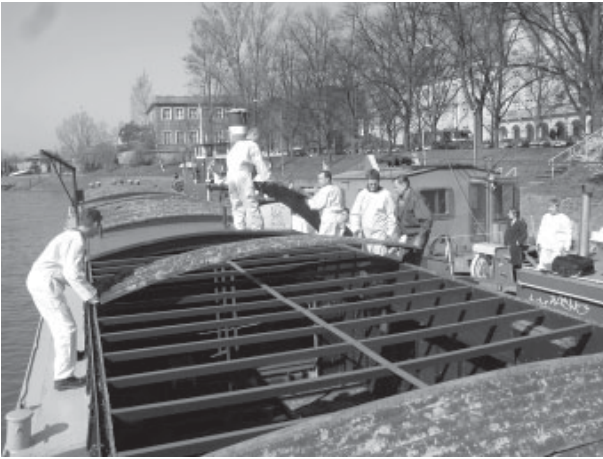
Letnia Szkoła Archeologii Przemysłowej

Realizowana jest od 12 maja do 13 grudnia 2007 r. w formie atrakcyjnych seminariów, konferencji oraz laboratorium obszaru cywilizacyjnego prowadzonych w systemie sesji weekendowych (sobota–niedziela), a w okresie wakacji w formie 10-dniowego warsztatu (1–11.09.2007). Adresowana do studentów, nauczycieli, członków stowarzyszeń naukowo-technicznych, przewodników turystycznych – zainteresowanych tradycją kultury technicznej regionu i ochroną dziedzictwa przemysłowego, prowadzona jest w klimacie rewaloryzowanych pomników techniki (zabytkowa parowozownia w Dzierżonowie, elektrownia Lubachów, stacja pomp Bielbaw SA, kopalnia rud ołowiu i srebra «Silberloch», linia kolejowa «Bystrzycka», zabytkowe statki Muzeum Odry FOMT we Wrocławiu i in.). Przez studia własne, opracowywanie materiałów oświatowo-edukacyjnych, prowadzenie spotkań środowiskowych, warsztatu konserwatorskiego Słuchacze nabywają umiejętności w zakresie dzia-

łań służących promocji, ochronie i konserwacji zabytków techniki.

Inicjatywa ta zyskała wsparcie Międzywydziałowego Studenckiego Koła Naukowego Politechniki Wrocławskiej «Ochrony zabytków techniki HP Nadbor», samorządów gmin Dzierżonów i Świdnica, Funduszu Regionu Wałbrzyskiego oraz Polskiego Komitetu TICCIH, a przede wszystkim Programu Operacyjnego Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w priorytecie I «Edukacja kulturalna i kształcenie kadr kultury».

Słuchaczami są studenci Politechniki Wrocławskiej, z wydziałów: Mechanicznego, Mechaniczno-Energetycznego i Budownictwa: Marcin Bacia, Daniel Dudek, Łukasz Dzięgielewski, Łukasz Gajewski, Piotr Gąsieniec, Szymon Górnicki, Grzegorz Kołodziejczyk, Mariusz Kuczko, Andrzej Libuda, Waldemar Macioła, Paweł Maślak, Maciej Otręba, Marcin Podgórski, Adam Staszczuk, Łukasz Tabaka, Grzegorz Węglarz,



Demontaż ferdeków na barce



Demontaż osłon silnika Ls40

Tomasz Wieloch, Mateusz Wójcik, Marcin Wrześniński, Jacek Zgóra, Paweł Zięzio.

Wykłady, laboratoria, ćwiczenia, praktyki warsztatowe, konsultacje prowadzą: dr hab. prof. nadzw. Stanisław Januszewski, dr inż. Sławomir Łotysz, mgr inż. arch. Agnieszka Rychter, mgr inż. Ryszard Majewicz, Grzegorz Hada-Jasikowski, mgr inż. Wojciech Śledziński. Warsztat konserwatorski (odbudowa zabytkowej lokomotywy Ls40 z 1958 r. i agregatu pompowo-parowego z 1898 r. oraz prace remontowe zabytkowej barki «Ż-2107») realizowany jest zaś pod kierunkiem Stanisława Januszewskiego, Piotr Sarapuka, Mieczysława Balcerkiewicza, Tomasza Dąbrowskiego.

Na półmetku, do końca czerwca działania Szkoły pozostawiły skutki trwałe. Słuchacze prowadzili prace antykorozyjne zabytkowej lokomotywy Ls40 przygotowując ją do położenia nowych powłok malarskich. Z powodzeniem zakończyli też remont silnika spalinowego i wykonali jazdy próbne lokomotywą na boczniczy Sowiogórskiego Muzeum Techniki. Przygotowali wstępną makietę książki «Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości», t. III., która

ukaze się przed V Sowiogórskim Festiwalem Techniki (9–11.09.2007) i Międzynarodowym Warsztatem Naukowym Studentów, w których przygotowaniu biorą czynny udział. Mieli też taki w przygotowaniu konferencji Wrocławskiej Inicjatywy Odrzańskiej «Perspektywy Odrzańskiej Drogi Wodnej», o której w tym numerze szerzej piszemy i poprzedzającej ją 25 czerwca konferencji prasowej. Opracowali stronę internetową Polskiego Komitetu Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (TICCIH) i szereg pomocy dydaktycznych w formie prezentacji multimedialnych zabytków techniki Dolnego Śląska, które we wrześniu przekazane zostaną kilkunastu szkołom regionu Gór Sowich. Formułę Szkoły prezentowali też (Tadeusz Kłodowski, Agnieszka Włosowska) na Międzynarodowym Warsztacie Archeologii Przemysłowej w Bukareszcie (17-22.04.2007) i w trakcie «Sommer-Akademie Oder-Odra» prowadzonej przez Uniwersytet Viadrina we Frankfurcie n/Odrą na zabytkowym lodołamaczu «Kuna», w trakcie rejsu Eisenhüttenstadt–Kostrzyń (8–11.05.2007) i Kostrzyń–Szczecin (6–8.06.2007).



Montaż silnika po remoncie



Przy obrotnicy

Nadchodzą wakacje ale i w tym czasie LSAP znajdzie kontynuację. Będziemy się spotykać w Dzierżoniowie, w Sowiogórskim Muzeum Techniki, tam z początkiem września także na 10-dniowej sesji, której towarzyszyć będą prace kon-

serwatorskie m.in. wagonu towarowego pozyskanego z Odratrans Port we Wrocławiu i magła skrzyniowego z 1908 r., który 26 czerwca sprowadziliśmy z Karpacza

Stanisław Januszewski

Sesja Rady Miejskiej Łodzi

28 czerwca miała miejsce wyjątkowa sesja Rady Miejskiej Łodzi. Trwała 10 godzin, a gorąca dyskusja koncentrowała się wokół jednego punktu – przyszłości mitycznego miejsca Łodzi – Księżego Młyna, dzielnicy na której w toku XIX-wiecznej industrializacji miasta powstały gigantyczne zakłady włókiennicze Scheiblera, Grohmana, Poznańskiego. Dzisiaj to miejsce wyjątkowe w skali wręcz Europy, w pełni zasługujące na wpis na listę dziedzictwa światowego UNESCO.

Radni zaproponowali stworzenie „Parku Kulturowego Księżego Młyna”, co niewątpliwie sprzyjać będzie i ochronie tego wyjątkowego obszaru cywilizacyjnego i jego rewitalizacji, o ile miasto odzyska wpływ na kształtowanie jego oblicza. Istotne to o tyle, że obszar Księżego Młyna zbyt prywatnemu nabywcy, który myśli o kreowaniu tutaj popularnych w Europie na obszarach postindustrialnych loftów, budowie osiedla mieszkaniowego i nowego centrum handlowo-usługowego, hotelowego, rekreacyjnego. Na ile zabytkowa tkanka Księżego Młyna ambicjom tym sprosta i czy ich realizacja nie zburzy jego harmonii? Czy zyskamy, czy stracimy? Dobrze, że radni zauważyli, że współczesne procesy inwestycyjne niosą zabytkom szanse, ale i zagrożenia, i że czynnie manifestują wolę włączania się w proces przeniesienia ku przyszłości tej ikony industrialnej Europy.

W posiedzeniu Rady uczestniczyli także zaproszeni eksperci, wśród nich prof. Stanisław Ja-

nuszewski, który uzasadniając postulat kreowania "Parku Kulturowego Księżego Młyna" prezentował stanowisko Polskiego Komitetu Międzynarodowego Towarzystwa Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego TICCIH, od wielu lat podnoszącego potrzebę intensyfikacji programów ochrony Księżego Młyna i szanse wzbogacenia tym dziełem Listy Dziedzictwa Światowego.



Przędzalnia Scheiblera na Księżym Młynie



Elektrownia zakładu włókienniczego



Księży Młyn – osiedle robotnicze

Nowy eksponat Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT

26 czerwca 2007 r. Komenda Wojewódzka Policji we Wrocławiu przekazała Dzierżoniowskiemu Ośrodkowi Kultury zabytkowy magiel skrzyniowy, który trafił do kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki.

Zbudowano go w 1908 r. Części mechaniczne, żeliwne pochodzą z czeskiej wytwórni H. Hawliczka, zaś drewniana konstrukcja powstała w zakładzie stolarskim Herdy w Świdnicy. Pierwotnie był to magiel o napędzie ręcznym, przez korbę,



Demontaż magła



Budynek pralni



Susarnia skrzyniowa

w latach 30. XX w. zelektryfikowano go. Pracował do lat 90. XX w. w Ośrodku Wypoczynkowym MSW w Karpaczu. Usytuowano go na piętrze obok magazynu czystej i wymaglowanej pościeli. Na parterze budynku usytuowano zaś kotłownię i pralnię oraz suszarnię skrzyniową, co do której ograniczyliśmy się jedynie do wykonania dokumentacji fotograficznej.

W demontażu magła uczestniczyli studenci Politechniki Wrocławskiej, słuchacze Letniej Szkoły Archeologii Przemysłowej, pracując pod kierunkiem Mieczysława Balcerkiewicza i Wojciecha Śledzińskiego. Jego zaś transport możliwy był dzięki pomocy Miejskiego Zakładu Wodociągowego w Dzierżoniowie, który łaskawie użył nam samochodu.

Dziękujemy ofiarodawcy zabytku, studentom PWr., i wszystkim, którzy pomogli w jego przewiezieniu do dzierżoniowskiej parowozowni, także Burmistrzowi Dzierżoniowa – Markowi Piorunowi, który z sercem zaangażował się w dzieło wzbogacenia kolekcji muzealnej SMT FOMT.

Stanisław Januszewski

W gazetach (lub czasopismach) napisali, w TV pokazali...

„Najazd”

„Z Wenecji wyprowadza się rocznie 2500 osób. W tym tempie w 2030 roku w mieście nikt nie pozostanie – pisze „La Republica”. 14 lat później także Polska będzie niezamieszkała. „W ciągu ostatnich 2 lat wyjechało stąd 2 mln. ludzi” – twierdzi Gazeta Wyborcza.” („COSMOPOLITAN”, LISTOPAD 2006, STR. 176).

Pozornie istotnie – te gazety (lub czasopisma) mają rację. Z samego lotniska we Wrocławiu co rusz startuje samolot na Wyspy Brytyjskie pełen Polaków. A o ileż więcej wyjeżdża począwszy od 1990 roku! Rzekłbyś cała Armia (nawet nie tylko Polaków, i to z rodzinami!) Choć ich nikt nie przymuszał. Dawniej – i owszem. Np.

w latach 70. XX w. (szczególnie z Górnego Śląska w ramach tzw. „łączenia rodzin”). Tyleż samo w słynnym roku 1968. A ileż w latach 1946-56! Albo 1944/45. Np. z Warszawy ! lub 1939 – 1944 z całej ówczesnej Polski. Można też z grubsza powiedzieć, że wyjeżdżano albo na Zachód i to całymi społecznościami. Przed rokiem 1938 z Polski za tzw „chlebem” do Ameryki Płd wyjeżdżały całe wsie. Do dziś odnajdziemy tam wiele miejscowości o nazwie Warszawa. Ale im bardziej zagłębiamy się w przeszłość okazuje się, że w procesie wyjeżdżania coraz bardziej dominuje kierunek wschodni wyjeżdżania naszych całych społeczności. I tak: Społeczność profesorów Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie nagle wyjechała swego czasu do Niemiec. A profesorów Uniwersytetu Jana Kazimierza we Lwowie na pobliskie wzgórze. Natomiast Ci, którzy nie brali udziału w owym wyjeździe wyjechali niebawem do Wrocławia – z którego też w bardzo w krótkim czasie przed ich przyjazdem wyjechali niemal wszyscy jego mieszkańcy . Ale już pewna grupa oficerów (cirka 25 tys. osób) już wyraźnie wyjechała w kierunku wschodnim. Poprzez Moskwę głównie do nieznanych nikomu małych miejscowości takich jak np. Katyń, innych. Cofając się dalej wstecz kierunek wschodni wyjeżdżania osiąga swoje apogeum w czasie najazdów Tatarów na ziemię Naszych Przodków. Należy także podkreślić fakty towarzyszące procesom takiego wyjeżdżania jak np. po tym najeździe czy też pod koniec wojny 30-letniej „tygodniami na Śląsku można było nie spotkać drugiego człowieka”. Dowodem czego jest znana Kaplica Czaszek w Kudowie – Czermej. A mimo to nasze miasta i ziemię nie wyludniły się jak np. miasta odkrywane pod piaskami przez archeologów czy w dżunglach przez podróżników.

Tak więc pozornie – te gazety (lub czasopisma) mają rację. W rzeczywistości jednak podają informacje tendencyjne i jednostronne – nie pisząc, że równocześnie i równoległe trwa także proces przyjeżdżania i wprowadzania się.

W ostatnim tysiącleciu, np. zarówno na ziemi polskiej, na Śląsk czy do Wrocławia przyjeżdżało bardzo dużo ludzi. Przypomnijmy tyl-

ko tych najliczniejszych przybyszów mniej więcej w kolejności ich przybywania.

Z południa: Czechów i Austriaków.

Z północy: Wikingów, Prusów, Litwinów, Szwedów, Prusaków i Niemców.

Z zachodu: Walończyków, Żydów, Niemców, Holendrów, Francuzów, Prusaków, Niemców.

Ze wschodu: Mongołów, Turków, Tatarów, Rusów, Rusinów i Rosjan. Obywateli Związku Radzieckiego różnej narodowości oraz obywateli państw byłego Związku Radzieckiego.

Na progu trzeciego tysiąclecia kierunek wschodni będzie dalej dominującym kierunkiem przyjeżdżania Arabów, Azjatów a perspektywnie: Chińczyków. Przygotowujemy się do tego dobrze każdego dnia kupując masowo ich produkty za to sprzedając im nasze huty i stocznie.

Tymczasem – przeżywamy masowy najazd inwestorów. Trudno ich jednak sklasyfikować tak jak dotąd. Niepisana poprawność polityczna gazet (lub czasopism) tego zabrania. Na straży ich tożsamości stoi też stosowna ustawa o ochronie danych osobowych. Przybywają zaś z całego Świata. Głównie samolotami, które lądują szczęśliwie na naszych lotniskach. A nie poza lotniskami. I tak niech pozostanie jak najdłużej.

Być może z Wenecji wyprowadza się rocznie 2500 osób. Być może niektórzy z tych wyprowadzających wprowadzi się do „Wenecji Północy”? Wrocław zamieszkuje dziś ok. 700 000 osób. Lub do Rzeczypospolitej Polskiej, która też jest póki co raczej zamieszkała. W 2030 Wrocław, a w 2044 roku Polska będzie zamieszkała. Świadczyć o tym może futurystyczna mapa Europy jaką podobno pokazała jedna ze znanych TV arabskojęzycznych (i arabskopiśmiennych). Widnieje na niej Polska , choć inne (obecne kraje) – nie.

Oby tylko była zamieszkała i administrowana przez obywateli Polski w większości pochodzenia polskiego. Czego życzy Wszystkim Polakom wyjeżdżający rzadko ale zawsze przyjeżdżający do Polski, obywatel polski pochodzenia w większości polskiego

Kapitan „NEMO”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

**H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”
Redaktor Marian Kosicki, e-mail m.kosicki@chello.pl; red. techn. Marek Battek**

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