

# PROSTO Z POKŁADU



Biuletyn do pobrania na stronie  
[www.nadbtor.pwr.wroc.pl](http://www.nadbtor.pwr.wroc.pl)

Biuletyn Nr 52

Rok V

Grudzień 2007 r.

GUS Wrocław

## Żegluga śródlądowa w Polsce w latach 2001–2005

Ukazało się właśnie drugie wydanie publikacji o żegludze śródlądowej w Polsce, będące kontynuacją edycji z 2001 roku. Publikacja zawiera informacje o drogach wodnych śródlądowych, taborze żeglugi śródlądowej, przewozach ładunków i pasażerów śródlądowym transportem wodnym, relacjach ekonomicznych w przedsiębiorstwach, nakładach inwestycyjnych oraz o zatrudnieniu i wynagrodzeniach.

Treść obecnej edycji wzbogacono m.in. o tablice zawierające informacje o krajowych i międzynarodowych relacjach przewozowych w podziale na grupy przewożonych ładunków.

### Wyniki działalności

Obecna sieć dróg wodnych została ukształtowana przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe budowane głównie w XVIII i XIX wieku. Polska sieć dróg wodnych obejmuje 3638 km dróg żeglownych, ale tylko niewielka ich część ma większe znaczenie transportowe. Podstawowym utrudnieniem dla żeglugi są występujące na wielu odcinkach zbyt małe głębokości minimalne, co uniemożliwia korzystanie z taboru o większej ładowności.

W rezultacie dominują w Polsce przewozy na trasach krótkich i lokalnych. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych Dz. U. z 2002 r. Nr 77, poz. 695) wymagania stawiane drogom klasy IV i V spełnia 5,5% ich długości. Drogi te zapewniają parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, pozwalając na eksploatację statków powyżej 1000 ton ładowności. Do dróg wodnych o parametrach klas międzynarodowych należą w Polsce:

- rzeka Wisła: – od ujścia Przemszy do połączenia z Kanałem Łęczańskim (oddanym do użytku w 2003 r.) 37,5 km (klasa IV),

- od Płocka do Włocławka 55,0 km (klasa Va)
- Martwa Wisła 11,5 km (klasa Vb)
- rzeka Odra – ujściowe odcinki od Ognicy 86,5 km (klasa Vb)
- jezioro Dąbie – do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi 9,5 km (klasa Vb)

Systematycznie zmniejsza się stan ilościowy taboru żeglugi śródlądowej. Wycofywane są z eksploatacji te jednostki, dla których koszty remontu przekraczają możliwości właściciela taboru bądź nie znajdują uzasadnienia ekonomicznego. W 2005 r. w porównaniu do 2001 r. zmniejszyła się liczba taboru holowniczego (pchacze oraz holowniki) o 9% (z 278 do 253 sztuk), barek bez własnego napędu (barki do pchania i do holowania) o ok. 4% (z 500 do 479 sztuk) oraz barek z własnym napędem o ok. 3% (z 98 do 95 sztuk). Jednocześnie odnotowano stabilizację w liczbie statków pasażerskich, co jest związane z rozwojem usług turystycznych.

Większość taboru żeglugi śródlądowej jest zdekapitalizowana. Jego wiek znacznie przekracza normatywny okres użytkowania. Eksploatacja taboru jest możliwa dzięki stałej jego modernizacji. Według danych za 2005 r. ok. 81% eksploatowanych pchaczy oraz ponad 58% barek do pchania zostało wyprodukowanych przed 1979 r. Prawie wszystkie użytkowane barki z własnym napędem (ok. 92%) pochodzą z lat 50. i 60. W strukturze rodzajowej taboru żeglugi śródlądowej dominują jednostki wykorzystywane w systemie pchanym. Na ten rodzaj przypada 83,5% ogółu taboru, którym w 2005 r. przewieziono 86,8% ładunków. Rola barek do holowania była znikoma.

Udział żeglugi śródlądowej w obsłudze transportu w Polsce jest niewielki i kształtuje się na poziomie 0,7% wielkości przewozów w tonach oraz 0,4% całkowitej pracy przewozowej.

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

Polskim taborem żeglugi śródlądowej w 2005 r. przewieziono 9607 tys. ton ładunków, tj. o 9,8% więcej niż w 2004 r., o 20,6% więcej niż w 2003 r., o 24,3% więcej niż w 2002 r. oraz o 6,3% mniej niż w 2001 r. Wykonano pracę przewozową wynoszącą 1277 mln tonokilometrów, tj. o 19,8% więcej niż w 2004 r., o 46,4% więcej niż w 2003 r., 13,4% więcej niż w 2002 r. oraz o 1% więcej niż w 2001 r.

Na ogólny wzrost przewozów żegluga śródlądową wpłynęło głównie zwiększenie przewozów w komunikacji międzynarodowej, której udział wzrósł z 37,8% w 2003 r. do 53,5% w 2005 r. Od 1 maja 2004 r. zniesione zostały bariery dostępu do rynku Unii Europejskiej dla polskich przewoźników. Statki śródlądowe zarejestrowane pod polską flagą mogą już bez ograniczeń ilościowych wykonywać przewozy międzynarodowe oraz podejmować przewozy kabotażowe w krajach członkowskich Unii Europejskiej, do tej pory niemal niedostępne dla polskich armatorów. W największym stopniu wzrosły przewozy ładunków obcych między portami zagranicznymi (w 2004 r. trzykrotny, a w 2005 r. pięciokrotny wzrost w porównaniu do 2003 r.). Zwiększyły się również przewozy ładunków importowanych (wzrost o 91,5% w porównaniu do 2003 r.) oraz eksportowanych (12% wzrost), z czego 97,5% przypada na eksport do Niemiec. W strukturze przewożonych ładunków w komunikacji międzynarodowej w 2005 r. dominowały przewozy minerałów surowych i przetworzonych (ok. 35%), mineralnych paliw stałych (ok. 24%), wyrobów metalowych (ok. 10%). Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w komunikacji międzynarodowej w 2005 r. wyniosła ok. 212 km.

W komunikacji krajowej przewozy ładunków w 2005 r. zmalały o ok. 10% w porównaniu do 2003 r. i o ok. 11% w porównaniu do 2004 r. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku wyniosła w 2005 r. 42 km (w 2003 r. i 2004 r. – 48 km).

W podziale na grupy ładunkowe obsługiwane przez transport wodny śródlądowy występowała zdecydowana dominacja minerałów surowych i

przetworzonych, które w 2004 r. stanowiły ok. 66%, a w 2005 r. ok. 67% przewozów krajowych, mineralnych paliw stałych (w 2004 r. i 2005 r. odpowiednio o ok. 12% i 15%) oraz rudy żelaza (w 2004 r. i 2005 r. odpowiednio o ok. 9% i 6%).

Oprócz przewozów towarów żegluga śródlądowa realizuje przewozy pasażerów, które są istotnym elementem oferty turystycznej. Liczba przewiezionych pasażerów ogółem w 2005 r. pozostawała niemal na niezmiennym poziomie w porównaniu do 2003 r. (2003 r. – 1010 tys., 2005 r. – 1016 tys. pasażerów). Zmniejszyła się natomiast liczba przewiezionych pasażerów w komunikacji międzynarodowej w związku z ograniczeniem rejsów związanych z handlem wolnocłowym (przewozy w żegludze międzynarodowej w 2005 r. były o 97,2% mniejsze niż w 2003 r.). Żegluga pasażerska prowadzona jest obecnie m.in. w rejonie Szczecina (Dolna Odra, Zalew Szczeciński), w okolicach Wrocławia (na Odrze), Krakowa, Warszawy i Płocka (na Wiśle), na Kanale Elbląskim oraz na Jeziorach Mazurskich.

Wartość nakładów inwestycyjnych na środki trwałe w 2005 r. podmiotów prowadzących działalność w zakresie żeglugi śródlądowej, w których liczba pracujących przekracza 9 osób wyniosła 18096 tys. zł, w tym wartość nakładów na budynki i budowle stanowiła 5,8%, na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia 2,4%, a na środki transportu 91,8%.

W porównaniu do 2003 r. wartość nakładów na środki trwałe wzrosła ponad dwukrotnie. Przeciętne zatrudnienie w jednostkach żeglugi śródlądowej, w których liczba pracujących przekracza 9 osób wyniosło w 2005 r. 540 osób i było o 20,8% niższe niż w 2003 r.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w tych jednostkach ukształtowało się na poziomie 2899,6 zł, tj. o 20,9% wyższym niż w 2003 r.

Dane zamieszczone w publikacji pochodzą z badań statystycznych GUS. W 2005 r. badaniem objęto 263 jednostki.

#### DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE ŻEGLOWNE (w kilometrach)

	2001	2002	2003	2004	2005
OGÓLEM	3812	3640	3643	3638	3638
w tym eksploatowane	2739	3094	3024	3306	3323
Rzeki żeglowne	2540	2430	2425	2403	2403
w tym eksploatowane	1497	1954	1823	2093	2110
Jeziora żeglowne	315	260	260	260	260
w tym eksploatowane	315	260	260	260	260
Sztuczne drogi wodne	957	950	958	975	975
w tym eksploatowane	927	880	941	953	953
w tym:					
Kanały	367	338	331	331	331
Zbiorniki	108	96	88	–	–
Skanalizowane odcinki rzek	482	516	539	644	644

TABOR ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO (stan w dniu 31 XII)

	2001	2002	2003	2004	2005
Holowniki	27	20	17	14	11
moc w kW	4002	2402	2960	2417	1733
Pchacze	251	239	242	243	242
moc w kW	67484	64995	64249	65605	66136
Barki	598	582	590	587	574
nośność w tys. t wymierzonych	282	273	278	283	283
Barki z własnym napędem	98	92	95	93	95
moc w kW	23423	22154	23171	22575	24357
nośność w tys. t wymierzonych	46	43	46	46	50
Barki do holowania	14	6	8	5	4
nośność w tys. t wymierzonych	2	1	1	1	1
Barki do pchania	486	484	487	489	475
nośność w tys. t wymierzonych	234	229	231	236	232
Statki pasażerskie <sup>a</sup>	104	111	87	97	103
moc w kW	26503	27420	10534	15100	15282
miejsca pasażerskie	12654	13317	9335	8357	9597

<sup>a</sup> W latach 2001 i 2002 łącznie z żeglugą przybrzeżną.

PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŚRÓDLĄDOWYM TRANSPORTEM WODNYM  
WEDŁUG RODZAJU ŚRODKA TRANSPORTU (w tys. t)

	2001	2002	2003	2004	2005	2001 = 100
OGÓŁEM	10255	7729	7968	8747	9607	93,7
Barki z własnym napędem	1025	853	776	994	1269	123,8
Barki z własnym napędem	376926	345515	276423	387686	475218	126,1
Barki bez własnego napędu	886603	780203	595296	678691	801548	90,4
w tym pchane	885157	780073	594738	678220	801505	90,5
Tratwy holowane	67	66	–	–	–	x

Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km

	2001	2002	2003	2004	2005	2001 = 100
OGÓŁEM	123	146	109	122	133	108,1
Barki z własnym napędem	368	405	356	390	374	101,6
Barki bez własnego napędu	96	114	83	88	96	100,0
w tym pchane	97	114	83	88	97	100,0
Tratwy holowane	5	4	x	x	x	x

PRZEWOZY ŁADUNKÓW ŚRÓDLĄDOWYM TRANSPORTEM WODNYM OGÓŁEM W 2005 R.

	Tony w tys.	2004 =100	Tonokilometry w tys.	2004 =100	Śr. odległość przewozu 1 tony ładunku w km
OGÓŁEM	9607	109,8	1276766	119,7	133
Przewozy ładunków barkami z własnym napędem	1269	127,7	475218	122,6	374
Przewozy ładunków barkami bez własnego napędu	8338	107,5	801548	118,1	96
w tym w zestawach pchanych	8302	107,4	801505	118,2	97
Zboża.	134	311,6	56865	323,0	424
Artykuły spożywcze i pasze	82	110,8	37930	106,5	463
Nasiona i owoce oleiste oraz tłuszcze	124	147,6	60571	147,9	488
Mineralne paliwa stałe.	1908	126,4	377268	116,4	198
w tym węgiel kamienny i brykiety	1886	126,2	362697	115,1	192
Ruda żelaza, odpady żelaza i stali, pył wielkopieczowy	681	83,0	149640	86,3	220
Ruda i odpady metali nieżelaznych	70	80,5	42254	96,8	604
Wyroby metalowe	597	116,1	136668	96,0	229

Cement, wapno, pozostałe gotowe materiały budowlane	341	262,3	93476	257,7	274
Minerały surowe i przetworzone	4818	105,4	176404	140,9	37
Nawozy naturalne i sztuczne	396 73,1	112643	125,3	284	
Pozostałe chemikalia	281	126,0	6805	150,9	24
Masa papiernicza i makulatura	47	88,7	8348	95,1	178
Wyroby gotowe z metali	43	130,3	8747	51,9	203
Pozostałe	85	653,8	9147	175,6	108

#### PRZEWOZY PASAŻERÓW ŚRÓDLĄDOWYM TRANSPORTEM WODNYM<sup>a</sup>

	2001	2002	2003	2004	2005	2003 = 100
Liczba pasażerów w tys.						
OGÓŁEM	1637	1648	1010	841	1016	100,6
w tym komunikacja międzynarodowa	607	518	286	42	8	2,8
W tys. pasażerokilometrów						
OGÓŁEM	41927	37061	19496	14837	15478	79,4
w tym komunikacja międzynarodowa	23570	19022	6733	1635	380	5,6
Średnia odległość przewozu 1 pasażera w km						
OGÓŁEM	26	22	19	18	15	78,9
w tym komunikacja międzynarodowa	39	37	24	39	48	200,0

<sup>a</sup> W latach 2001 i 2002 łącznie z żeglugą przybrzeżną.

## Od ekologicznego domu do zrównoważonego miasta

Takim był temat wystąpienia w Klubie Techniki na DP „Wróblin” dr hab. inż. Wojciecha Halickiego z Instytutu Ekologii Stosowanej w Skórzynie, który miał miejsce 5 grudnia.

Autor prezenował wyniki swoich kilkuletnich prac, które pozwoliły mu na stworzenie w pełni ekologicznego domu – siedziby Instytutu Ekologii Stosowanej w Skórzynie. Obecnie uczestniczy w pracach projektowych pierwszego zrównoważonego miasta, które ma powstać w okolicach Siewierza pod Katowicami. Jak może funkcjonować dom bazujący wyłącznie na własnej energii, czy koniecznym jest podłączenie się do sieci wodociągowej, czy dom i jego otoczenie mogą wpłynąć na lokalną poprawę bioróżnorodności przyrodniczej? Te i inne zagadnie-

nia prezentowane były podczas wykładu. Można się było wiele dowiedzieć o projektowanym zrównoważonym mieście, którego budowa rozpocząć się ma już za dwa lata. Zastosowane tam rozwiązania nie tylko, że dalece minimalizują negatywny wpływ zabudowy na środowisko, ale powodują, że teren przeznaczony pod budowę miasta stanie się z przyrodniczego punktu widzenia bardziej atrakcyjny i przyczyni się do lepszej ochrony i racjonalnego wykorzystania lokalnych zasobów środowiska naturalnego.

Dr hab. inż. Wojciech Halicki (ur. 1966), odbył studia w zakresie inżynierii środowiska. Jest doktorem nauk biologicznych, specjalistą z zakresu ekologii ogólnej. Od roku 2001 kieruje założonym przez



wszystkich sieci związanych z różnymi formami transportu w transeuropejskiej sieci transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego i lotniczego w przewozach pasażerskich i towarowych oraz transportu kombinowanego. Biała Księga zwraca uwagę, że potencjał żeglugi śródlądowej pozostaje niewykorzystany mimo, że posiada ona szereg zalet. Zgodnie z zapisami dokumentu w interesie Europy leży poprawa kondycji żeglugi śródlądowej.

Kolejnym dokumentem wyznaczającym standardy dla zintegrowanej z europejską siecią Odrzańską Drogą Wodną jest decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (**Sieć TEN-T**). Decyzja w art. 11 określiła między innymi parametry akwenów transportowych, które tworzą transeuropejską sieć transportową wymagania dla takich akwenów powinny odpowiadać przynajmniej IV klasie drogi wodnej. W art. 14 decyzja podkreśliła znaczenie dla europejskiej sieci transportu kombinowanego łączące różne rodzaje transportu w tym transport rzeczny. Przed rozszerzeniem Unii Europejskiej w 2004 r. decyzja została zmieniona decyzją nr 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą decyzje nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Zmiana przedłużyła do roku 2020 okres rozbudowy sieci. Nowelizacja wprowadziła zasadę monitorowania i wspólnego zarządzania ruchem na akwenach transportowych spełniających standardy transeuropejskiej sieci transportowej oraz przesądziła o budowie Kanału Odra-Łaba-Dunaj.

Rangę transportu rzecznoego oraz działania jakie należy podjąć by uzyskać on właściwe miejsce w systemach transportowych państw UE prezentuje *Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej* z 23 stycznia 2006 r. zwany **NAIADES**. Jak stwierdza dokument w latach 2006-2013 UE zobowiązała się do realizacji celu, jakim jest przejście na mniej energochłonne, czystsze oraz bezpieczniejsze formy transportu jakim jest żegluga śródlądowa Uwzględniając fakt, że żegluga śródlądowa często stanowi formę transportu transgranicznego, konieczne są działania zarówno na poziomie krajowym jak i wspólnotowym. Program jest adresowany do wszystkich szczebli administracji odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową, do samej branży, w tym partnerów społecznych, a także do państw członkowskich odpowiadających za infrastrukturę, do Komisji oraz pozostałych instytucji. Program określa nowe zadania, którymi powinni zająć się jego adresaci. Są to nowe rynki, flota, zatrudnienie i kwalifikacje oraz wizerunek

Troska o kształt takich rzek jak Odra emanuje nie tylko z prawodawstwa europejskiego. Oenztowska Komisja Gospodarcza jest autorem umowy

wskazującej drogi wodne o istotnym znaczeniu dla gospodarki Europy. Akt nazywany jest **Umową AGN** Sygnatariusze przystępujący do umowy zobowiązują się do utrzymywania w odpowiednim standardzie określonych w umowie akwenów. Jednym z akwenów jest Odrzańska Droga Wodna leżąca na przebiegu trasy E-30, która prowadzi ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy. Inną arterią związaną z Odrzańską Drogą Wodną jest droga wodna E-20 łącząca Łabę z Dunajem.

Innym aktem nie wydanym przez organy Unii Europejskiej nakreślającym wizję Odrzańskiej Drogi Wodnej jest obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*. **Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju** podkreśla w części poświęconej żegludze śródlądowej że polska żegluga ma niewielkie znaczenie w krajowym i europejskim systemie transportu. Wynika to przede wszystkim z tego, że Polska należy do krajów o skąpych zasobach wodnych, z braku inwestowania w rozwój dróg wodnych oraz z zaniedbań w robotach utrzymaniowych. Według koncepcji większe znaczenie ma właściwie tylko droga wodna Odry. Zarówno potrzeby transportowe, jak i realizacja Dyrektywy UE nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie rozwoju europejskiej sieci transportowej, wskazują na konieczność kontynuowania zabudowy hydrotechnicznej rzek w celu wprowadzenia w Polsce dróg wodnych klasy europejskiej. Alternatywą dla modernizacji dróg wodnych jest zaspokajanie przyszłych polskich potrzeb transportowych wyłącznie poprzez rozbudowę sieci transportu lądowego, która jednak z ekologicznego punktu widzenia jest bardziej szkodliwa niż hydrotechniczna zabudowa rzek. Koncepcja wspomina, że prognozy przewozów przewidują wzrost wielkości ładunków przewożonych żeglugą śródlądową o 60–100%. Wiąże się z tym zamiar modernizacji urządzeń drogi wodnej Odry i jej powiązania z siecią wodną Niemiec oraz pozostałą siecią wodną Polski (Warta – Noteć – Wisła), jak też połączenie Odry i Łaby z Dunajem. Przewiduje się kontynuację modernizacji Odry skanalizowanej na odcinku Koźle – Brzeg Dolny. Utrzymanie warunków dla żeglugi poniżej stopnia Brzeg Dolny, z uwagi na postępującą erozję zagrażającą przerwaniem żeglugi długotrasowej na Odrze, wymaga pilnej budowy stopnia wodnego Malczyce. W części poświęconej gospodarce wodnej koncepcja powtarza, że stan ilościowy i jakościowy zasobów wodnych kraju stanowi jeden z podstawowych problemów strategicznych Polski i może warunkować jej rozwój cywilizacyjny. Podkreśla również ponadregionalny charakter Odry oraz konieczność jej modernizacji. Z przytoczonych powyżej zapisów kon-

wszystkich sieci związanych z różnymi formami transportu w transeuropejskich sieciach transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego, morskiego i lotniczego w przewozach pasażerskich i towarowych oraz transportu kombinowanego. Biała Księga zwraca uwagę, że potencjał żeglugi śródlądowej pozostaje niewykorzystany mimo, że posiada ona szereg zalet. Zgodnie z zapisami dokumentu w interesie Europy leży poprawa kondycji żeglugi śródlądowej.

Kolejnym dokumentem wyznaczającym standardy dla zintegrowanej z europejską siecią Odrzańską Drogą Wodną jest decyzja nr 1692/96 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (**Sieć TEN-T**). Decyzja w art. 11 określiła między innymi parametry akwenów transportowych, które tworzą transeuropejską sieć transportową wymagania dla takich akwenów powinny odpowiadać przynajmniej IV klasie drogi wodnej. W art. 14 decyzja podkreśliła znaczenie dla europejskiej sieci transportu kombinowanego łączące różne rodzaje transportu w tym transport rzeczny. Przed rozszerzeniem Unii Europejskiej w 2004 r. decyzja została zmieniona decyzją nr 884/2004/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniającą decyzje nr 1692/96/WE w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Zmiana przedłużyła do roku 2020 okres rozbudowy sieci. Nowelizacja wprowadziła zasadę monitorowania i wspólnego zarządzania ruchem na akwenach transportowych spełniających standardy transeuropejskiej sieci transportowej oraz przesądziła o budowie Kanału Odra-Łaba-Dunaj.

Rangę transportu rzeczno-ekologicznego oraz działania jakie należy podjąć by uzyskać on właściwe miejsce w systemach transportowych państw UE prezentuje *Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej* z 23 stycznia 2006 r. zwany **NAIADES**. Jak stwierdza dokument w latach 2006-2013 UE zobowiązała się do realizacji celu, jakim jest przejście na mniej energochłonne, czystsze oraz bezpieczniejsze formy transportu jakim jest żegluga śródlądowa. Uwzględniając fakt, że żegluga śródlądowa często stanowi formę transportu transgranicznego, konieczne są działania zarówno na poziomie krajowym jak i wspólnotowym. Program jest adresowany do wszystkich szczebli administracji odpowiedzialnych za żeglugę śródlądową, do samej branży, w tym partnerów społecznych, a także do państw członkowskich odpowiadających za infrastrukturę, do Komisji oraz pozostałych instytucji. Program określa nowe zadania, którymi powinni zająć się jego adresaci. Są to nowe rynki, flota, zatrudnienie i kwalifikacje oraz wizerunek

Troska o kształt takich rzek jak Odra emanuje nie tylko z prawodawstwa europejskiego. Oenztowska Komisja Gospodarcza jest autorem umowy

wskazującej drogi wodne o istotnym znaczeniu dla gospodarki Europy. Akt nazywany jest **Umową AGN** Sygnatariusze przystępujący do umowy zobowiązują się do utrzymywania w odpowiednim standardzie określonych w umowie akwenów. Jednym z akwenów jest Odrzańska Droga Wodna leżąca na przebiegu trasy E-30, która prowadzi ze Sztokholmu, wzdłuż wschodnich szwedzkich wód przybrzeżnych, w poprzek Bałtyku do Świnoujścia, Odrą, projektowanym Kanałem Odra-Dunaj do Devina koło Bratysławy. Inną arterią związaną z Odrzańską Drogą Wodną jest droga wodna E-20 łącząca Łabę z Dunajem.

Innym aktem nie wydanym przez organy Unii Europejskiej nakreślającym wizję Odrzańskiej Drogi Wodnej jest obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*. **Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju** podkreśla w części poświęconej żegludze śródlądowej że polska żegluga ma niewielkie znaczenie w krajowym i europejskim systemie transportu. Wynika to przede wszystkim z tego, że Polska należy do krajów o skąpych zasobach wodnych, z braku inwestowania w rozwój dróg wodnych oraz z zaniedbań w robotach utrzymaniowych. Według koncepcji większe znaczenie ma właściwie tylko droga wodna Odry. Zarówno potrzeby transportowe, jak i realizacja Dyrektywy UE nr 1692/96/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie rozwoju europejskiej sieci transportowej, wskazują na konieczność kontynuowania zabudowy hydrotechnicznej rzek w celu wprowadzenia w Polsce dróg wodnych klasy europejskiej. Alternatywą dla modernizacji dróg wodnych jest zaspokajanie przyszłych polskich potrzeb transportowych wyłącznie poprzez rozbudowę sieci transportu lądowego, która jednak z ekologicznego punktu widzenia jest bardziej szkodliwa niż hydrotechniczna zabudowa rzek. Koncepcja wspomina, że prognozy przewozów przewidują wzrost wielkości ładunków przewożonych żeglugą śródlądową o 60–100%. Wiąże się z tym zamiar modernizacji urządzeń drogi wodnej Odry i jej powiązania z siecią wodną Niemiec oraz pozostałą siecią wodną Polski (Warta – Noteć – Wisła), jak też połączenie Odry i Łaby z Dunajem. Przewiduje się kontynuację modernizacji Odry skanalizowanej na odcinku Koźle – Brzeg Dolny. Utrzymanie warunków dla żeglugi poniżej stopnia Brzeg Dolny, z uwagi na postępującą erozję zagrażającą przerwaniem żeglugi długotrasowej na Odrze, wymaga pilnej budowy stopnia wodnego Malczyce. W części poświęconej gospodarce wodnej koncepcja powtarza, że stan ilościowy i jakościowy zasobów wodnych kraju stanowi jeden z podstawowych problemów strategicznych Polski i może warunkować jej rozwój cywilizacyjny. Podkreśla również ponadregionalny charakter Odry oraz konieczność jej modernizacji. Z przytoczonych powyżej zapisów kon-

cepcji wynika, że istotnym problemem rozwoju naszego państwa jest zasobność w wodę. Wydaje się, że aby poprawić bilans wodny naszego kraju wystarczy wyhamować przepływ wody w dorzeczach. Takie efekty osiąga się przez regulację dorzecza i budowę stopni wodnych oraz zbiorników. Kwestia skromnych zasobów wody, suszy, powodzi ma podłoże braku kontynuacji rozpoczętych przed wieloma dziesięcioleciami inwestycji wodnych na Odrze oraz na Wiśle. Z pewnością zasobność Odry w wodę nie jest przyczyną upadku na niej transportu wodnego. W transporcie rzeczonym znane są takie akweny, których zasilenie w wodę jest niewielkie, a są przystosowane do statków rzecznych o nośności kilku tysięcy ton. Takimi akwenami są kanały żeglugowe.

Przytoczone powyżej dokumenty i akty prawne dowodzą, że zarówno Unia Europejska jak i Polska widzą Odrzańską Drogę Wodną jako istotny element europejskiej sieci transportowej. Istotną rolę w realizacji tych wizji odgrywa społeczność lokalna, wynika to z nadrzędnej w Europie roli zasady subsidiarności. Jednak w związku ze skomplikowanymi losami Odry, po zakończeniu II wojny światowej, znacznej część mieszkańców Nadodrza nie dane było bliżej poznać rzekę. Obecnie mieszkańcy Nadodrza wiedzą, że chcą z Odry korzystać i chcą aby rzeka była piękna. Czy stać nas na utrzymywanie wyłącznie rzek pięknych? Czy nasze rzeki nie mogą być piękne, bezpieczne i gospodarczo przydatne? Na te pytania możemy sobie spróbować odpowiedzieć sami, ale przede wszystkim odpowiedzieć musi sobie na nie państwo, a właściwie budżet państwa. Państwo jako właściciel Odry zobowiązane jest do inwestowania w rzekę a następnie ma prawo do czerpania z niej korzyści.

**Transport na Odrzańskiej Drodze Wodnej przyniesie wiele korzyści państwu i społeczeństwu. Oto niektóre z nich:**

1. Wzrost sum z opłaty za korzystanie z wody – Żegluga śródlądowa to jedyny rodzaj transportu, który płaci za korzystanie z dróg, po których się porusza. Rozbudowa infrastruktury odrzańskiej a także pojawienie się dodatkowych usług żeglugowych np. opłaty postojowej, pozyskiwane z rzeki kruszywo, usługi magazynowe, usługi portowo-przeładunkowe, połów ryb spowoduje zwiększenie sum za opłaty żeglugowe, które pobierane są przez państwo. Ocenia się, że tylko sam transport wodny umożliwia zwrot kosztów inwestycji wodnych na akwenach po ok. 10 latach eksploatacji.

2. Pojawią się opłaty tranzytowe – dzięki budowie połączenia Odra, Łaba, Dunaj przez nasz kraj będzie przepływał znaczny potok ładunków pochodzących z różnych stron kontynentu. Statki przepływające tranzytem drogą E-30 będą dokonywały opłat za korzystanie z naszego odcinka tego akwenu.

3. Poprawi się stan środowiska naturalnego – około 1/3 wszystkich zanieczyszczeń emituje trans-

port. Po przerzuceniu znacznej części ładunków na transport wodny spadnie ich emisja gdyż jeden statek zabiera na pokład ładunek jaki musiałyby przewieźć kilkadziesiąt samochodów ciężarowych

4. Zmniejszy się ilości wypadków i zatorów samochodowych – zdjęcie części ładunków z naszych dróg spowoduje zmniejszenie ruchu samochodów ciężarowych to oczywiście wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo ruchu i poprawi przepustowość dróg kołowych.

5. Transport wodny jest transportem tanim w eksploatacji – Statek zabierający na pokład kilka tysięcy ton ładunku obsługują trzy osoby. Tą samą ilość ładunku przewożonego transportem kołowym musiałyby obsługiwać kilkadziesiąt kierowców. Ilość paliwa jaka jest konieczna do przewiezienia ładunku statkiem jest znacznie mniejsza niż dla przetransportowanie jej samochodami, czy koleją. Statki w porównaniu z innymi środkami transportu są długowieczne, mogą być eksploatowane nawet kilkadziesiąt lat.

6. Budowa dróg wodnych jest tańsza niż budowa innych arterii komunikacyjnych – Budowa 1 stopnia wodnego to koszt ok. 320 milionów złotych, budowa 1 kilometra autostrady to ok. 32 miliony złotych, budowa 1 kilometra linii kolejowej to ok. 16 milionów złotych. Oznacza to, że za koszt budowy śluzy rzecznej możemy wybudować 10 kilometrów autostrady, 20 kilometrów linii kolejowej natomiast stopień wodny poprawia warunki transportu na 30-80 km drogi wodnej. Rozbudowa rzek wyłącznie pod kątem żeglugi śródlądowej jest tańsza niż budowa autostrad i linii kolejowych.

7. Powstaną nowe ośrodki przemysłowe – Po modernizacji droga wodna jest gotowa przyjąć z obszarów Nadodrza i wywieźć w głąb Europy do największych centrów przemysłowo-handlowych rocznie towar o łącznej masie 20 mln t. Taką arterią komunikacyjną będzie zainteresowanych wielu inwestorów, którzy będą szukali siedzib dla własnej produkcji w rejonie Nadodrza.

8. Przystosowane możliwości państwa do obrotu handlowego prowadzonego transportem mającym priorytetowe znaczenie w UE – Kiedyś nasz wschodni sąsiad blokował dostęp do swojego rynku przez nie dostosowaną do reszty kontynentu szerokość torów kolejowych. Głównym powodem takiej polityki była chęć odizolowania się Rosji od reszty kontynentu.

Do przywrócenia transportu na Odrze konieczna jest regulacja dorzecza. Jej przeprowadzenie przyniesie także wiele bezpośrednich korzyści. Inwestycje w rzeki są wielofunkcyjne. Modernizuje się je przede wszystkim dla potrzeb pozatransportowych. Zabudowa rzeki przyniesie wiele korzyści różnym dziedzinom i pełnić będzie wiele funkcji Są to m.in.:

1. Katalizator integracji regionów i społeczności lokalnych – Odra łączy wiele krajowych i europej-

skich regionów. Od wieków rzeka była dla mieszkańców istotnym elementem życia dnia codziennego, była miejscem pracy, wypoczynku. Należy wskazać mieszkańcom jakie korzyści może przynieść sąsiedztwo rzek i pozwolić zająć się rzekami Nadodrza. Odra łączy bezpośrednio Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie, Zagłębie Dąbrowskie, Zagłębie Górnosląskie, Górny Śląsk, Dolny Śląsk, Ziemia Łużycka, Saksonię, Ziemia Lubuska, Brandenburgię, Wielkopolskę, Pomorze Zachodnie, Pomorze Przednie.

2. Koło zamachowe dla gospodarki – Oddziaływanie transportu wodnego jest ogromne nie tylko bezpośrednio wzdłuż nurtu, ale także w całym regionie, po którym rzeka płynie. Rozbudowa, a później korzystanie z rzeki będzie katalizatorem procesów gospodarczych Nadodrza promieniującymi na dalsze obszary. Rzeka połączy sprawnymi drogami wodnymi obszary o zróżnicowanym potencjale gospodarczym Polskę z największymi okręgami przemysłowymi Europy Zachodniej, a w przyszłości, po wybudowaniu kanału łączącego Odrę, Łabę i Dunaj wschód i zachód Europy. Dzięki rozwojowi gospodarstwu powstaną liczne miejsca pracy

3. Bezpieczeństwo powodziowe – Przed wieloma laty zdecydowano o budowie stopni wodnych na polskich rzekach lecz nie dokończono tych planów. Kanalizacja górnej Odry zakończona została stopniem wodnym w Brzegu Dolnym. Obecny stan techniczny stopnia jest skomplikowany. Brak konsekwencji w realizacji inwestycji hydrotechnicznych uniemożliwia sterowanie przepływami wody i negatywnie wpływa na bezpieczeństwo powodziowe.

4. Poprawa bilansu wodnego kraju – regulacja dorzecza pozwoli zmniejszyć negatywne skutki susz i powodzi, a także zwiększy zapasy tego cennego surowców. Zwiększenie zasobności w wodę wpłynie dodatkowo korzystnie także na rozwój rolnictwa i przemysłu.

5. Rozwój turystyki wodnej oraz korzystny wpływ na ekologię – powstające po budowie stopni wodnych rozlewiska oraz budowa w Nadodrzu zbiorników retencyjnych spowoduje wzrost zainteresowania turystyką wodną. Na akwenach pojawiają się turyści oraz infrastruktura turystyczna; nabrzeża, promenady, bulwary, przystanie turystyczne, porty. Rozwój tej dziedziny wpłynie korzystnie na zasobność społeczności lokalnych. Inwestycje Nadodrza realizowane będą na obszarach tzw. "Natury 2000" oznacza to, że w ograniczonym zakresie będą wpływały na istniejące ekosystemy

6. Rozwój energetyki ze źródeł odnawialnych – do roku 2020 z tzw. zasobów energetyki ze źródeł odnawialnych powinno pochodzić 20% naszej energii. Znaczna część tej energii może pochodzić ze stopni wodnych. Ilość energii z takich elektrowni nie jest bez znaczenia. Stopień wodny we Włocławku na Wiśle zaopatruje w energię elektryczną dwa 100 tys miasta.

**Regulacją Nadodrza zainteresowanych jest wiele podmiotów.** Z reguły są to te, które mogą bezpośrednio lub pośrednio skorzystać na inwestycjach. Do potencjalnych podmiotów zainteresowanych przywróceniem transportu na Odrę należą:

**Państwo** – Zainteresowanie Państwa takimi akwenami jak Odrzańska Droga Wodna przejawia się utworzeniem dwóch działów i przypisanie ich właściwym ministrom. Są to dział:

1. transport obejmujący sprawy funkcjonowania oraz rozwoju infrastruktury transportu, w szczególności budowy, modernizacji, utrzymania i ochrony dróg publicznych, w tym śródlądowych dróg wodnych (art. 27 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej),

2. gospodarka wodna obejmuje sprawy budowy, modernizacji oraz utrzymania śródlądowych dróg wodnych (art. 11 ustawy o działach administracji rządowej).

Prawa właścicielskie w stosunku do wód w śródlądowych drogach wodnych wykonuje Prezes Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej (art. 11 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne). Za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych oraz urządzeń wodnych stanowiących własność Skarbu Państwa pobierane są należności (art. 143 ustawy Prawo wodne). Należności stanowią przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i są przeznaczane m.in. na opracowanie i wydanie informacji oraz publikacji z zakresu infrastruktury śródlądowych dróg wodnych (art. 152 ustawy Prawo wodne). Utrzymanie śródlądowych dróg wodnych w stanie zapewniającym bezpieczną żeglugę należy do jednostek organizacyjnych ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej. Należy je utrzymywać w sposób zapewniający bezpieczną żeglugę poprzez należyty stan techniczny budowli i urządzeń hydrotechnicznych, systematyczną poprawę warunków eksploatacyjnych odpowiednich do klasy drogi wodnej (art. 43 ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej).

**Spółeczność lokalna** to kolejni zainteresowani regulacją dorzecza – Rzeka miała ogromne znaczenie dla miast, miasteczek, osad oddalonego od morza Śląska. Region ten zawsze zabiegał o budowę sprawnego połączenia łączącego przemysł z portami morskimi. Szczególną rolę odgrywała tu kreatywna stolica regionu Wrocław, gdzie miała swoją siedzibę administracja budująca i zarządzająca Odrą. Istotną rolę dla mieszkańców Nadodrza odgrywa bezpieczeństwo powodziowe oraz miejsca pracy. Roboty związane z regulacją dorzecza z pewnością poprawią sytuację w tych obszarach. Już teraz widać duże zainteresowanie mieszkańców pracą na statkach żeglugi śródlądowej. Szacuje się, że ok. 50 % załóg europejskich przewoźników pochodzi z Polski.

**Armatorzy** rzeczni nie mogą istnieć bez dróg wodnych – Pomimo tak niewielkiego udziału transportu rzeczno-gwiazdowego w krajowych przewozach należy

stwierdzić, że jesteśmy europejskim potentatem w transporcie rzeczonym. Do tego miana upoważnia nas jeden z największych europejskich armatorów, którym jest polska firma ODRATRANS S.A. z Wrocławia (niegdyś Żegluga na Odrze). Zarówno dawna PP Żegluga na Odrze jak i obecna ODRATRANS S.A. przyczyniają się do rozwoju sieci dróg wodnych jednak nie w naszym kraju. W latach 70-tych przedsięwzięcie to było jednym z głównych wykonawców dróg wodnych w Czechosłowacji, a obecnie rozbudowuje je w Niemczech. Niestety zarówno ten jak i inni armatorzy przenoszą swoją działalność do państw europejskich gdzie działalność prowadzona jest na drogach wodnych bezpiecznych i przynoszących rentowność.

**Inne podmioty gospodarcze** – Transportem rzeczonym poza armatorami zainteresowane są inne podmioty gospodarcze w tym m.in. przemysł węglowy, miedziowy, kopalnie kruszyw, hutnictwo, budownictwo, przemysł stoczniowy, energetyka wodna, rolnictwo. Istotne jest, że z powodów niewielkich kosztów prowadzenia tego transportu chętnych do korzystania z transportu rzeczowego będzie wielu. Wprowadzenie szeregu nowoczesnych usług przewozowych w żegludze jak przewozy kontenerowe, przewozy artykułów spożywczych do centrów logistycznych sieci sklepów, specjalistyczne przewozy wielkogabarytowe, przewozy towarów niebezpiecznych, przewozy kombinowane doprowadziło to ogromnego zainteresowania żegluga. Pewne jest, że z posiadającej odpowiednie parametry Odrzańskiej Drogi Wodnej połączonej z Dunajem będą korzystały różne międzynarodowe podmioty gospodarcze.

**Lobby odrzańskie** – Obecnie na rzecz regulacji dorzecza Odry i przywróceniu żeglugi lobują kilka

organizacji, stowarzyszeń i fundacji są to organizacje zarówno krajowe jak i zagraniczne w tym m.in. CIVITAS CHRISTIANA, Fundacja Otwartego Muzeum Techniki, Towarzystwo Entuzjastów Żeglugi Śródlądowej, niemieckie Stowarzyszenia – Forum Łaba-Odra, Samorządowe regiony państw, austriacka spółka TINA, Czeski Urząd Wodny – połączenie Ostrva –Odra. Organizacje te, a właściwie ich członkowie wkładają wiele wysiłku dla propagowania swoich idei

**Plan modernizacji rzeki (dorzecza) Odry.** Modernizacja rzeki-dorzecza jest konieczny z powodów pozażeglugowych. M.in. dla bezpieczeństwa powodziowego, zatrzymania zasobu jakim jest woda musimy mieć możliwość sterowania natężeniem jej przyptywu. Aby skutecznie sterować wodą musimy pamiętać o specyfice dorzecza, które położone jest na obszarze trzech państw. Obecnie każde z nich prowadzi oddzielną politykę odrzańską. Przy modernizacji Nadodrza i rzeki uzasadnione jest także dostosowanie jej do celów transportu rzeczowego. Transport pomoże zwrócić poniesione na regulację nakłady. Modernizacją rzeki zainteresowane są inne państwa europejskie oraz sama UE. Warunkiem finansowego zainteresowania Odrą podmiotów są korzyści jakie rzeka może przynieść. Rzeka może być atrakcyjna dla Europy tylko wówczas gdy będzie miała IV klasę żeglowności oraz połączenie z Dunajem i Łabą. Wówczas tą arterią komunikacyjną może popłynąć potok ładunków z bogatej Europy Zachodniej i północnej w kierunku Bałkanów. A w odwrotnym towaru pochodzące z Chin. W przyszłości będziemy także mogli tanim i bezpiecznym transportem przewozić do Europy również gaz z planowanego w Świnoujściu Gazportu.

*Jan Pyś*

## Wspomnienia Komandora Wróblewskiego

Przypomniała mi się dość niewinna przygoda związana z wykonaniem pierwszej próbnej jazdy na Odrze, na trasie od Kostrzynia do Szczecina. Próbną jazdę miał przeprowadzić bydgoski pociąg holowniczy z dwoma barkami załadowanymi węglem. Wsiadłem więc do pociągu (tego zwykłego) z takim wyliczeniem aby być po południu w Kostrzynie. Przyjechałem na czas na miejsce zbiórki uczestników próbnej jazdy. Gdy wysiadłem na dworcu oczom moim ukazało się istne pobojuwisko. Leje po bombach, gruzy i inne pozostałości po domach tego miasteczka. Był to początek roku 1954. Nie przypuszczałem, że jedyną pozostałością po dawnej świetności miasta będzie na wpół zburzony dworzec kolejowy. Na szczęście był w nim bufet, w którym zdołałem kupić sobie na drogę ostatnie dwie bułki z szynką, ładnie zapakowane w papier.

Barki stały na redzie w Kostrzynie. Z nastaniem mroku holownik wziął je na hol i przy spokojnej, bezwietrznej pogodzie wyruszyliśmy w drogę. Z przedsiębiorstwa Bydgoskiej Żeglugi, jako obserwator tej próbnej jazdy, wystąpił pan Szmid i pod jego komendą przeprowadzano próbę. O dobrym zmierzchu wypłynęliśmy z Warty na Odrę trzymając kurs przy prawym brzegu. Ja wszedłem do kabiny sterowej i obserwowałem przebieg manewru formowania pociągu holowniczego i sprawnego podniesienia kotwic na barkach holowanych. Manewr przeprowadzono bardzo sprawnie, nie wydając komend głośm. Raz tylko zagwizdał holownik. W pewnym momencie, gdy spłynęliśmy nie więcej jak dwieście metrów, prawa na holu barka nagle zatrzymała się, skręciła nieco w prawo i pociągnęła za sobą lewą barkę. Holownik zwolnił bieg, hol

się naprężył i w klasyczny sposób obie barki wpakowały się na mieliznę.

Rozpoczęła się żmudna praca ściągania barek przez holownik. Bosman zrzucił cumy, uzbroił się w sondę w postaci długiej tyki, obmierzył głębokość wokół barek. Okazało się, że obie barki siedzą dziobami płytko w piasku. Pan Szmid wraz z kapitanem postanowił ściągnąć obie barki sposobem zwanym w gwarze żeglarskiej „na irę”. W tym celu, świecąc latarniami – związano linami stalowymi dzioby barek, następnie holownik odciągnął, ile się dało, rufy barek i powstał w ten sposób duży lej szeroki od „górnego wody” i zwężający się przy dziobach krótko związanych barek. Teraz nie pozostało nic innego jak tylko czekać, aż zwiększona siła prądu rzeki, powstała pomiędzy barkami, wypłucze piasek pod dnem i z zewnętrznej strony, między burtami barek. Ten powszechnie stosowany sposób oszczędza wysiłek załóg. Ma tylko jedną wadę. Trzeba długo czekać na pomyślny wynik. Korzystając z wolnego czasu postanowiłem się posilić bułkami kupionymi na dworcu. Odwinąłem papier, spojrzałem na szynkę będącą w środku bułki i widzę że zamiast smakowitej szyneczki po bułce łażą robaki. Ze wstrętem wyrzuciłem obie bułki za burtę i życząc wszystkiego najgorszego właścicielce bufetu, oparłszy się o sterówkę zapadłem w drzemkę.

Z bladym świtem zacząłem rozmyślać dlaczego wleźliśmy na mieliznę. Obserwuję powierzchnię wody, patrzę na działanie prądu wypłukującego piasek spod barek. Dochodzę do wniosku potwierdzonego przez kapitana i głównego nawigatora.

Otóż u ujścia Warty do Odry, w miejscu zwiększonego przekroju poprzecznego obu rzek odłożył się niesiony z prądem piasek. Zjawisko to jest podobne do tworzenia się jak gdyby zapory dla niesionego z prądem żwiru i piasku, który osadza się przy ujściu rzek w postaci podwodnej mielizny, zwanej z angielska „bar”. Jest to niebezpieczne dla morskiego statku wchodzącego do portu, gdyż raptem napotyka on na płyciznę zagrządzającą mu wej-

ście. Tu, na Odrze, przy ujściu Warty powstało podobne zjawisko, utworzyła się mielizna którą należało wypłukać, rozmyć odpowiednio ustawisz barki w kształcie leja.

Z biegiem czasu, po nieprzespanej nocy, głód zaczął mi coraz bardziej doskwierać. Wokół miejsca gdzie powstała płycizna znajdowała się dziewczyna pustka. Nie ma gdzie wysiąść. Ani jednego domku. Zwracam się o pomoc do kapitana, gdyż samą herbatą trudno zaspokoić głód, a kiedy zejdziemy z mielizny- nie wiadomo. Kapitan, nie przewidując takiego obrotu sprawy, ma w swojej kuchence jedynie duży zapas jajek. Aby się pożywić kupiłem od niego sześć, a może osiem jajek i ugotowałem je na twardo. W tym czasie do kuchenki wszedł Szmid. Otworzył swoją walizeczkę, wyjął z niej chlebek, maselko, nałożył plastry szyneczki czy jakiejś kiełbasy i zaczął pomału i z nabożeństwem konsumować. Właśnie wtedy ugotowały się jajka, które zacząłem kolejno spożywać. Kiedy byłem przy piątym jajku pan Szmid, odwracając się do mnie od stołu skonstatował: czy nie obawia się pan że jajka mogą panu zaszkodzić?

Ta dość przydługa historyjka oprócz cierpienia z głodu, bo do Szczecina, po zejściu z „IRY” zajęliśmy dopiero pod wieczór, pokonawszy od km 617 do km 734 Odrą, miała też pozytywne strony gdyż:

- dowiedziałem się jak w rzeczywistości wygląda Kołobrzeg, bo na mapie przedstawiał dość pokażne kółko.
- w praktyce dowiedziałem się jak rozmnaża się różne robactwo
- jak zamiast jazdy nocą można płynąć w dzień
- jak ściąga się barki „na irę”, bo oprócz tego sposobu są jeszcze inne: za pomocą holowników używając buchłady, przeskakując na fali, podpierając bumsztakiem itp.
- jak dbając o zdrowie bliźniego nie pozwolić mu umrzeć z głodu
- jak robić zdjęcia pociągu holowniczego o zmierzchu i o świcie.

## Trasy turystyczne dla Wrocławskiego Węzła Wodnego

Wrocław dysponuje unikatową w skali Europy kolekcją dzieł kultury technicznej, których objaśnienie i udostępnienie dla ruchu turystycznego mieści się w formule ideowej Otwartego Muzeum Techniki, muzeum w przestrzeni miejskiej Wrocławia, muzeum przestrzeni-czasu-człowieka. Elementy tegoż muzeum już funkcjonują, wystarczy wskazać np. Muzeum Odry zasadzone na 3 zabytkowych statkach odrzańskich i zabytkową linię tramwajową. Od lat Fundacja Otwartego Muzeum Techniki podnosi potrzebę ekspozycji zabytków przemysłu i techniki miasta, co formułę Muzeum dopełni, sprzyjając również turystyce. Od wielu lat Funda-

cja Otwartego Muzeum Techniki prowadzi studia naukowe z zakresu interpretacji dóbr kultury technicznej Wrocławia, organizuje wystawy, wydaje różne publikacje.

W związku z tym, w miesiącach wrzesień, październik, listopad 2007 opracowano trasy kreujące nowy produkt – Otwarte Muzeum Techniki Wrocławia, miejski szlak przemysłu i techniki, którego marszrutę dostępne byłyby w ruchu lądowym i wodnym.

W ramach prac nad trasami Fundacja Otwartego Muzeum Techniki przystąpiła do konkursu ogłoszonego przez Gminę Wrocław 3 sierpnia 2007 r. na



Jaz Bartoszowice



Mosty Tumski

realizację zadania publicznego w zakresie sportu, turystyki i rekreacji pn. Opracowanie 10 turystycznych tras tematycznych we Wrocławiu i zaproponowała następujące trasy:

1. Przemysł wysp odrzańskich (XIV–XX w.).
2. Najstarsza droga wodna – Śródmiejska Droga Wodna (XIV–XX w.).
3. Budowle hydrotechniczne Wrocławskiego Węzła Wodnego (XIV – XX w.).
4. Porty i przystanie (XIV–XX w.).
5. Mosty i przeprawy (XIX–XX w.).
6. Energetyka Wrocławia (XIX–XX w.).
7. Wodociągi i kanalizacja Wrocławia (XIX–XX w.).
8. Zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego (XIV–XX w.).
9. Przemysł i architektura przemysłowa Współczesnego Kanału Żegludowego (od 1917).
10. Obszar cywilizacyjny Kanału Miejskiego (d. Wielkiej Żeglugi, od 1897).

Po przeprowadzeniu postępowania konkursowego FOMT otrzymała do zrealizowania projekty trzech tras:

1. Budowle hydrotechniczne Wrocławskiego Węzła Wodnego (XIV–XX w.)
2. Mosty i przeprawy (XIX–XX w.)

3. Zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego (XIV–XX w.)

Przy wykonywaniu prac przygotowawczych dokonano rozpoznania problematyki pracy w terenie przez przeprowadzenie zwiadu terenowego, analizę zdjęć satelitarnych oraz wykonanie dokumentacji fotograficznej.

Wykonane prace są zaczątkiem działań, jakie powinny zostać podjęte w celu udostępnienia Wrocławskiego Węzła Wodnego dla ruchu turystycznego. Autorzy w kolejnych częściach tego artykułu (ukazywać będą się w przyszłych numerach) prezentować będą poszczególne koncepcje dla określonych tras.

W numerze 53 „Prosto z Pokładu” ukaże się tekst opisujący trasę turystyczną „Zabytki techniki Śródmiejskiego Węzła Wodnego”, a następnie teksty o trasach „Budowle hydrotechniczne Wrocławskiego Węzła Wodnego” i „Mosty i przeprawy”.

Celami długofalowymi, na jakie winny odpowiadać niniejsze koncepcje tras, są: zwiększenie turystycznej atrakcyjności miasta oraz wskazanie na jego wielokulturowy i ponadregionalny charakter, który doskonale jest obrazowany przez zabytki znajdujące się na Wrocławskim Węzle Wodnym lub w



Młyn Maria



Jaz Macieja

jego bezpośrednim pobliżu. W oparciu o to kryterium autorzy ustalają następujące cele długofalowe:

- rozbudowanie szlaków turystycznych Wrocławia o trasy zawierające zabytkowe, ciekawe i często unikatowe w skali Europy dzieła przemysłu i techniki, niejednokrotnie stanowiące znaczące wyróżniki krajobrazów kulturowych miasta.
- włączenie dzieł kultury technicznej do kanonu wrocławskich zabytków i atrakcji turystycznych.
- promowanie idei rewitalizacji Wrocławskiego Węzła Wodnego i obiektów nadodrzańskich oraz ożywienia Odrzańskiej Drogi Wodnej poprzez promowanie zabytków tego obszaru.
- wprowadzenie turystyki na obszary postindustrialne, często socjologicznie zdegradowane.

Realizacja poszczególnych zagadnień będzie prowadzona w formie opisu poszczególnych obiektów, których historia lub/i funkcja odnoszą się bezpośrednio do problematyki, będącej myślą przewodnią pracy oraz za pomocą przeprowadzenia atrakcyjnej dla turystyki trasy pomiędzy nimi. Ponadto autorzy przedstawią swoje sugestie, co do przygotowania infrastruktury turystycznej na danej trasie oraz informacje dotyczące historii atrakcji turystycznych tras. Do każdej trasy zostanie dołączona mapa przedstawiająca przebieg poszczególnych tras.

*Grzegorz Bakuliński  
Małgorzata Książkiewicz  
Stanisław Januszewski  
Ryszard Majewicz*

## Zapomniane skrzydła

Wschodzące słońce zobaczyłem dopiero nad chmurami. Wcześniej, na lotnisku we Wrocławiu, było jeszcze ciemno. Kiedy dolatywałem do lotniska w Warszawie i samolot znalazł się pod chmurami, znów zrobiło się szaro. Ale w czasie lotu przyświecało słońce.

Dzień przy ziemi i dzień kilka kilometrów nad ziemią to dwa inne dni.

Mały, turbośmigłowy górnopłat nie leciał wysoko, ale, pomimo zachmurzenia, lot był spokojny. Samolot, który zabrał mnie do Londynu był znacznie większy, więc mniej narażony na turbulencje podczas lotu. W drodze do Warszawy, miałem miejsce przy oknie po prawej stronie kabiny, od wschodu. Teraz usiadłem po lewej, nad silnikiem, dlatego widok był ograniczony.

Był koniec lutego 2000 roku. W Warszawie wszędzie biało, kilka stopni mniej niż we Wrocławiu. Skrzydła i kadłub samolotu pokrywała przed startem cienka warstwa śniegu. Przed wjazdem na pas startowy podjechały do samolotu dwa samochody i odsnieżyły go, spryskując gorącą pianą. Przy starcie okna pokryte były wibrującą warstwą cieczy, ale podczas przejścia przez warstwę chmur zrobili się przezrocyste. Najpierw widziałem słońce z lewej, ale przy skręcie maszyny uciekło za skrzydło. Za oknami temperatura bardzo niska, 57 stopni poniżej zera. Przelecieliśmy nad Poznaniem, Berlinem, Hanowerem, Amsterdamem. W Londynie tylko minus trzy stopnie. Czasem chmur tylko chwilami przebijały promienie słońca.

Odlot z Londynu do Kalifornii był opóźniony z powodu awarii komputera pokładowego. Podróż do Los Angeles trwa dziesięć godzin, ale odlot z Londynu do Kalifornii opóźnił się z powodu awarii komputera pokładowego, więc w kabine samolotu spędziłem więcej niż przewidywał rozkład lotu. W pobliżu Glasgow wpatruję się w cudowne wzgórze pokryte śniegiem. Grzbiety gór podzielone dolinami, na dnie których są płaskie pola jezior

pokryte lodem. Na morzu grzywy fal i wyspy, a za wyspami ocean. Nad Grenlandią delikatna tęcza między chmurami. Nad Zatoką Hudsona nie ma chmur. Widzę spękany lód, szczeliny są na przemian głębsze i płytsze, a więc czarne i białe. Rzadko pojawiają się wodne okna.

Trzy i pół godziny do Los Angeles. W oparciu fotela jest mały ekran telewizyjny, na którym wyświetlane są dane o locie. Oglądać też można obraz małego samolotu, który porusza się po wyznaczonej trasie. Spoglądam raz na ekran telewizyjny, raz przez okno. Na ekranie brak dokładnej mapy, nie można się zorientować w rzeźbie terenu. Widzę tylko, że lecimy w kierunku zatoki. Aby zobaczyć iż w pobliżu brzegu pojawia się coraz więcej ciemnych spękań lodu, muszę popatrzeć przez okno. Szczeliny są coraz szersze, tworzą rozlewiska o obłych kształtach. Na powierzchni drobna kra. Czy to już ląd, nie wiem. Tak, to ląd, bo pojawiają się cienie zamrzniętych rzek, zaczynają się wzgórza. Czerniejące wśród śniegu plamy to lasy. Samolot na ekranie zawieszony jest między Winnipeg a Big Sand Lake, ustawiony w kierunku miasta Regina. Woale chmur gęstnieją za Zatoką Hudsona, nie pozwalają zobaczyć ani skrawka ziemi.

Siedzący przede mną Hindus zbudził się, otworzył książkę. Przez ramię fotela próbuję odczytać tytuł, ale stwierdzam tylko, że niemal zupełnie zapomniałem już alfabetu dewanagari. Staram się przypomnieć jak wyglądają cyfry, otwieram zeszyt, stawiam niepewnie znaki. Po chwili rezygnuję z powtórki ćwiczeń sprzed lat, patrzę znowu przez okno i widzę jak w dole przesuwały się linie dróg i granice pól. Do Los Angeles już tylko dwa tysiące kilometrów, czyli około dwóch godzin lotu. Pola wciąż białe, ale warstwa śniegu coraz cieńsza, biel zaczyna nasączać się barwami. Żółtawe i brunatne pola nikną nagle, wlatujemy nad góry. Zbocza rysują się ostro w czerni i bieli, jedna z dolin jest jednak niemal zupełnie bez śniegu. Za górami śnieg

znika, widzę też duże zielone jezioro pod cienką warstwą spękanego lodu. A dalej zielono-błękitna wstęga rzeki bez kry i pasma brunatnych gór. Dna dolin w kolorze piasku. Gdzieniegdzie małe, granatowe plamy jezior. Ocean.

W Los Angeles pada deszcz, tylko dziesięć stopni w skali Celsjusza, ale to o wiele cieplej niż na północy kontynentu amerykańskiego. Temperatura na dużej wysokości spadała do pięćdziesięciu kilku stopni poniżej zera.

Nie wszystkie moje loty nad Atlantykiem potrafię opisać tak dokładnie. Czasem nic nie widziałem podczas niemal całego lotu, bo było ciemno albo chmury przysłaniały widok. Zawsze próbowałem pokonywać znużenie i choć przez chwilę wypatrywać pod skrzydłami choćby niewielkich świateł. Widywałem czasem pojedyncze, drobne błyski, przypominające bardziej gwiazdy na niebie niż oświetlone okna domów. Czasem pojawiały się skupiska świateł i wtedy wiedziałem, że samolot leci nad większym siedliskiem ludzkim, ale nie zawsze udawało mi się zidentyfikować miasto. Było to szczególnie trudne zanim linie lotnicze wyposażyły samoloty w telewizyjne ekrany, na których wyświetla się informacje o locie. Nawet mapa kontynentu rozłożona na kolanach niewiele wtedy pomagała. Teraz można znacznie lepiej śledzić trasę lotu, choć mapy telewizyjne są bardzo niedokładne.

Podczas lotu lubię wiedzieć gdzie się znajduję, nie lubię poczucia zupełnego zagubienia. Oczywiście nauczyłem się z czasem pewnych tras niemal na pamięć, ale to nie wystarcza, by budząc się z drzemki od razu wiedzieć, czy biel pod skrzydłami to śnieg Grenlandii czy Północnej Kanady. I trudno zapamiętać, w której godzinie lotu samolot przelatuje nad linią brzegową czy pasmem gór. Jako pasażer zawierzam wprawdzie całkowicie swój los pilotom, ale kiedy mogę śledzić kierunek lotu, w każdej chwili odczytać ilość kilometrów, jakie przelecieliśmy, sprawdzić na jakiej wysokości porusza się samolot, wtedy czuję się nie tylko mniej zagubiony, ale i bardziej bezpieczny, bo wiem, że pod mną jest już ląd, a nie Atlantyk czy Pacyfik. To złudzenie bezpieczeństwa, wiem o tym, ale wolę wiedzieć niż nie wiedzieć. To, że nie muszę się domyślać ani zgadywać gdzie jestem, umacnia mnie w przekonaniu, że lot przebiega zgodnie z planem. Wiedzieć to być pewniejszym siebie, pewniejszym swego losu. Lot na dużej wysokości jest bezpieczniejszy od lotu blisko ziemi, ale nie mogę siebie przekonać, że dziesięć kilometrów nad ziemią jestem bardziej bezpieczny niż gdybym był tylko kilometr nad nią. Nie myślę o niebezpieczeństwach lotu zbyt często, zdaję sobie dobrze sprawę z tego, że jazda samochodem jest bardziej niebezpieczna, ale sama świadomość braku ścisłego związku z ziemią zawiera w sobie niepokój, którego nie potrafię i nawet nie próbuję przewycięzać. Chyba tkwi we mnie, jak w wielu innych ludziach, kompleks Ikara.

Historia mitów związanych z lataniem jest znacznie dłuższa od historii sztuki latania. Mity tkwią w nas, chcemy tego czy nie chcemy. Historia oderwania się człowieka od Ziemi jest jeszcze krótsza. Jednym z paradoksów cywilizacji jest to, że wciąż pamiętając o Ikarze, zapominamy o wielu lotnikach i konstruktorach maszyn latających, jakby wiedza o nich nie była potrzebna. Tę wiedzę usiłuję uzupełniać na własny użytek nie tylko po to, by bezpieczniej czuć się w powietrzu, ale przede wszystkim po to, by uczyć się sztuki latania. Wierzę bowiem, że człowiek uczy się latać ucząc się o tym, jak skonstruowany jest samolot, jakie siły go unoszą. Ale nie tylko to jest mi potrzebne. Sztuka latania to także sztuka patrzenia z góry na ziemię i sztuka używania samolotu jako narzędzia percepcji, którą rozwinął Saint Exupery, a wielu innych pisarzy i artystów rozwija nadal. Po to jednak, by sztuka ta kwitła przynajmniej tak bujnie, jak w latach dwudziestych i trzydziestych dwudziestego wieku, nie tylko kształcić się muszą jej twórcy, ale i odbiorcy. Po to, by widzieć ziemię z lotu ptaka, każdy z nas musi po trosze stać się lotnikiem-observatorem. Wiem o tym niemal z pierwszej ręki, bo obserwacji ziemi z lotu ptaka uczę się nie tylko z książek, ale i ze starych listów mego stryja Tadeusza, pilota-observatora. Stryj zginął w pierwszych dniach września 1939 roku, zostawił jednak listy, z których sporo przetrwało wojnę. W czasie studiów w szkole dęblińskiej i podczas służby w przedwojennym lotnictwie, często pisał do rodziny mieszkającej we Lwowie o tym, co robi, co widzi, czym są dla niego loty nad Wisłą i Wartą, nad polami i lasami między Poznaniem, Krakowem i Lwowem. Jego relacje porównuję z relacjami pilotów, którzy zostawili swoje wspomnienia. W książkach Skarżyńskiego i Karpińskiego, Beryl Markham i Ann Morow Lindbergh wczytuję się w ich nastroje, wczuwam w ich przeżycia. Chcę dokładnie wiedzieć, czego można się spodziewać nie tylko na trasie między Los Angeles i Londynem, ale i nad rozlewiskami Nilu. I to nie tylko na wysokim pułapie, na którym latają nowoczesne odrzutowce. Karen Blixen wspomina swoje loty nad Afryką jako najpiękniejsze przeżycia, którymi cieszyła się nim pożegnała się ze wspólnym kontynentem afrykańskim. Markham opisuje jeszcze dokładniej te same rejony świata. Wtóruije im Skarżyński nie mniej pięknymi opisaniami. Ja mieszam ich wspomnienia ze swoimi wrażeniami z lotów nad Europą, Ameryką, Afryką i Azją. I cieszę się, że stryj Tadeusz opisał swój lot nad jeziorem Świteż.

Nigdy dotąd nie leciałem nad jeziorem Świteż. Tam trzeba by lecieć nisko i powoli. Samoloty, którymi latam, lecą zwykle wysoko, tylko krótko po starcie i przed lądowaniem utrzymują się na niskim pułapie. Podczas lotu nie tylko oglądam przez okno ziemię, lecz także powtarzam sobie niektóre wiersze z Drugiej Księgi Przemian, w której opisany jest

lot Faetona. Te o jego wzbijaniu się wysoko w niebo i o schodzeniu w dół. 'Tetys {...} bramy otwarła do niebiosów, konie pędem rwą w drogę, a lecą do góry i wiatry wymijają i spędzają chmury. {...} Gdy już stanął Faeton najwyżej na niebie, widzi ziemię daleko, daleko od siebie'. Lubię też owiudiuszowe opisywanie ziemi. 'Dymią się wody Donu, Kaik, Penej stary, Erymant, rączy Ismen cierpią słońca skwary. I Meander, wśród krętej igrający drogi, i Eufrat, babilońskie skrapiający niwy, żółty Likormas, Melas, Termodon pierzchliwy, wre Eurotas i Ganges, wre Dunaj i Spercheusz ocieniony drzewem, i te, co Meonię ożywiają śpiewem, płoną śnieżne łabędzie we wrzącym Kaistrze, Tag złoto roztopione z wodą toczy bystrze. I Nil, trwogą przejęty, porzucił koryto'. Nie przeszkadza mi fakt, że w tych wierszach 'wre Ganges, Dunaj i Spercheusz', bo wierzę, że to nie opis ostatecznej katastrofy natchnął Owiudiusza. Przecież takie widoki oglądać można z pokładu samolotu lecącego nad rzekami Europy lub Azji. W południe lub o zachodzie słońca rzeki mienia się złotem, błyszczą odbitym światłem słonecznym wśród matowych, zielonych pól, gór i pustyń. A wczesnym rankiem wydać się może czasem iż parują tak, jakby toczyły wrzącą wodę. Te porównania stają się oczywiste zwłaszcza wtedy, gdy widzę ziemię 'daleko od siebie'. Z bliska patrząc, mógłbym zapewne zobaczyć śnieżne łabędzie 'płonące' w świetle zachodzącego słońca. Albo ocienione drzewami brzegi, prześwietlone długimi smugami promieni. Płonącą żyrafę Salvadora Dali widzę wyraźnie między obrazami przedstawionymi przez rzymskiego poetę.

Obrazy rzymskie mieszam w wyobraźni z obrazami surrealistów, tak jak mity greckie mieszam z mitami dziewiętnastowiecznymi i dwudziestowiecznymi. Opowieściami o lataniu, które stały się z czasem mitami, choć wtedy, gdy o nich pisano i mówiono, wcale mitami nie były. Gdy czytam o aerostatach, aeronefach-statodynach, aerodynamach i skrzydłowcach, to wydaje mi się, że mam w rękach tom historii Ikara i Faetona, a nie historię wynalazków, patentowanych i opisywanych technicznym językiem, zgłaszanych niegdyś do prawdziwych urzędów, takich jak Ministerstwo Wojny, czy Komitet Żeglugi Powietrznej. Przez pomieszanie obrazów z różnych epok nie powoduję bynajmniej zamieszania w wyobraźni. Przekonany jestem, że wzbogacam język, którym opisać można to, co widzę i czego doznaję w czasie podróży między i nad kontynentami.

Obraz statodyny, czyli aeronefu, to obraz balonu stratosferycznego lub meteorologicznego połączanego z pojazdem kosmicznym. Aparat pionowego startu opatrzony spadochronem sprowadzającym statek powietrzny na ziemię, opatentowany przez Floriana Grubińskiego w 1909 roku, to jakby ilustra-

cja do nienapisanej powieści fantastyczno-naukowej. Podobne wrażenie sprawia wielosilnikowy, wielopłatowy samolot wodno-ładowy, rodzaj latającej łodzi, projektu Józefa Chmielewskiego z 1913 roku, albo pierścieniopłat Antoniego i Józefa Świeściaków z tego samego 1913 roku. Skrzydłowce to maszyny do latania, o których przez wiele lat myślano, że są doskonałymi pojazdami powietrznymi, bo miały naśladować ruch ptasich skrzydeł. Fantastyczny kształt śmigłowca Józefa Lipkowskiego przypomina raczej kształt pojazdu spoza układu słonecznego niż dzieło rąk ludzkich, podziwiane przez inżynierów petersburskich podczas prób w 1903 roku. Zapomniane kształty maszyn do latania, zapomniane skrzydła, przypominają dziś tylko książki dotyczące historii lotnictwa i nieliczne eksponaty w muzeach techniki.

W książkach tych znaleźć można rysunki i opisy maszyn latających lub takich, które mogły latać jedynie w opinii wynalazców, w rzeczywistości nigdy nie wzbily się w powietrze. Wynalazcy owi udowodnili jednak wielokrotnie, że nie tylko Leonardo da Vinci potrafił łączyć wyobraźnię artysty z wyobraźnią inżyniera. Przeglądając książkę Stanisława Januszewskiego zatytułowaną 'Tajne wynalazki lotnicze Polaków, Rosja 1870-1917' wydaną w 1998 roku, przekonuję się po raz kolejny, że sztuka latania i sztuka używania samolotu jako narzędzia percepcji są ze sobą związane. Ucząc się sztuki latania, uczę się pokonywać lęk przed upadkiem, ten sam lęk, którego doznawali ludzie na długo przed wynalezieniem samolotu. Uczę się praw powietrza, tak prostych, zdawałoby się, jak prawo ciężenia, a jednak trudnych do przyswojenia, jak trudny był pierwszy lot nad Północnym Atlantykiem lub lądowanie na księżycu. Powietrze, którego nie można zamknąć w dłoni, które umyka spod skrzydeł, otacza mnie zewsząd, jest więc dotykalne. Jest żywiołem, który podtrzymuje mnie przy życiu podobnie jak woda. Jest mi potrzebne po to, by oddychać, ale i po to, by wznieść się w górę i z góry (choć góra w pobliżu nie ma) zobaczyć jezioro zalane światłem zachodzącego słońca. I po to, by wypatrzeć ptaka (czapkę lub łabędzia), który bezpiecznie opadł na powierzchnię wody, nie pracuje skrzydłami, lecz płynie po świetle raczej niż po wodzie, coraz wolniej i wolniej, odpoczywa i spokojnie oczekuje zmroku.

*Ryszard Sawicki*

Publikacja za: Twórczość, 2006.

Ryszard Sawicki, literat, artysta, publikuje w kraju i zagranicą od 1978, w latach 1977-1994 mieszkał w USA, uczył języków, dziennikarz polonijny, współpracownik "Wiadomości", "Środa Literacka" (Londyn), współpracował z galeriami sztuki w USA, od 2004 r. współpracownik Fundacji Otwartego Muzeum Techniki.

## Kabiny w śluzie

22 września 2007 r. ostatni VIII Jesienny Spływ Kajakowy Dookoła Wrocławia w Śluzie Mieszczańskiej w połowie drogi zakończono happeningiem zbiorowych kabin. Z 37 kajaków większa część znalazła się w wodzie. Dziwne?! Przecież wszystkim poprzednim śluzowaniom, w większości przy udziale setki kajaków (maksymalna pojemność śluzy), nie towarzyszyły jakiegokolwiek emocje, pomijając wiele przyjemnych doznań; lustro wody w komorze idealnie gładkie – tratwa kajaków wypełniająca szczelnie całą powierzchnię komory schodziła drogę o długości 5,60 m prawie niezauważalnie, z górnego poziomu na dolny. Niestety – droga ostatniego spływu prowadziła w odwrotnym kierunku – pod prąd Odrą Południową, a w śluzie z dolnego poziomu na górny.

Nie wiem dlaczego wszyscy związani z organizowaniem tego spływu, zarówno działający bezpośrednio czy też ze względów formalnych, nie uprzymknęli sobie różnicy w przebiegu śluzowań w obu kierunkach. Prawda – śluza działa w obu kierunkach, ale czy jeśli chodzi o kajaki to jedno i to samo?

W języku decydentów to przecież wszystko „małe statki”. Pojęcie statek wiąże się semantycznie ze słowem „stateczny”. Można sądzić, że ci, którzy w kajaku nie siedzieli i osobiście nigdzie się nie śluzowali, mogą tak myśleć. Przecież „mały statek” to wiosłowa łódź rybacka, łódzie żaglowe, motorowe itp. Właśnie dla wszystkich „małych łodzi”, z jedynym wyjątkiem – kajaków – śluzowanie w obu kierunkach nie stanowi problemu. Ale dlaczego kajaki można śluzować tylko w jednym kierunku – z górnego na dolny?

Przychodzi mi tu na myśl bardzo popularne kiedyś na wsi urządzenie do odciągania śmietany z mleka. Polegało to na tym, że zbiornik w kształcie cylindra posiadał kurek przy samym dnie. Nieco powyżej przeszklone okienko. W tym naczyniu z mleka po jakimś czasie śmietana zbierała się na górze. Otwarcie kurka powodowało wypływanie mleka a kurek zakręcano z chwilą ukazania się śmietany w okienku. Śmietana nie była zmieszana z mlekiem. Na tej samej zasadzie schodziła tratwa kajaków z górnego poziomu na dolny. Natomiast woda wypływająca z komory wytracała energię, liczącą 5,60 m słupa wody, poza komorą śluzy. Taki porządek rzeczy można łatwo określić w kategorii pojęć hydromechaniki, ale może byłoby to trudno zrozumieć. Warto by jednak – dla zjawisk występujących w konkretnej śluzie dla odwrotnego przebiegu śluzowania kajaka – potrudzić się. Teoretyczne dociekania byłyby argumentem nie do odparcia.

W zabytkowej śluzie w miejsce brakujących w ścianie pachotków zawieszono w odstępach około 4,50 m pionowo wiszące łańcuchy. Jedyny z możliwych sposobów względnie stabilnego utrzymania

się łodzi w miejscu, zwłaszcza w czasie wypełniania komory wodą. Raczej skuteczne, ale dla kajaków nie bardzo. Cechą kajaków jest usytuowanie miejsca dla osady w środku długości łodzi. Z tego powodu istnieje możliwość korzystania tylko z jednego łańcucha, natomiast przód czy rufę łodzi często skutecznie odciągają od ściany fale odbojowe. Sam nie raz bywałem w sytuacji, gdy będąc w śluzie, przytrzymałem się albo pachotka czy też drabiny, gdy do burty mojego kajaka łapał się sąsiad napór fali odrywał nas od ściany. W innej sytuacji znajdują się inne „małe statki”. Z reguły niemal co najmniej dwuosobowe mają możliwość trzymać się dwóch łańcuchów – przy rufie i na przodzie, łódzie są dłuższe. W ten sposób można utrzymać się w pozycji równoległej do ściany.

Stateczność kajaka turystycznego określa branżowa norma BN-8984402 pkt.3.5. i 5.3.5.

Sprawdzanie odbywa się w warunkach stojącej wody, bez załogi, a tylko z odpowiednikiem obciążenia użytkowego (dla łodzi dwuosobowej 70 kg) i jednocześnie obciążenie burty takim samym ciężarem. O pozytywnym wyniku decyduje zachowanie wolnej burty szer. 25 mm

Stateczność kajaka dwuosobowego nie została określona. W tej sytuacji można by było pokusić się o ustalenie układu sił w warunkach przebywania na otwartej wodzie w stanie równowagi nietrwałej.

Z własnych doświadczeń mogę stwierdzić, że kajak jest stabilny jedynie wtedy, gdy dnem siedzi na płytkiej wodzie. Banalnym jest również stwierdzenie o użyciu wiosła dla napędu w czasie postoju na wodzie, dla utrzymania równowagi przy pomocy i w komorze śluzy, punktami oparcia są: pokład pomostu, w śluzie różne elementy zamocowane w ścianie (pachotek cumowniczy, drabina, łańcuch).

Problemy kajaka (małej łodzi) mają miejsce również na styku z żeglugą. Przykładem jest sprawa znaków na szlakach rzecznych. Najważniejszy z nich to brak przy spiętrzeniach istnienia i oznakowania ścieżek dla przenosek. Z „małych statków” przenieść można tylko kajak, jednak ze względu na ich liczebność zasługuje to na zauważenie problemu. Inne małe statki bez śluzowania nie przejdą. Przenoska kajaka zaoszczędza pracę przy obsłudze śluzy, nie powoduje przepływu wody, której często brakuje. Są problemy związane z pobieraniem opłat. Mało kto pamięta, że w okresie międzywojennym wszystkich użytkowników cieków wodnych spiętrzających wodę obowiązywało zapewnienie dla turystów kajakarzy co najmniej dogodnego obejścia przeskody, a nawet wózków dla przewozu.

Dla zagadnień związanych z istnieniem kajakarstwa jest termin MAŁE STATKI jako pojęcie które

zastępuje jednoznaczne określenie KAJAK. Absurdalnym byłoby posługiwanie się tym oznaczeniem – np. Międzynarodowy Spływ Małymi Statkami Dunajcem lub podpis pod zdjęciem – „eskimoska małym statkiem”. A jednak uważam że wywrotki na Śluzie Mieszczańskiej były w jakimś stopniu związane z mentalnością osób akceptujących ten spływ. Gdy w codziennym języku utrwała się dla jakiegoś zjawiska mylące określenie, może to powodować błędne decyzje, tak jak: ŚLUZA JEST URZĄDZENIEM DZIAŁAJĄCYM W OBU KIERUNKACH RÓWNIEŻ DLA MAŁYCH STATKÓW.

W dziedzinie komunikacji drogowej sprawy rowerów stanowią odrębny temat regulacji prawnych. Są ścieżki rowerowe, rowerzystów informują odrębne znaki drogowe A przeciwieństwo pozycja rowerów

w stosunku do ruchu czterech kółek jest podobna do stosunku między kajakami i statkami, małymi czy dużymi.

Turystyka kajakowa swego czasu istniejąca jako odrębny dział turystyki została połączona z Polskim Związkiem Kajakowym. Skutki tej decyzji są nieciekawe. PZK zajęte wyłącznie działalnością w zakresie wyczynu dysponuje Komisją Turystyki i Rekreacji. Niestety w regulaminie KTiR są zawarte przepisy, które również znaczone są orientacją na wyczyn.

Sprawa wyodrębnienia specyfiki turystyki kajakowej z wieloznacznego pojęcia „mały statek” do dziś nie znalazła właściwego promotora.

*Krzysztof Białobłocki  
Instruktor Turystyki Kajakowej stopnia związkowego*

## 50 lat Wrocławskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego

Wrocławski Okręgowy Związek Żeglarski obchodzi w tym roku jubileusz 50-lecia. Ale początki polskiego żeglarstwa w powojennym Wrocławiu były znacznie wcześniejsze. Sięgają roku 1946, kiedy to powstały pierwsze harcerskie drużyny wodne i sekcja żeglarska przy Akademickim Związku Sportowym. Bazę sprzętową stanowiły ponemieckie łodzie żaglowe otrzymane od władz radzieckich oraz łodzie wydobyte z dna Odry i wyremontowane własnymi siłami żeglarzy. Nieco później zorganizowano Yacht Klub Polski i Koło Ligi Morskiej. Nastąpił szybki rozwój żeglarstwa, szczególnie wśród harcerzy, dzięki czemu już w 1947 r. powstał Hufiec Wodny ZHP, a Polski Związek Żeglarski stworzył we Wrocławiu delegaturę, zrzeszającą kluby i sekcje żeglarskie. Pierwszym przedstawicielem PZZ we Wrocławiu był Stefan Sawicki. Na początku lat 50. Polski Związek Żeglarski przekształcono w Sekcję Żeglarską GKKF (Główny Komitet Kultury Fizycznej), a terenowe delegatury PZZ w Sekcje Żeglarskie WKKF (Wojewódzkie Komitety Kultury Fizycznej). W 1953 roku została zlikwidowana Liga Morska, a jej działalność przejęła Liga Przyjaciół Żołnierza (obecnie Liga Obrony Kraju – LOK).

W końcu roku 1956 następuje reaktywacja Polskiego Związku Żeglarskiego, a w roku 1957 powstają okręgi PZZ. Okręg Wrocławski Polskiego Związku Żeglarskiego został powołany 50 lat temu, 23 marca 1957 r., a w 1965 r. został przekształcony na Wrocławski Okręgowy Związek Żeglarski. Tak więc rok 1957 uznano za początek Wrocławskiego Okręgowego Związku Żeglarskiego, mimo, że powojenne żeglarstwo wrocławskie i dolnośląskie istniało już 11 lat wcześniej.

Pierwszym prezesem WOZZ był Antoni Gregorkiewicz, a po nim kolejno: Wiesław Niemira, Eugeniusz Kuźniewski, Tadeusz Hudyma, Ryszard Jędrzejewski i obecnie Ewa Skut. Najdłużej urzędu-

jącym prezesem był Eugeniusz Kuźniewski – 20 lat, a drugim Ryszard Jędrzejewski – 15 lat.

Wrocławski Okręgowy Związek Żeglarski jest organizacją niekomercyjną działającą jako organ Polskiego Związku Żeglarskiego. WOZZ zrzesza kluby, sekcje i stowarzyszenia żeglarskie na terenie Wrocławia i Dolnego Śląska. Obecnie do WOZZ należy 30 klubów żeglarskich, skupiających ponad 1100 żeglarzy. WOZZ prowadzi szeroką i aktywną działalność – nadzoruje szkolenia na podstawowe stopnie żeglarskie i instruktorskie, wydaje uprawnienia żeglarskie, organizuje regaty sportowe i turystyczne oraz imprezy rekreacyjne i kulturalne, dba o utrwalanie i rozwijanie tradycji żeglarskich i dobrych obyczajów, popiera rozwój żeglarstwa i integruje środowisko żeglarskie. Umożliwia wszystkim chętnym, głównie żeglarzom, rozwój zainteresowań żeglarskich i uprawianie żeglarstwa oraz zdobywanie coraz większych umiejętności. Szacuje się, że żeglarstwo w różnych jego formach we Wrocławiu i na Dolnym Śląsku uprawia kilkadziesiąt tysięcy osób, a wrocławscy żeglarze pływają po wszystkich morzach i oceanach świata, rozsławiając wrocławskie i polskie żeglarstwo.

Od kilku lat WOZZ wydaje, ciesząc się dużą popularnością, czasopismo dolnośląskich żeglarzy „Szkwał”. W roku 2006 „Szkwał” był nominowany do nagrody im. Leonida Teligi miesięcznika „Żagle”.

Dla uczczenia jubileuszu 50-lecia WOZZ zorganizował wiele uroczystości i ciekawych imprez



mających przybliżyć mieszkańcom Wrocławia historię wrocławskiego i dolnośląskiego żeglarstwa, a także zainteresować uprawianiem żeglarstwa, szczególnie ludzi młodych. Patronat Honorowy nad obchodami 50-lecia WOZZ objął Prezydent Wrocławia Rafał Dutkiewicz. Został powołany Komitet Honorowy obchodów, do którego zostali zaproszeni m.in. JE Henryk Kardynał Gulbinowicz, JE Arcybiskup Marian Gołębiewski Metropolita Wrocławski, Marszałek Województwa Dolnośląskiego Andrzej Łoś, a także nestorzy żeglarstwa Dolnośląskiego – Jerzy Mikulski, Jerzy Żołnierek, Karmena Stańkowska, Eugeniusz Kuźniewski i Waclaw Petryński. Imprezy jubileuszowe trwały od 29 września do 16 listopada. Były to głównie imprezy żeglarskie – zabawy integracyjne dla dzieci na przystani HOW „Stanica”, regaty długodystansowe Wrocław – Wały Śl., żeglarski festyn rodzinny dla dzieci na zimowisku barek nr 1, regaty o puchar 50-lecia WOZZ i regaty o „Błękitną Wstęgę Odry” oraz uroczysty festyn na terenie HOW „Rancho”. Najbardziej podniosłą uroczystością była Msza Święta w bazylice mniejszej św. Elżbiety, której przewodniczył JE ks. arcybiskup Marian Gołębiewski Metropolita Wro-

clawski, sprawowana w intencji żeglarzy wrocławskich i tych żeglarzy, którzy odeszli na wieczną wachtę. Zakończeniem obchodów jubileuszowych była wystawa fotograficzna pt. „Wrocławskie żeglarstwo od czasów powojennych do dnia dzisiejszego”. Ekspozycja była prezentowana od 2 do 16 listopada na ul. Świdnickiej przy Rynku. Uroczyste jej otwarcie odbyło się 10 listopada. Przecięcia wstęgi dokonali wspólnie: dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu dr Jan Pyś, prezes WOZZ Ewa Skut i kpt. żw. Eugeniusz Kuźniewski. Uroczystości tej towarzyszyło wybicie szklanek. Wystawa cieszyła się dużym zainteresowaniem wrocławian – żeglarzy i szczerów lądowych. Z okazji jubileuszu ukazało się niezwykle ciekawe, specjalne wydanie czasopisma dolnośląskich żeglarzy „Szkwał”.

Wrocławskiemu Okręgowemu Związkowi Żeglarskiemu, jego działaczom oraz wszystkim wrocławskim i dolnośląskim żeglarzom życzymy wielu żeglarskich sukcesów i kolejnych „okrągłych” jubileuszy. Pomyślnych wiatrów!

*Leszek Mulka*

***W gazetach (lub czasopismach) napisali ... W telewizji pokazali...***

## **„Patron”**

“Chrześcijanie byli przekonani, że nadciąga apokalipsa. Siła, z jaką hordy stepowe wtargnęły do Europy na przełomie 1241–1242 roku, porażała wszystkich. Ich okrucieństwo mroziło krew w żyłach. Po przemarszu wojsk mongolsko-tatarskich pozostawały jedynie zgłiszczka, stopy czaszek i kości. Uciekinierów z miast i wsi potrafili wytropić w najdalszej leśnej kryjówce, a potem torturować. Jeszcze w grudniu 1240 roku (...) [pojmany Tatar] miał powiedzieć, że jego lud w nic nie wierzy i chce podbić cały świat. (...)”

Sąd ostateczny jednak nie nadszedł. Azjaci po zniszczeniu Śląska, Małopolski, Moraw i Węgier powrócili na Wschód. Zmarł Ugedej, syn Dżyngis-chana, twórcy wielkiego imperium. Batu-chan, wnuk Dżyngis-chana, który dowodził najazdem na Polskę i Węgry. Musiał wracać do swoich. Europa na chwilę mogła odetchnąć. Rzezie poddanych wstrząsnęły monarchiami na całym kontynencie, ale nie na tyle, żeby ci zjednoczyli się przeciw agresorom. Tylko papież Innocenty IV nie mógł się z tym pogodzić. Genuńczyk z pochodzenia słyszał wiele o nieprzewidywalności i bezwzględności plemion stepowych, które napadały i łupili faktorie włoskich kupców nad Morzem Czarnym. Wpadł na pomysł, by przekonać władcę Mongołów do przejścia na wiarę Chrystusa. Nawrócony wódz mógłby uderzyć na muzułmanów na Bliskim Wschodzie. Wówczas obca siła nie zagroziłaby już Ziemi Świętej.

Postanowił wysłać jednocześnie cztery poselstwa do wielkiego chana, bo nie wierzył, że wszyscy bezpiecznie dotrą do celu. Wyposażył ich w pisma i pobłogosławił. (...) To wszystko, co mógł dla nich zrobić. Innocenty IV o państwie mongolskim niewiele wiedział, nie znał nawet imienia chana, nie miał pojęcia, gdzie znajduje się stolica jego państwa. Tatarzy i Mongołowie o Europie wiedzieli zaś tyle, że rządzą tam jacyś królowie i jeden papież. Respekt czuli jedynie przed walecznym ludem Franków, o którym od wieków krążyły wśród nich legendy. Nie wiedzieli, że mocarstwo stworzone przez Karola Wielkiego podzielono czterysta lat wcześniej.

Legatem Ojca Świętego został Jan di Piano Carpini, uczeń samego św. Franciszka z Asyżu. (...) Przed najazdem mongolskim piastował także funkcję przeora klasztoru wrocławskiego. W czasie podróży do wielkiego chana miał już 63 lata. Współcześni opisywali go jako korpulentnego, dobrodusznego sługę Chrystusa, słynącego ze skromności. Drogę z Lyonu na Śląsk przebył na osiołku. We Wrocławiu dołączył do niego Benedykt Polak (Benedicto Polacco – dop. Kpt „Nemo”), franciszkanin, młodszy o 18 lat. I to on był przewodnikiem di Carpinięgo w drodze na Wschód. (...) Urodził się w Wielkopolsce nieskolonizowanej jeszcze przez Niemców (...) znał języki słowiańskie (...) miał pełnić rolę tłumacza, gdyż w otoczeniu chana mnóstwo



Wrocław, ul. Benedykta Polaka

było dworzani i niewolników z Rusi podbitej przez Mongołów.

Z Wrocławia wyruszyli do Łęczycy na dwór księcia Konrada Mazowieckiego (tego, który sprowadził Krzyżaków). Książę został jednym ze sponsorów wyprawy, darując mnichom kilkadziesiąt bobrowych i borsucznych futer na haracz dla tatarskich straży. W każdym z sześciu polskich i ruskich grodów możni dorzucali co się dało. 3 lutego 1246 roku Benedykt oraz di Carpini dotarli do złupionego Kijowa.

23 lutego (...) pozwolono im przekroczyć Dniepr, który był wtedy bramą mongolskiego imperium. Wymienili konie na tatarskie, bo te z Europy nie dałyby rady w stepie i wędrowce przez góry. W Saraju nad Wołgą gościli u Batu-chana, władcy Złotej Ordy. Stamtąd wyruszyli już tylko we dwóch, wcześniej towarzyszył im bowiem C. de Bridia, mnich z Brzegu. Trudy podróży znosili dzielnie. Jeszcze zanim dotarli do Kijowa, obaj zapadli na ciężką gripę, mimo to, półprzytomni, kazali się wieźć w saniach.

Co najbardziej zaskakujące, podróż nie była tak niebezpieczna, jak mogło się początkowo wydawać. Dzięki doskonale zorganizowanemu systemowi posterunków, rozmieszczonych co kilkanaście, kilkadziesiąt kilometrów, na azjatyckim stepie było bezpieczniej niż na gościńcach w Europie, gdzie grasowali rabusie. Poza tym poseł był dla Tatarów nietykalny. A w Europie różnie z tym bywało – Batu-chan najechał przecież Węgry pod pretekstem odwetu za mord na jego posłańcach.

Nie mieli z sobą żadnych map. Pomimo tatarskiej pomocy wyprawa była niezwyklej surwiwałem. Potwierdza to Robert Szyjanowski, polski podróżnik ze Szczecina, który w 2004 roku podążył tą samą trasą śladami średniowiecznych zakonników. Okazało się, że i dziś podróż potrafi być równie niebezpieczna jak 800 lat temu. Jeden z dzipów ekipy Szymanowskiego zepsuł się w stepie, inny zatonął w rzece (Autor wraz z producentem Jerzym Szkamrukiem przygotowują wyprawę śladami Benedykta Polaka i Jana Piano di Carpiniego).

W lipcu 1246 roku podróżnicy dotarli do obozu wielkiego chana Gujuka (...) trafili na intronizację

władcy. Mieli gdzie mieszkać, gorzej było z jedzeniem, mało kogo obchodzili bowiem przybysze z dalekiej prowincji. Dożywił ich Kosmas, złotnik z Rusi, pracujący dla chana. Gdyby nie on, mogliby nie doczekać spotkania z władcą. Nie tracili czasu. Podglądali z bliska życie Mongołów, co później skrupulatnie opisali. Potępiali ich chciwość, prymitywne maniery i pogardę dla obcoplemieńców. Śmiercią karano za cudzołóstwo, najdrobniejszą kradzież, a także naruszenie świętych obyczajów. W tym kontekście nie zaskakiwało zakonników, że kradzieże prawie się nie zdarzały, zdumiało ich natomiast, iż przedmioty codziennego użytku były wspólną własnością.

Podróżnicy doceniali męstwo, zdyscyplinowanie i zręczność stepowych plemion. Di Carpini opisywał ze zdziwieniem, że w jeździe konnej i strzelaniu z łuku dziewczęta nie ustępują chłopcom. I – o zgrozo – noszą także spodnie!

Kiedy bliżej przyjrzeni się ludom azjatyckim, odkryli, że jednak wierzą w Boga oraz w siły natury i jej żywioły – Słońce, Księżyc, ogień i wodę. Nie czczą jednak bóstw modlitwami ani nie odprawiają dla nich ceremonii. Za to ofiarowują im pożywienie i mleko. Do innych bóstw mają zaś stosunek niezwykle tolerancyjny. Prawosławni popi, mnisi buddyjscy, imamowie odprawiali modły pod nosem chana. W średniowiecznej Europie rzecz nie do pomysłenia. Dwaj franciszkanie opisywali sprawny podział armii mongolskiej, wyjawili też podstępny mongolskiej jazdy – np. przywiązywanie kukieł do koni czy pozorowanie ucieczki z pola walki.

(...) przepych towarzyszący wstąpieniu chana na tron olśnił przybyszów z Europy.

Dwukrotnie stanęli przed Mocą Boga, cesarzem wszystkich ludzi – jak kazał się tytułować Gujuk. Odpowiedź na list papieża otrzymali w czterech językach – po łacinie, turecku, persku i mongolsku. List chana do papieża to świadectwo zderzenia dwóch światów, dwóch cywilizacji. Chan nie mógł pojąć, dlaczego papież chce go przekonać do swojego Boga. Pytał, dlaczego Chrystus nie uchronił Europy przed najazdem mongolskim, skoro jest taki potężny. Nie rozumiał (...) dlaczego miałby przestać najeżdżać, palić i mordować. (...) rozkazał Innocentemu IV i monarchom Europy przybyć do Karakorum w następnym roku, by złożyć mu hołd. W przeciwnym razie – nie będzie żadnej litości.

W drodze powrotnej – od Kijowa – nasi wysłannicy pełnili rolę celebrities. „Gratulowano nam, jakbyśmy zmartwychpowstali” – napisał Benedykt. Zbiegało się całe miasto i za każdym razem spisywano historię mnichów podróżników. „Historia Mongołów” di Carpiniego stała się bestsellerem, o ile można o czymś takim mówić w czasach przed wynalezieniem druku. Relacja Benedykta spisana przez anonimowego mnicha z Niemiec to jej ważne uzupełnienie.

Pod względem dyplomatycznym Benedykt i di Carpini ponieśli fiasko. Ale w sensie naukowym i

wywiadowczym ich wyprawa to majstersztyk. Zdemitologizowali demoniczne ludy Tartaru i opowiedzieli Europejczykom ich prawdziwą historię oraz zdradzili sekrety militarne. Po tych relacjach Tatarzy i Mongołowie już nie byli straszni, stracili nadludzką moc.

Sam Benedykt po powrocie do Polski został gwardianem klasztoru franciszkanów w Krakowie, zazdroszczono mu sławy i oskarżano o zmyślanie relacji. Walczył o dobre imię, dokonując spisu ludzi i kupców, których wraz z di Carpinim spotkali w drodze. „Przewodnikiem naszym była prawda, niczego świadomie nie dodawaliśmy” – napisał. Zmarł w 1280 roku.

We Wrocławiu (...) ma dziś ulicę swojego imienia, ale nawet mieszkający tam ludzie nie wiedzą, kim jest jej patron. W kraju znają go nieliczni historycy. Za to w Mongolii jest postacią popularną, jego

imię noszą szkoły, wspominany jest w książkach i podręcznikach. Włosi zrobili film dokumentalny o Janie Piano di Carpinim, ale o Benedyckie tylko wspomnieli. Niestety, nasz rodak nie ma w Europie tak dobrego PR jak Marco Polo. Wychodzi na to, że szacunek dla swoich postaci historycznych powinniśmy się uczyć od Mongołów. A marketingu historycznego od Włochów.

Polski mnich Benedykt dotarł na Daleki Wschód ćwierć wieku przed Marco Polo. (...) W naszej historii to agent numer jeden.” (Rafał Geremek „Marco Polacco” „NEWSWEEK” 09.04.2007)

„Cudze chwalicie – swego nie znacie, sami nie wiecie co posiadacie.” W artykule o tym: „jak niewiele uczyniło tak wiele – dla tak wielu” – już w XIII wieku, skrótów dokonał

*Kapitan „NEMO”*

## TRAMWAJ – TRAMWAJ WODNY – WTW

### Część trzecia

Oddawanie do użytku kolejnych, wyremontowanych nabrzeży oraz wnioski popowodziowe N.I.K. (które przyspieszyły tempo oddrzewiania, odkrzaczania i odmulania rzeki w mieście) – spowodowały, że zaczęły pojawiać się nowe, tymczasowe przystanki pasażerskie. Najbardziej znaną jest ta zwana „Kardynalską” przy reprezentacyjnym Bulwarze Piotra Włostowica. W tym miejscu Opera Wrocławska zorganizowała pierwszą (na świecie -?) operę na rzece. Wieczne spektakle rozpoczynały parady z pochodniami kopii łodzi weneckich. Premierę poprzedziła olbrzymia akcja logistyczna Urzędów, Firm i Instytucji, której celem była budowa i utrzymanie w nurcie rzeki największej w Polsce przystani tymczasowej. Tej, na której zbudowano scenę operową.

Co jakiś czas, najczęściej w „mediach”, na progu niemal każdego sezonu żeglugowego tudzież kolejnej kampanii wyborczej – pojawiały się głosy o konieczności reaktywowania we Wrocławiu pływania „stateczkami” po Odrze. Z tym, że realizacja tej pięknej idei, za każdym razem ginęła śmiercią naturalną w przysłowiowych szczegółach. Dlaczego? Bo: NIE WYSTARCZY RZUCIĆ HASŁO. JESZCZE NALEŻY JE WYTRWALE REALIZOWAĆ! A DO TEGO TRZEBA WOLI WSPÓŁDZIAŁANIA PRZEZ LATA WIELU OSÓB I INSTYTUCJI. TAK JAK TO UDAWAŁO SIĘ DOTĄD PRZY REMONCIE MURÓW I NABRZEŻY! A nie udało się niestety z fontanną na rzece. Także dlatego, że łódź żaglową, motorową, czy kajak widział każdy. Prom, łódź wenecką, taksówkę czy tramwaj wodny widział ten, kto płynął nimi po jakimś dowolnym akwenu na świecie (a każdy jest przecież inny!); to kto widział we Wrocławiu prawdziwy tramwaj wodny? A co dopiero, jak powinien on wyglądać?

Ten przyszły, a dziś jeszcze ciągle wirtualny? Po przeprowadzeniu przez niżej podpisanego subiektywnej ankiety wśród przypadkowo spotykanych znajomych i nieznanym mieszkańcom Wrocławia, okazało się, że z WROCŁAWSKIM TRAMWAJEM WODNYM jest jak ze stworem śnieżnych Himalajów: „Yeti”. Nikt go nie widział! Ale każdy potrafi go opisać, choć opisów jest tyle co osób opisujących.

### Wrocławski Tramwaj Wodny (WTW)

Przyspieszenie prac zmierzających do utworzenia sieci komunikacji wodnej wymusiła perspektywa utworzenia się lądowego „korka komunikacyjnego” po rozpoczęciu przebudowy Placu Grunwaldzkiego oraz sąsiednich lądowych ciągów komunikacyjnych, przepraw mostowych, a nawet stale trwających remontów ulic w innych rejonach miasta. W Zarządzie Miasta Wrocławia oraz ZDiK – analizowano wiele wariantów rozwiązania problemów komunikacyjnych mających pojawić się w wyniku podjęcia decyzji o przebudowie Placu Grunwaldzkiego, również z udziałem przyszłego tramwaju wodnego.

W grudniu 2005 r. na zlecenie Wydziału Inwestycyjno-Technicznego Urzędu Miejskiego Wrocławia powstało: „Studium i koncepcja funkcjonalno-przestrzenna sieci komunikacji wodnej (tramwaju wodnego) na rzece Odrze we Wrocławiu: WROCŁAWSKI TRAMWAJ WODNY – WTW”. Zawiera ono min.: lokalizację przystanków na wybranym akwenu, określenie niezbędnej infrastruktury do efektywnego funkcjonowania systemu (strefy dojazdu z lądu, propozycje wyboru najkorzystniejszych przystani, zwymiarowanie statku na potrzeby WTW), wyjściową koncepcję rozkładu jazdy, zestawienie kosztów, harmonogram zadań i wskazanie

niezbędnych uzgodnień formalno-prawnych do utworzenia sieci WTW.

W „Studium...” określono: cele główne i uzupełniające, jakie powinien spełniać przyszły, wrocławski tramwaj wodny. Podsumowano „plusy” tramwaju wodnego. Oprócz istniejących a nie wykorzystanych w pełni dróg wodnych wewnątrz miasta, jest to brak ograniczeń komunikacyjnych wpływających na czas i bezpieczeństwo zaplanowanej podróży, czyli brak: dziur w jezdni, korków, wypadków drogowych (stłuczek, potrażeń pieszych na pasach, itp.), sygnalizacji świetlnej, brak konieczności budowy wydzielonych pasów ruchu dla komunikacji zbiorowej itp. inwestycji preferujących publiczny lądowy transport zbiorowy. Niewątpliwymi plusami tramwaju wodnego są także: mniejsza awaryjność systemu, pewniejsze „trzymanie się” rozkładu jazdy – w stosunku do autobusów i tramwajów lądowych, mniejsze, jednostkowe zużycie paliwa w transporcie wodnym (w stosunku do podobnego-lądowego), niższa cena paliwa „żeglugowego”, oddawanie spalin w atmosferę poza miejscami masowego przebywania ludzi (w „korkach” ulicznych, na przystankach autobusów i tramwajów, zmniejszenie emisji spalin w obszarze lądowym miasta), przebywanie pasażerów w czasie podróży statkiem „na świeżym powietrzu” – zamiast wśród spalin emitowanych przez pojazdy lądowe. Komfort przemieszczania się w strefie niezagrażonej nadmiernym hałasem i niebezpieczeństwem wypadku, inaczej niż w lądowym pasie komunikacyjnym, zwiększenie atrakcyjności samej podróży statkiem a także atrakcyjności turystycznej miasta.

„Studium...” proponuje sposoby przeciwdziałania ograniczeniom wynikającym ze specyfiki transportu wodnego, śródlądowego. Np. problemowi sezonowości żeglugi śródlądowej w mieście, przeciwstawia maksymalne wydłużenie sezonu żeglugi poprzez wykorzystanie w pełni możliwości ochrony akwenu przed nadzwyczajnymi wezbraniami i lodem na rzece. Jak najkrótszy czas cumowania statku oraz przesiadania się pasażerów ma zapewnić projektant nowej jednostki oraz najkorzystniejsza lokalizacja przyszłych przystanków W.T.W. To ostatnie – rozwiązuje też problem ograniczenia planowania przystanków do brzegów akwenu – konieczność pokonania strefy dojścia do przystani. Problem ograniczeń wynikających z istnienia jazdów i śluz rozwiązano – proponując pierwsze „linie komunikacyjne” na akwenach wewnętrznych WWW – bez konieczności korzystania ze śluz. W pobliżu stopni wodnych zaplanowano punkty przesiadkowe pomiędzy „liniami” WTW.

Jako pierwszy, najbardziej atrakcyjny pod względem osiągnięcia założonych celów wybrano akwen rzeki Odry od km 245+100 do km 252+200 jej biegu, tj między stopniami wodnymi: Opatowice i Mieszczkańskim (zwanym też dolnym). Na tym odcinku rzeki Odry wyznaczono 5 podstawowych przystanków planowanego WTW: Bartoszowice, Dąbie, Politechnika, Hala Targowa, Uniwersytet. Wyznaczono też 4 przystanki uzupełniające: Biskupin, Na Rakowcu, Urząd Wojewódzki, Plac Bema. Każdy z nich przedstawiono w wariantach lokalizacyjnych (od jednego do pięciu). Opisaną sytuację naniesiono na mapę w skali 1 : 10 000, a strefy dojścia na mapach szczegółowych w skali 1 : 2 000. Zaproponowano: dwa typy przystani pływającej dla nabrzeża skarpowego – wg Mariana Kosickiego, oraz rozwiązanie dla nabrzeża pionowego – jak na przystani jachtowej w porcie we Władysławowie.

Dla powyższych założeń przygotowano wyjściową koncepcję rozkładu jazdy. W wyniku analizy okazało się, że najwięcej czasu zajmują czynności związane z cumowaniem i odcumowywaniem oraz wsiadaniem i wysiadaniem pasażerów. Czas samego przejazdu między przystankami okazał się konkurencyjny w stosunku do równoległych linii lądowej komunikacji publicznej. Korzyść tę potęguje brak ograniczeń komunikacyjnych wpływających na czas i bezpieczeństwo w podróży lądowych. Po analizie różnych wariantów, w pierwszym sezonie żeglugi zaprezentowano do realizacji analizę czasową dla pięciu podstawowych, najkorzystniejszych przystanków. Wynika z niej, że czas rzeczywistego przejazdu między przystankami końcowymi pierwszej „linii” przyszłego Wrocławskiego Tramwaju Wodnego: Bartoszowicami a Uniwersytetem mógłby wynosić: 63 minuty (przy średniej prędkości 15 km/godzinę), oraz 47 minut (przy średniej prędkości 30 km/godzinę). Istnieje jeszcze możliwość skrócenia tak wyliczonego czasu jazdy jeszcze do (maksymalnie) 15 minut ale pod warunkiem rozwiązania kilku problemów przez przyszłych projektantów. Dla zapewnienia dotrzymania projektowanego rozkładu jazdy niezbędne są minimum 4 jednostki transportowe. Największy koszt eksploatacyjny będą stanowiły koszty paliwa oraz utrzymania żałóg.

*Ryszard Majewicz*

Zainteresowanych powstaniem jak najszybciej pierwszego w Polsce WROCLAWSKIEGO TRAMWAJU WODNEGO (WTW) odsyłamy (kierujemy) do Prezydenta Miasta Wrocławia.

**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.nadbor.pwr.wroc.pl. „Bractwo Mokrego Pokładu”**

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

**Mecenasi Biuletynu: Carlsberg Polska SA, producent piwa „PIAST”; Odratrans S.A.; Fundacja Regionu Wałbrzyskiego; Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej Wrocław, PH „OLA” Sp. z o.o. Wrocław**