

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 66

Rok VII

Marzec 2009 r.



## 1% Twojego podatku

przeznacz na ochronę dziedzictwa przemysłowego i technicznego Polski, na odbudowę flotylli zabytkowych statków odrzańskich: holownika parowego „Nadbor”, dźwigu pływającego „Wróblin”, barki towarowej, krytej „Ż-2107”. Podobnie jak w roku ubiegłym Twoje wsparcie skierujemy również na odbudowę zabytków z kolekcji Sowiogórskiego Muzeum Techniki FOMT oraz ekspozycję zabytkowej maszyny parowej typu compound z bocznokołowca wiślanego przekazaną Fundacji przez warszawskie Muzeum Techniki jako depozyt.

Fundacja Otwartego Muzeum Techniki – KRS 0000092321

Dziękujemy!

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

## A co w Bractwie Mokrego Pokładu?

Pierwsze w bieżący roku spotkanie naszej wodniackiej społeczności miało miejsce 15 stycznia, na którym omówiliśmy sprawy wewnętrzne Bractwa, podsumowaliśmy miniony rok i założyliśmy, że swoją działalność kontynuować będziemy na dotychczasowych warunkach, tj. fanklubu FOTM, bez struktur, natomiast dla konkretnych zadań będziemy się organizować w zespoły, grupy.

Przypomnę, że w ub. roku powstał zespół ekspertów dla rewitalizacji h/p NADBÓR w składzie: Wojtek Śladkowski – szef zespołu, konstruktor, praktyk, marynarz, członkowie zespołu: Zbyszek Lasota – konstruktor, przedsiębiorca specjalizujący się w remontach statków, Rainer Pietrasik – naukowiec, praktyk, żeglarz, Rajmund Toby – żeglugowiec reprezentujący technikę ż. śr., Jurek Onderko – żeglugowiec, administrator, mechanik statkowy m.in. na statkach parowych.

Deklarację współpracy w zespole ekspertów złożyli:

Włodek Choynacki- okrętowiec, handlowiec i administrator w branży, Jurek Laska – naukowiec, praktyk, żeglarz oraz Rysiu Cendro – stoczniovec, elektryk, przedsiębiorca i Julek Chwalana – długoletni szef nadzoru technicznego we wrocławskiej remontówce.

Jurek Laska w ub. roku „prześwietlił” płaszcz kotła parowego Nadbora, co pozwoliło określić jego przydatność do dalszej eksploatacji w zmienionych warunkach.

Efekt tej pracy można określić w dziesiątkach tys. zł, ponieważ pierwotna koncepcja przewidywała demontaż kotła, transport w kieleckie, przegląd, remont i ponowną instalację. Dzięki społecznie wykonanej przez Jurka pracy, uniknęliśmy tej logistycznej, skomplikowanej i drogiej operacji. Rysiu Cendro natomiast, aktualnie właściciel firmy trudniącej się pracami elektrycznymi zadeklarował robocizną w zakresie przeglądu, demontażu i montażu instalacji elektrycznej Nadbora. To ma być jego wkład w ratowanie Nadbora. Wcześniej, przez dziesiątki lat, budował i remontował statki motorowe we wrocławskiej „Remontówce”, podobnie jak Julek Chwalana. Jurkowi dzięki za już, a Rysiuowi i Julkowi za zobowiązania, do których wrócimy we właściwym czasie.

Zespół w składzie jak wyżej, zobowiązał się pokierować pracami remontowymi, odtworzeniem stanu technicznego i doprowadzeniem do uruchomienia Nadbora. Zwieńczeniem tych

prac miałyby być rejs statku do stoczni w Holandii, w której w latach 40. ubiegłego wieku został zbudowany.

Bracia – Wojtek, Zbyszek, Rainer, Rajmund, Włodek, Jurek O., Jurek L także Rysiu i Julek, to wybitni fachowcy, którym nie zabraknie entuzjazmu i determinacji w osiągnięciu celu.

Zadaniem zaś Bractwa i FOTM jest zapewnienie funduszy na prace związane z odbudową statku.

### Kapituła Bractwa

W czasie styczniowego spotkania Bractwa powołano do życia Kapitułę Bractwa. Tworzą ją przedstawiciele reprezentujący różne dziedziny aktywności zawodowej. Kapituła w najbliższym czasie określi swój status oraz regulamin pracy, o czym powiadomimy Braci i Sympatyków w stosownym czasie. Godność Bractwa Kapituły na siebie przyjęli:

Włodek Choynacki – Starszy Brat Kapituły, wielce doświadczony i zasłużony, kompetentny i kreatywny w branży brat, Hubert Adamczyk – edukacja, kartografia, Adam Cieszewski – stocznie, budowa i remonty statków, Włodek Chaszczowski – administracja i turystyka, Leszek Mulka – turystyka wodna, Marek Orłowski – gospodarka wodna, Edmund Pająk – technika, szkolnictwo, Witold Samuel – żegluga, koordynacja, Grzegorz Nadolny – edukacja, szkolnictwo, Mariusz Przybylski – administracja, edukacja, Jan Pyś – administracja, koordynacja.

Kapitułę Bractwa oddajemy w ręce zasłużonych Braci z przeświadczeniem, że kreatywność, innowacyjność oraz integracja środowiska i Bractwa będzie zawsze w kręgu jej widzenia i działania.

Życzymy efektywnej pracy i satysfakcji.

Liczymy, że w br. przybędzie nam osób i firm, które wesprą nasze starania w rewitalizacji Nadbora, tego jedyne parowca, ostatniego Mohikanina ery parowców.

Dotychczasowe nasze starania w tej materii daleko odbiegają od oczekiwań. Występujemy w tej sprawie do Prezydenta Wrocławia i Marszałka Województwa o pomoc finansową dla odbudowy statku – pomnika, jakim jest Nadbór.

Do połowy br. uaktualnimy kronikę Bractwa i chcemy ją prowadzić ze spotkania na spotkanie.

Od lutego br. prowadzić będziemy ewidencję spotkań dla celów kronikarskich. Przewidujemy, że przyszłym miejscem spotkań będzie

barka Ź – 2107. Powiększona powierzchnia pozwoli na bliższy, bezpośredni kontakt uczestników z sobą, co winno sprzyjać atmosferze spotkań.

Prosimy naszych Braci i Sympatyków o przekazywanie 1% podatku za 2008 rok na konto FOTM – obejmującego finansowanie odbudowy statków. Liczy się każda pomoc!

Pragnę również przypomnieć uczestnikom spotkań, że Bractwo Mokrego Pokładu jest klubem, nie posiada struktur i pragnie zachować status klubu FOTM.

W przeszłości podjęto uchwałę, że uczestnicy spotkań, z wyjątkiem zaproszonych gości i pierwszego uczestnictwa, wnoszą na ręce skarbnika comiesięczną opłatę w wysokości 10 zł. Stanowi ona pokrycie kosztów organizacji spotkań i kosztów funkcjonowania Bractwa. Tak wpływy jak i wydatki są ewidencjonowane i rozliczane na koniec roku kalendarzowego.

Informacja w tym zakresie będzie podawana do publicznej wiadomości na łamach Prosto z Pokładu.

Naszym kluczowym zadaniem na 2009 rok pozostaje m.in. współuczestnictwo z FOTM w realizacji programu „Wrocławski Tramwaj Wodny”.

Jest to od lat przygotowywana inicjatywa, która została przez FOTM merytorycznie i starannie opracowana i zaprezentowana szerokiemu ogółowi z uwzględnieniem władz administracyjnych i samorządowych Wrocławia.

Aktualnie oczekujemy zajęcia stanowiska przez władze miasta i województwa. Decyzje w tej sprawie winny pozwolić na wdrożenie w życie koncepcji TW dla Wrocławia (pismo w tej sprawie zamieszczamy oddzielnie).

W nowym 2009 roku, mimo kryzysu gospodarczego, wchodzimy z optymizmem i zachęcamy wszystkich Braci i Sympatyków Bractwa do osobistego współuczestnictwa w pracach Bractwa i we wspieraniu naszych inicjatyw oraz do publikowania wspomnień, zdjęć, dokumentacji historycznej i.t. p.

W imieniu Braci i swoim własnym zapraszam na nasze spotkania na pokład Nadbora w każdy pierwszy czwartek miesiąca o godz.17.00.

*Zbyszek Priebe – Starszy Brat*

P.S. Bractwo dysponuje branżowymi kalendarzami ściennymi na 2009 rok, o tematyce „TYLNOKOŁOWCE”. Znajdziecie w nich piękne zdjęcia i opisy tych legendarnych już statków parowych. Kontakt – Anna Broniewska – FOTM, tel. 071 327 99 02.

## Kronika Bractwa

Brat Edmund Pająk w styczniu br.obchodził 86 rocznicę urodzin a Brat Hubert Adamczyk w lutym br.obchodzi 64 rocznicę urodzin.

Także Komodor naszego Bractwa komandor Mieczysław Wróblewski w bm.świętował 93 rocznicę urodzin.

Wszyscy mamy Im wiele do zawdżeczenia.

Zacnym i zasłużonym Braciom Jubilatom gratulujemy i życzymy zdrowia oraz wszelkiej pomyślności. **100 lat!**

*Bractwo Mokrego Pokładu*

## Zaliczenie na pokładzie

Nie do końca wiadomo czym jest dzisiaj wyższa uczelnia. Czy kuźnią kadr narodowego przemysłu, czy narzędziem polityki socjalnej państwa? Po trosze zapewne jednym i drugim. W XIX w. mówiono, że gdy dwaj inżynierowie wyjeżdżają poza miasto, to wkrótce powstanie tam most, szosa, linia kolejowa, fabryka. Czy dzisiaj inżynier władający narzędziem, nawet tak prostym jak pilnik, młotek czy śrubokręt jest już niepotrzebny? Czy zbędna jest już weryfikacja pomysłu z dziełem? Paradoksalnie, ale i szczęśliwie, na Politechnice, na której warsztaty zastąpiono pracowniami komputerowymi,

znajdujemy rzesze inaczej myślących, także zaskoczonych wirtualnymi programami nauczania. Już wkraczając w jej mury pytają gdzie warsztat?. Roją się w ich głowach pomysły nie znajdujące wsparcia w tokarce, wiertarce, imadle czy młotku. A zdawałoby się, że wokół sal dydaktycznych znajdą pracownie, w których dzień i noc panowałby ruch, rozlegał się gwar, kształtował klimat szacunku dla dobrze wykonanej roboty.

Tę niszę technologiczną kształcenia inżynierów paradoksalnie, wypełnia przedmiot „historia techniki”, ale w jakże skromnym wymiarze



Montaż i pierwsza jazda

zważywszy, że obejmuje w roku 200 studentów wobec blisko 30 000 uczęszczających na Politechnikę. Tych 200 inaczej myślących nie chce pisać nikomu niepotrzebnych wypracowań, a słuchając wykładów wypełniać pensa dydaktyczne. Po chwili zaskoczenia spotkaniem z zabytkowym holownikiem, dźwigiem pływającym, barką czy starą parowozownią, maszyną parową, zniszczoną lokomotywą spalinową czy nadwerężonym skrzyniowym magłem decydują się na zmierzenie z wyzwaniem jakie w sobie niosą. Szybko pojmują, że historia techniki to nie tylko dumanie nad czasem spełnionym, że źródło informacji jakim się posługuje i które próbuje interpretować, można i zmierzyć i zważyć, a eksperyment wznowić.

Może dlatego tak chętnie pracują przy odbudowie zabytkowych statków czy maszyn, że przy okazji mogą pozostawić swą pracę i skutki trwałe? Może widzą, że ich zainteresowanie dziejami techniki pozwala też na spotkanie z narzędziem i pracą? Mówią, że na pokładach statków flotyli Fundacji „odstresowują się”, a cieszy ich też, że szybko awansują do roli ich załogantów, stają się

partnerem bosmana bądź majstra w parowozowni.

Znajdują tu miejsce dla realizacji własnych pomysłów. Różnych. Jedni tworzą bazy danych dla atlasu zabytków techniki Polski, inni multimedialne animacje służące objaśnieniu zasad działania śluzy czy prasy hydraulicznej do tłoczenia rur i prętów. Inni rekonstruują dokumentację techniczną pomp parowych statku, kotła węglowego, kreślą schemat blokowy maszynowni holownika parowego. Są i tacy którzy porządkują archiwa Fundacji, zbiory ikonografii, czy dokumentacji technicznej. Wielu podejmuje studia nad orzecznictwem patentowym XIX i XX w. w zakresie interesującej ich na własnym Wydziale problematyki. Powstają prace przybliżające myśl wynalazczą w zakresie procesu przemiany maszyn liczących, endoprotez, telefonii komórkowej, dźwigów, silników parowych dla samochodów osobowych, sygnalizacji kolejowej, napędu koła przedniego w motocyklu etc. Jeszcze inni opracowują ewidencję zabytków techniki Polski i Europy, bądź też przygotowują materiały dydaktyczne dla szkół.



Prowadzono też remonty



Słuchacze LSzODP



W rejsie na Odrze – Bytom Odrzański

Ich prace prezentowane są na prowadzonych od 2004 r. przez Międzywydziałowe Studenckie Koło Naukowe PWr „Ochrony zabytków techniki HP Nadbor” Międzynarodowych Warsztatach Naukowych Studentów, publikowane w serii wydawniczej FOMT i MSKN „Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”, przedstawiane na międzynarodowych spotkaniach w Rumunii, Chorwacji, Czechach, Francji, Niemczech, Rosji, niosąc i przesłanie promujące model kształcenia inżynierów na Politechnice Wrocławskiej i potrzebę uprawiania przez inżyniera historii techniki, dyscypliny, która w wydaniu naszych młodych przyjaciół daleka jest od deklaratywności. Niektórzy znajdują okazję odbycia staży w tak renomowanych placówkach muzealnictwa technicznego jak w Westalskim Muzeum Przemysłu w Niemczech, czy też udziału w międzynarodowych ekspedycjach na

wyspy Sołowieckie na morzu Białym, w trakcie których uwagę poświęcają dokumentacji dzieł techniki Archipelagu i budowie koncepcji ich ochrony i ekspozycji. Znajdują okazję spotkań ze studentami Uniwersytetu w Bordeaux, którzy podjęli trud rekonstrukcji sterowca Henri Giffarda z 1851 r., sterowca, który w skali modelu (1:10), wyposażony w silnik parowy, demonstrowany bywa już na wielu pokazach, których celem jest też znalezienie mecenasów realizacji tego dzieła w skali 1:1 i powtórzenia historycznego lotu.

W roku akademickim 2007/2008 siłami studentów Politechniki Wrocławskiej, słuchaczy Letniej Szkoły Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego i Technicznego odbudowano lokomotywę Ls40. Pierwsze od wielu lat jej jazdy wzbudzała zrozumiałą sensację. Dla promocji nowych programów wykorzystania porzuconych przez



W warsztacie Piotra Sarapuka



Na DP Wróblin

PKP linii kolejowych Dolnego Śląska studenci podjęli w 2008 r. budowę drezyn kolejowych. Chcą prowadzić nimi ruch turystyczny na liniach „Bystrzyckiej” i „Bielawskiej”, o tyle frajujących, że nasyconych wieloma dziełami techniki, prowadzących w Góry Sowie, do XVI-wiecznej kopalni rud cynku, ołowiu i srebra „Marie Agnes”, zabytkowej elektrowni wodnej „Lubachów” z 1913-1916, na wspaniałe mosty linii „Bystrzyckiej” z lat 1902-1904, do wielu zakładów dokumentujących industrialną tradycję regionu i procesy przemiany kultury. Drezyny – jak wierzą – mogą stać się narzędziem odczytywania na nowo przeszłości, wydobywania na powierzchnię życia społecznego istotnych składników dziedzictwa cywilizacyjnego, a otwierając karty zapisanej w kamieniu i stali historii służyć i poszukiwaniu nowych programów rozwoju lokalnych społeczności.

W 2008 Sowiogórskie Muzeum Techniki przez Fundację, z udziałem studentów budowlane, zyskało drezyny spalinowe oparte na silnikach małego Fiata i motocykla Java 250 i drezynę o napędzie ręcznym, typu „moja-twoja”. 16 lutego 2009 pierwszą jazdę (z uwagi na śnieg – na torowisku w wachlarzu) odbyła drezyna powstała na bazie dwu rowerów. Zbudowali ją dwaj studenci III roku Budownictwa Lądowego Jakub Basiaga i Marek Rawski, zakładając, że montaż czy demontaż pojazdu trwać będzie kilka minut, że będzie można jeździć po torowisku, tam zaś gdzie kolejarze go nie upilnowali bądź sami zdewastowali, uprawiać tradycyjną turystykę rowerową, w dowolnym momencie powracając z rowerami na szyny.

Budowa tej drezyny dostarczyła Jakubowi i Markowi okazji do spotkania z Piotrem Sarapukiem

ze Słupic k/Jordanowa. W jego warsztacie wykonywali prace mechaniczno-ślusarskie. A warsztat to wyjątkowy, prawdziwe żywe muzeum, dysponujące gigantyczną kolekcją XIX-wiecznych narzędzi, wiertarek kolumnowych, tokarek, piecem kuziennym. Nic dziwnego, Piotr Sarapuk to nie tylko kolekcjoner, to inżynier z kart powieści Juliusza Verne, syn i wnuk kowala, zafascynowany narzędziem, w każdym przypadku pozyskania nowego rekonstruuje je i ożywiającą. A ręce ma złote. Dzięki jego pomocy praca szła wartko a studenci z pasją obsługiwali stare wiertarki kolumnowe, stałe pod czujnym jego okiem.

Inne warianty drezyn rowerowych buduje Tomasz Gidziński i Maciej Jakób, studenci Wydziałów Elektroniki i Mechanicznego, oraz Jakub Porchoński i Kamil Put. Czy będą równie udane? Miejmy nadzieję, że dowiemy się o tym już w marcu.

W nowym, letnim semestrze zakładamy, że studenci kontynuować będą prace przysposabiające barkę towarową do roli bazy dydaktycznej przedmiotu „historia techniki”, odbudowę napędu parowego HP „Nadbor” zaś w parowozowniach dzierzoniowskich zajmą się konserwacją i ekspozycją zabytkowej lokomobili parowej z 1922 r. pozyskanej z tartaku w Jeleniej Górze-Sobieszowie oraz agregatu pompowo-parowego z 1898 r, który trafił do naszej kolekcji z bielawskiego Bielbawu.

Czeka nas dalsze smakowanie historii, od kwietnia także z udziałem 3 studentów Uniwersytetu w Bordeaux, którzy u nas będą odbywali swój staż. To poważne wyróżnienie, a z wdzięczamy je naszym młodym adeptom sztuki inżynierskiej.

*Stanisław Januszewski*

## Znikający polski „Mały Amsterdam”

Jeszcze nie tak dawno Odra na całej swojej długości była drogą wodną posiadającą jednokowe parametry nawigacyjne, a większość instytucji związanych z żeglugą śródlądową na Odrze miało swoją siedzibę w „stolicy polskiej żeglugi śródlądowej” - we Wrocławiu. Obecny stan Wrocławskiego Węzła Wodnego jest bardzo skomplikowany. Najstarsza z dróg płynąca przez centrum miasta, na której przed 1939 r. znajdowały się liczne przystanki pasażerskich parowców, kawiarnie, które były częstym miejscem spotkań Wrocławian jest od 1945 r. niespławna a jej wygląd nie zachęca do kontaktów towarzyskich. Wprawdzie w ostatnich latach w najbardziej reprezentacyjnej części akwenu, w rejonie Uniwersytetu Wrocławskiego zostały odnowione ceglane nabrzeża, jednak szlak żeglowny i przyległe do niego tereny są nadal bardzo zaniedbane. Korzystanie z tego akwenu jest od lat zabronione. Na dnie drogi wodnej znajduje się wiele liczących ponad pięćdziesiąt lat przeszkód wodnych. Zatonione stare fragmenty murów i nabrzeży, mostów, mówi się o leżących na dnie barkach.

Oprócz niewielu odnowionych nabrzeży są tu liczne, nadal noszące ślady, ponad pół wieku temu zakończonej wojny oraz upływu czasu. W awanporcie Śluzy Mieszczkańskiej znajduje się gruz. Rosną 50 letnie drzewa rozsadzające nabrzeża, niegdyś z pietyzmem wybudowane. Awanporty są zasypane piachem, a kunsztowne ogrodzenia, okucia cumownicze czy inne drobne wyposażenie służące żegludze zdewastowane. Należy przyznać, że sama śluza Mieszkańska została niedawno odbudowana, lecz istnieje pewność, że korzystanie z niej jeszcze przez długie lata będzie niemożliwe. Od lat nie pogłębiane koryto utworzyło tu wiele wysp, bądź odsypisk porośniętych już kilkudziesięcioletnimi drzewami. Ten najstarszy fragment Wrocławskiego Węzła Wodnego zakończony jest Portem Miejskim, który obecnie również niemal zupełnie nie pełni roli dla jakiej został zbudowany. Zainteresowaniem cieszą się tu jedynie budynki i place magazynowe, a właściciel najchętniej by się ich pozbył, śniąc wizje zamulających zacny port szklanych domów – nie zaś prężnego portu rzeczno-

Ta część Wrocławskiego Węzła Wodnego, jakby na przekór czasom nam współczesnym, wciąż dokumentuje jednak związki Wrocławia z transportem wodnym, sięgające wielu wie-

ków To właśnie wtedy na mocy przywileju żeglugowego wydanego przez Henryka Brodatego w roku 1226 spławiano drzewo opałowe z lasów książęcych do szpitala Świętego Ducha we Wrocławiu <sup>1</sup>.

Druga arteria komunikacyjna – Kanał Miejski (niegdyś zwany Drogą Wielkiej Żeglugi) od momentu wybudowania przeszło sto lat temu wiernie służył nie tylko wrocławskiemu przemysłowi. Pływały po niej barki przewożące towary znajdujących się tu, między mostami Warszawskim i Trzebnickim, wrocławskich zakładów przemysłowych. Kanałem Miejskim przepływały przez Wrocław także ładunki tranzytowe; ruda żelaza na Górny Śląsk a z powrotem węgiel i wyroby hutnicze.

Obecnie Kanał Miejski spotkał taki sam los jak opisywaną wcześniej najstarszą drogę wodną Wrocławskiego Węzła Wodnego. Niegdyś głęboki na 2,5 m. akwen komunikacyjny od powodzi 1997 jest zupełnie zamulony a jego nurt porasta roślinność.

Trzeba przyznać, że kanał po 1945 r. cieszył się bardzo słabym zainteresowaniem wrocławskiego przemysłu. Zakłady pracy tu ulokowane z reguły budowały mury lub stawiały płyty odgradzające je od nabrzeża i od kanału. Jednak Kanał Miejski przez ostatnie pół wieku do 1997 r. tętnił życiem. Pływały po nim statki pasażerskie wypełnione miłośnikami wodnych przejażdżek. Obecnie warkot statkowych silników i krzyk roześmianych dzieci na statkach białej floty ucichł.

Ostatnia opisywana, trzecia droga wodna prowadząca przez Wrocław jest najmłodsza. Ma niespełna 85 lat i podobnie jak poprzednie przez ostatnie 50 lat nie była poddana gruntownemu remontowi. Pomimo tego, że największy w Polsce armator śródlądowy PP „Żegluga na Odrze” potrafił przewieźć Odrą rocznie ponad 11 milionów ton ładunków i oczywiście za przewiezienie każdej z tych ton armator zapłacił opłaty przewozowe.

Niestety pieniędzy nie ma (albo nie każdy na nie zasługuje) a Kanał Nawigacyjny, bo tak nazywa się wrocławska droga wodna po której mogły pływać zestawy pchane o maksymalnej długości 118 m i szerokości 9 m. oraz załadowane 1000 t ładunku, jest mocno zniszczony.<sup>2</sup>

W ostatnim półwieczu pływały wtedy zestawy pchane załadowane węglem, rudą żelaza, cementem, kruszywem, zbożem, chemikaliami.

Przed śluzami ustawiały się długie kolejki statków oczekujących na śluzowanie. Obecnie bywa, że przepłynie jeden obiekt dziennie, a jedynym ładunkiem jaki się wozi i to tylko w jedną stronę jest węgiel z kopalń do wrocławskiej elektrociepłowni.

Jak z powyższego opisu wynika, delikatnie mówiąc, następuje zmierzch Wrocławskiego Węzła Wodnego.

To nie wszystko. Upadek wrocławskich dróg wodnych nie jest jedyną oznaką utraty ważnego dla Wrocławia symbolu jakim była żegluga śródlądowa. Ostatnio zakończyły swoją działalność, lub kończą, ważne dla transportu wodnego instytucje mające swoje siedziby we Wrocławiu. To, że organizacje te przestają funkcjonować to w obecnym modelu państwa rzecz naturalna, gdyż z pewnością musiały być jakieś ważne tego przyczyny, których niegodni jesteśmy poznać, istotne jest natomiast to, że w ich miejsce nie powstają inne.

Zakończyło swoją działalność Przedsiębiorstwo Budownictwa Hydrotechnicznego – Odra 2. Przedsiębiorstwo zajmowało się inwestycjami hydrotechnicznymi na rzece. Niestety zbyt mały portfel zamówień oraz rozrost sprzętowo-administracyjny odziedziczony po minionej epoce doprowadził firmę do smutnego końca.

Zakończyło pracę Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodno-Inżynierskiego. Działalność tej firmy również obejmowała inwestycje na Odrze oraz na jej górskich dopływach.

Zakończyły swoją działalność dwie wrocławskie stocznie, które niegdyś budowały po kilka statków miesięcznie.

Kończy swoją działalność największa w Polsce szkoła marynarzy śródlądowych. Jej absolwenci w poszukiwaniu pracy wyjeżdżają do innych krajów i tam przyczyniają się do wzrostu koniunktury gospodarczej.

Największy polski armator śródlądowy zredukował o 4/5 swoją zdolność przewozową. Z niegdyśszej sięgającej 500. tys t do obecnie ok. 100 tys. t. Ładunki przerzuca na tiry. Czyżby uwierzył w autostradowy cud?

Czyżby to był koniec związku Wrocławia z żeglugą śródlądową. Przy tak silnych powiązaniach miasta z transportem wodnym, które zostały przedstawione w dwóch poprzednich częściach tego artykułu, wydaje się to niemożliwe. A jednak jest to całkiem realne zagrożenie. Po likwidacji instytucji i organizacji związanych z żeglugą śródlądową we Wrocławiu została tu przerwana pewna ciągłość branżo-

wa. Tą lukę związaną z brakiem odpowiedniej kadry, znajdującej na przykład aspekty utrzymania szlaku, budowy urządzeń hydrotechnicznych, budowy statków czy pracy na statkach, będzie trudniej wypełnić aniżeli zbudować od nowa flotyllę – o ile wykształcimy ad hoc nową kadrę konstruktorów, spawaczy etc.

Oprócz bardzo nieciekawie wyglądającego stanu faktycznego żeglugi śródlądowej we Wrocławiu należy stwierdzić, że i legislacja nie kształtuje korzystnych dla Wenecji Północy perspektyw.

Według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych rzeka Odra podzielona została na szereg odcinków żeglugowych, na których dopuszcza się żeglugę statkom i zestawom pchanych posiadającym gabaryty odpowiednie dla danej klasy drogi wodnej.<sup>3</sup>

Podziału Odry na odcinki nawigacyjne to nadzwyczajny wynalazek. Stoi w sprzeczności z opisanymi powyżej wiekowymi już planami budowniczych tego akwenu komunikacyjnego oraz z zamierzeniami kontynuatorów tej rozbudowy po roku 1945. Jednak podział Odrzańskiej Drogi Wodnej na klasy świadczy o perturbacjach jakich doświadczyła ta rzeka w ostatnich dziesięcioleciach, które w konsekwencji doprowadziły do degradacji niektórych jej odcinków. Podział został wymuszony nie tylko brakiem wyobraźni, także stanem technicznym drogi wodnej i obowiązującymi w tym względzie przepisami UE.

Nieszczęśliwym dla Wrocławia zbiegiem okoliczności jest to, że granica jednego z podziałów przebiega niedaleko Wrocławia, a dokładnie na ostatniej śluzie Odry skanalizowanej w Brzegu Dolnym. I tak od śluzy w miejscowości Gliwice do śluzy w miejscowości Brzeg Dolny poniżej Wrocławia Odrzańska Droga Wodna ma III klasę. Natomiast od śluzy w Brzegu Dolnym do ujścia rzeki Warty II klasę.<sup>4</sup>

Obecnie mamy do czynienia z sytuacją podobną do tej przed rozpoczęciem kanalizacji Odry, to jest przed rokiem 1886. Wówczas Odra też nie była szlakiem komunikacyjnym posiadającym jednakowe parametry. We Wrocławiu przebiegała granica dwóch różnej kategorii dróg wodnych tyle tylko, że było odwrotnie niż dzisiaj. Powyżej Wrocławia w kierunku Górnego Śląska Odra miała gorsze parametry dla żeglugi niż od Wrocławia w dół rzeki w kierunku jej ujścia.

Wrocław jak wynika z rozporządzenia będzie miastem, w którym będą kończyły swój bieg wszystkie zestawy pchane spływające z Górnego Śląska. Poniżej Wrocławia, od śluzy w Brzegu będą mogły pływać jedynie statki z napędem i barki o maksymalnej długości 57 m, szerokości 7,5 – 9 m, zanurzeniu 1,6 m i ładowności 500 t.

Należy podkreślić, że statków spełniających te kryteria jest obecnie na Odrze niewiele. Czy nią zadość tym parametrom jedynie barki motorowe typu BP-500, których największy polski armator mający swoją siedzibę we Wrocławiu ODRATRANS S.A. ma obecnie zarejestrowanych 23 sztuki, co stanowi około 5,75% wszystkich zarejestrowanych przez tego armatora jednostek.

Wprawdzie dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej w przepisach prawa miejscowego, będą mogli korygować gabaryty jednostek dopuszczonych do żeglugi po danym odcinku Odry ale, będą to korekty w dół, czyli jednostki tu pływające będą mogły mieć wyłącznie mniejsze gabaryty niż przewiduje to klasa drogi wodnej dla danego odcinka akwenu.

Oznacza to, że obecne przepisy odcinają Wrocław od tranzytowego transportu wodnego. Wprawdzie to nic nowego, gdyż faktycznie od paru lat spływ ponad stumetrowych zestawów pchanych ze Górnego Śląska do Szczecina i odwrotnie odbywał się sporadycznie, ale obecnie nawet takie przepływy będą niemożliwe. Ponadto perspektywy dla transportu wodnego w rejonie Wrocławia jawią się mgliście i to również za sprawą opisywanego aktu prawnego.

Przepisy rozporządzenia mówią, że przy rozbudowie II klasy drogi wodnej (od śluzy w Brzegu Dolnym do ujścia rzeki Warty) – jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy bezpośrednio wyższej, a dla dróg klasy III (od Gliwic do śluzy w Brzegu Dolnym) jako warunki projektowe przyjmuje się wielkości odpowiadające co najmniej maksymalnym wartościom parametrów klasyfikacyjnych i warunków eksploatacyjnych, przewidzianych dla klasy V a.

Oznacza to, że perspektywy mogą być następujące: albo zrezygnuje się z modernizacji Odry skanalizowanej do klasy Va i w ten sposób przez modernizację Odry swobodnie pły-

nącej "dogoni" się parametry osiągnięte około 100 lat temu na Odrze skanalizowanej, albo modernizując i jeden i drugi odcinek rzeki pogłębi się zróżnicowanie Odrzańskiej Drogi Wodnej.

Powyższy opis miał udowodnić, że dotychczasowy podział administracyjny rzeki jest zły. Doprowadził on do zróżnicowania parametrów na poszczególnych odcinkach rzeki. Odrzańską Drogę Wodną należy traktować jako jeden komplementarny organizm; między innymi gospodarczy. Ekonomiczne znaczenie drogi wodnej podzielonej na różne klasy jest żadne. Sądzę, że w perspektywach rozwoju Odry należy brać pod uwagę postulat stworzenia jednego organu zarządzającego rzeką, posiadającego szerokie kompetencje, który prowadziłby jednolitą dla całej rzeki politykę.

Jednak nie problemy dotyczące zarządzania rzeką są tematem niniejszego opracowania, lecz sukcesywna utrata związków Wrocławia z transportem wodnym. Wracając do rozporządzenia, refleksje budzi fakt nie objęcia żadną klasyfikacją najstarszej wrocławskiej drogi wodnej, kojarzonego ze Śródmiejskim Węzłem Wodnym.

Może autorzy rozporządzenia uważają, że ten odcinek Wrocławskiego Węzła Wodnego nie jest drogą wodną. Zastanówmy się w związku z tym jaki akwen możemy nazwać drogą wodną. Odpowiedzi udziela nam Prawo wodne. Przepis tej ustawy mówi, że przez pojęcie - śródlądowa droga wodna - rozumiemy śródlądowe wody powierzchniowe, na których, z uwagi na warunki hydrologiczne oraz istniejące urządzenia wodne, możliwy jest przewóz osób i towarów statkami żeglugi śródlądowej.

Czy wspomniany najstarszy odcinek Wrocławskiego Węza Wodnego wypełnia przesłanki płynące z tej definicji?

1. Czy jest to śródlądowa woda powierzchniowa?
2. Czy istnieją tu odpowiednie warunki hydrologiczne i urządzenia wodne, które umożliwiają przewóz osób i towarów statkami żeglugi śródlądowej ?

W celu wyjaśnienia pierwszej przesłanki ponownie musimy skorzystać z definicji zawartej w Prawie wodnym. Z aktu tego dowiadujemy się, że śródlądowymi wodami powierzchniowymi są te znajdujące się w ciekach naturalnych, kanałach oraz w źródłach, z których ciek biorą początek (płynące) oraz znajdujące się w jeziorach oraz innych naturalnych zbior-

nikach wodnych niezwiązanych z ciekami naturalnymi (stojące). Niewątpliwie opisywany akwen wypełnia pierwszą przesłankę i można go zakwalifikować jako płynącą śródlądową wodę powierzchniową

Zastanawiając się nad tym czy akwen wypełnia drugi warunek należy stwierdzić, że odpowiednie warunki hydrologiczne istnieją tu od wieków. To że w ostatnim okresie nie uprawia się tu żeglugi nie jest wynikiem złych naturalnych warunków hydrologicznych, lecz brakiem jakiegokolwiek zainteresowania tym akwenem komunikacyjnym. Jak wcześniej wspomniałem wybudowano tu dwie śluzy: Piaskową i Mieszcząską w 1794 r., cały akwen służył do przewozu ładunków, a ostatnio przed 1939 r. do przewozów turystyczno-rekreacyjnych.

W związku z powyższym skoro ten odcinek Wrocławskiego Węza Wodnego wypełnia przesłanki płynące z definicji – śródlądowej drogi wodnej – to dłużej ta droga wodna nie jest uznana za śródlądową wodę żeglowną<sup>5</sup> oraz nie przydzielono jej odpowiedniej klasy.<sup>6</sup>

Nieobjęcie tej drogi wodnej szczególną regulacją prawną oznacza, że będzie pogłębiał się jej dystans do innych akwenów żeglugowych we Wrocławiu. Nie będą w stosunku do niej obowiązywać żadne parametry klasy drogi wodnej, a to w konsekwencji doprowadzi do zupełnej dewastacji zgromadzonych tu licznie obiektów infrastruktury żeglugowej. A odbudowując ten fragment Wrocławskiego Węzła Wodnego można jednocześnie odbudować i zachować dla potomnych kunsztowne zabytki techniki żeglugowej oraz uzyskać akwen bar-

dzo atrakcyjny turystycznie, przynoszący dochody miastu i administratorowi drogi wodnej.

W powyższym artykule próbowałem wskazać na szczególne związki jakie łączyły Wrocław z żeglugą śródlądową. Skala tych związków oraz rozmiar prowadzonego tu transportu wodnego w skali naszego kraju, dają pełne prawo do tego, aby Wrocław nazywać polską stolicą żeglugi śródlądowej.

Obecnie na naszych oczach znika jeden z podstawowych symboli Wrocławia- żegluga śródlądowa. Tę trudną sytuację pogłębia fakt braku nadziei na jej zmianę nawet wśród ludzi, którzy byli niegdyś z rzeką mocno związani. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest wiele. Myślę, że należą do nich: brak właściwych inwestycji, zła polityka i organizacja zarządzania rzeką, słaba społeczna edukacja wodna, brak przeświadczenia o konieczności rozwoju tego środka transportu i płynących z tego korzyści.<sup>7</sup>

Jan Pyś

<sup>1</sup> S. Januszewski, *Inżynieria wodna*, Wrocław 1998, s. 16.

<sup>2</sup> § 2 ust 1 pkt.3 Zarządzenia Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej w Kędzierzynie-Koźlu, We Wrocławiu i w Szczecinie z dnia 1 czerwca 1983 w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, Dziennik Urzędowy Rady Narodowej Województwa Wrocławskiego i Miasta Wrocławia Nr 5 poz.21

<sup>3</sup> Dz. U. Nr 77 poz. 695.

<sup>4</sup> Ibidem, załącznik nr 2.

<sup>5</sup> Rozporządzenie z 5 sierpnia 1977 w sprawie granic wód, linia brzegu, urządzenia nad wodami oraz wody śródlądowe żeglowne Dz. U Nr 26 poz. 110.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych Dz. U. Nr 77 poz. 695.

<sup>7</sup> J. Pyś, *Odrą do Europy*, Przegląd Komunikacyjny, Warszawa 2002, z. 1, s. 1.

## Ryszard Majewicz

Jest rodowitym wrocławianinem od 1960 roku. Wychowywał się nad rzekami Ślężą i Odrą. Wśród ogródków przydomowych, ogródów działkowych, nieopodal lasu. Nad gliniankami, niedaleko dawnego młyna, współczesnych zakładów przemysłowych i lotniska. Miało to niewątpliwie wpływ na wybór jego zainteresowań, drogi zawodowej i pasji życiowych. Uczęszczał do (zlikwidowanego) Zespołu Szkół Budowlanych przy ul. Grabiszyńskiej

236, a następnie podjął studia na Wydziale Melioracji Wodnych (obecnie Inżynierii Środowiska) Akademii Rolniczej (ob. Uniwersytetu Przyrodniczego) we Wrocławiu. Ukończył też Studium Podyplomowe Archeologii Przemysłowej na Politechnice Wrocławskiej.

W swej drodze zawodowej przebył niemal wszystkie jej szczeble. Od robotnika budowlanego, pracownika technicznego w Biurze Projektów „BIPROL”, w laboratorium wytrzyma-

łości materiałów budowlanych Instytutu Budownictwa Wodnego i Ziarnego AR, poprzez brygadzystę, majstra i kierownika robót – po inspektora nadzoru technicznego i budowlanego. Pełnił także funkcję zastępcy Dyrektora ODGW i RZGW we Wrocławiu czy Koordynatora „Programu dla Odry”. Do najważniejszych i najciekawszych prac na tej drodze zalicza: nadzór techniczny nad betonowaniem ciągłym wieży zbiornika poflotacyjnego „Żelazny Most” (pod nadzorem naukowym dr inż. Stanisława Klina z IBWiZ AR), nadzór inwestorski nad remontem kapitalnym zabytkowych, wyjątkowych jazów: Bartoszowice i Rędzin – wykonywanym przez pierwszą w Polsce prywatną firmę hydrotechniczną „TAN”. Wyremontowane urządzenia odbierał „z rąk” inżynierów: Wiesława Kacpera i Leszka Czarnckiego. Nadzorował także prace remontowe zabytkowych budowli hydrotechnicznych Śródmiejskiego Węzła Wodnego, które zdążono ukończyć przed powodzią 1997 r. W czasie samej zaś powodzi – pełnił nadzór nad pracami zabezpieczającymi, odbudową i modernizacją wału p-pow. przy jazie Szczytniki. „– Nie wiem, czy ktoś widział moment rozmycia tego krótkiego wału przy ZOO. Myślę, że należałem do jednych z pierwszych, którzy zobaczyli, że go już nie ma. Zawdzięczam to patrolowi Straży Miejskiej, który dowiódł mnie na miejsce „z łapanki” na mieście. Wtedy był największy popyt na specjalistów z branży wodnej.” Wniósł wkład w niedopuszczenie do powstania wyrwy w wale p-powod. na Bartoszowicach przy ul. Smętnej. „Na apel pierwszej w Polsce, prywatnej Telewizji „Echo” przybyło w to miejsce około 200 osób, które rozpoczęły gorącą, publiczną dyskusję nad tym, co należałoby zrobić. Tymczasem stojąc pod wałem czułem pod stopami zamiast twardego gruntu – „gumową” powłokę. Sprawiało to ciśnienie wody na grunt pod wałem. Zdałem sobie sprawę, że znane dotąd tylko z teorii prawa fizyki właśnie działają naocznie, że oto teoria „schodzi się” z praktyką. Włos mi się zjeżył na głowie. Lada moment mogła nastąpić katastrofa, a 200 osobom grozi niebezpieczeństwo. Z tego podświadomego przerażenia wybawił mnie mój nauczyciel i egzaminator geotechniki na A.R. dr inż. Krzysztof Parylak. Dzięki delikatnemu acz energicznemu lobbingsowi udało się wspólnymi siłami przekonać część przybyłych do wykonania tego, co najważniejsze. Czyli wycięcia drzew u podstawy wału gałąź po ga-



łęzi (a nie całego naraz !) i przeciwstawienie sile wyporu wody – dociążenie gruntu czym się da. Udało się też sprawić, że odstąpiono od pomysłu wyrwania żelbetowych słupków ogrodzenia przywałowych ogródków działkowych, bo to tylko przyspieszyło by katastrofę.” Uczestniczył, jako specjalista w pracach Komisji Ochrony Środowiska Województwa wrocławskiego i Programu Unii Europejskiej „Odbudowa”. Od Ministra Ochrony Środowiska, Zasiobów Naturalnych i Leśnictwa otrzymał srebrną odznakę „Za zasługi w zwalczaniu powodzi”.

Początkowo nic nie wskazywało na to, że Ryszard Majewicz będzie „wodziarzem”. Wprawdzie jego ojciec: Michał Majewicz – choć urodzony we Lwowie, przed II wojną światową zdążył odbyć ochotniczą, pięcioletnią służbę wojskową w polskiej marynarce wojennej, ale nie zachęcał syna do tego samego. Szczególnie po tym, jak starszego brata Ryszarda – Jerzego, zgłosił do pierwszej klasy Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu, a ten – opuścił ją po roku nauki i przeniósł się do wymarzonego Technikum Samochodowego. Dopiero wybrany kierunek studiów oraz zaproponowany przez promotora dr inż. Mariana Mokwę temat pracy dyplomowej i przyjęta oferta pracy w ODGW we Wrocławiu (w zamian za obiecane mieszkanie) – zbliżyły go do zawodu „wodziarza”, który (obok gór) stał się wtedy jego pasją.

Ryszard Majewicz jest typem społecznika. W technikum udzielał się w wielu kołach (zainteresowań) zajęć pozalekcyjnych. W szczególności w pierwszym we Wrocławiu, szkolnym studiu telewizyjnym, pracującym na kamerach

przemysłowych i zacinających się ciągle magnetydach szpulowych, ale za to pod fachowym okiem instruktorów z Wojewódzkiego Domu Kultury, zatrudnianych przez szkołę. Realizacja programów telewizji szkolnej uświadomiła mu, jak ważna jest praca zespołowa i jak wiele zależy od każdego członka takiego zespołu, niezależnie od funkcji, którą pełni. Był harcerzem i drużynowym. Organizował rajdy i obozy. Uprawiał nizinną i górską turystykę kwalifikowaną. Zdobywał górskie odznaki turystyczne (GOT). Należał do PTTK oraz Klubu Wysokogórskiego „TURNIA”, przy Instytucie Niskich Temperatur PAN. Stan wojenny zawiesił działalność wszelkich organizacji. Niemal wszyscy klubowi amatorzy wspinania się po górach zostali powołani do wojska. Po powrocie angażował się stopniowo w działalność opozycji niepodległościowej. W zakładowych strukturach „Solidarności” AR i ODGW prowadził bibliotekę i wypożyczalnię książek publikowanych poza cenzurą. Bardzo dobrze wspomina z tego okresu współpracę zarówno opozycyjną jak i zawodową z dr inż. Jerzym Lateckim. Okazyjnie współpracował z innymi organizacjami niezależnymi, np. z „Solidarnością Walczącą”. Po 1990 r. działał aktywnie w legalnych strukturach „Solidarności” branżowej starając się gospodarce wodnej przywrócić należną jej rangę. Także poprzez próbę przywrócenia należnej rangi zawodowi „wodziarza”. Współtworzył jeden z pierwszych: ponadzakładowy, branżowy układ zbiorowy pracy. Apelowal wraz z koleżankami i kolegami o zwiększenie prac zarówno retencyjnych jak i zabezpieczających przed powodzią w okresie suszy hydrologicznej przełomu lat 80. i 90. ub. wieku, na co zawsze brakowało „środków”.

W 1989 r. był wiceprzewodniczącym Komisji Wyborczej (z ramienia opozycji) – w „Arce” przy ul. Olszewskiego, a w wyborach samorządowych 1990 r. został wybrany radnym Rady Miejskiej Wrocławia Pierwszej Kadencji. Przekonał wszystkich do dołożenia starań i środków na remonty najbardziej zagrożonych a najstarszych budowli nadrzecznych starego Miasta i to mimo skomplikowanych spraw własnościowych i prawnych nabrzeży. W tym celu zorganizował specjalistyczną Sesję Rady poświęconą zagrożeniom miasta płynącym ze strony Odry. „Ze względu na złożoność poruszanej problematyki, Przewodniczący Rady prof. Stanisław Mięksiz poprosił mnie o jej prowadzenie. Był to chyba jedyny taki przypa-

dek w historii Rady Miejskiej Wrocławia. Po udanej sesji Rady, prof. Mięksiz poprosił mnie abym kandydował na wiceprzewodniczącego Rady. Przegrałem jednym głosem z dr Leonardem Smołąką. Jak się później dowiedziałem, zdecydowały o tym względy polityczne – nie merytoryczne. Niebawem otrzymałem od Pana Przewodniczącego Rady inne zaproszenie, na spotkanie założycielskie Fundacji Otwartego Muzeum Techniki, które odbyło się w Ratuszu, obok Sali sesyjnej Rady. Trwało ok.1,5 godziny. To czasowy rekord do księgi Guinness’a. Zrozumie to każdy, kto brał udział w zakładaniu dowolnej fundacji w Polsce” – mówi Ryszard Majewicz. Tak więc został jednym z 36 założycieli i fundatorów FOMT, a niebawem został wybrany wiceprzewodniczącym Zarządu FOMT, którą to funkcję pełni społecznie do dziś.

We wszelkich swoich działaniach kieruje się zawsze ideą zrównoważonego rozwoju. Ukazał to najdobitniej angażując się w tworzenie rządowego „Programu dla Odry 2006”. Dzięki niemu na obecny kształt „Programu...” miało wpływ wielu środowisk pozarządowych. Skład osobowy zaproszonych wtedy przez niego do współpracy osób bardzo przypominał obecną Radę Dorzecza przy Dyrektorze RZGW. Jest współautorem lub autorem wielu publikacji, a także m.in. koncepcji ścieżek rowerowych we Wrocławiu (z Aleksandrem Gronkiewiczem), kompleksowego rozwiązania gospodarki wodnej w Parku Milenijnym we Wrocławiu, w Osiedlu „Błękitne” w Siechnicach i w Parku podworskim w Magnicach, koncepcji marin na Wrocławskim Węźle Wodnym (z zespołem) czy Studium Wrocławskiego Tramwaju Wodnego, o realizację którego ostatnio, przy znakomitym wsparciu Bractwa Mokrego Pokładu znów zabiega. Jest członkiem Polskiego Klubu Ekologicznego Okręg Dolnośląski, Koło Miejskie Wrocław.

Obecnie pracuje jako Starszy Specjalista ds. gospodarki wodnej Wydziału Infrastruktury i Zamówień Publicznych w Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych we Wrocławiu. Reprezentuje Dyrektora w Radzie Dorzecza. Zajmuje się koordynacją wielu programów i projektów na obszarze dolnośląskiej RDLP, a także dorzecza Odry (w części „leśnej” „Programu dla Odry 2006”), doradza nadleśnictwom. Przyczynia się do coraz lepszej współpracy służb wodnych i leśnych Skarbu Państwa. Im więcej wody zatrzymanej w lasach – tym mniejsze

negatywne skutki powodzi i suszy, większa bioróżnorodność a także więcej wody w rzekach gdy poziomy wód naturalnie opadają. Obecnie Lasy Państwowe stawiają na wszelkie działania zmierzające do retencjonowania

wody. Ryszard Majewicz aktywnie przyczynia się do tego procesu, wykorzystując swe dotychczasowe doświadczenia inżyniera „wodziarza” i społecznika.

Marek J. Battek

## Z cyklu: „w gazetach i czasopismach napisali”

### „Tory”

„Pracownicy PKP PLK są bardzo zaangażowani. (...) W PKP PLK pracuje wielu entuzjastów, których ambicją jest wykorzystanie wszystkich środków. (...) Działanie z wyprzedzeniem pozwala nam zrealizować plany. W 2008 roku wydaliśmy na remonty 3,1 mld zł, czyli 90 procent zaplanowanych nakładów. Unijne środki wykorzystaliśmy w 100 procentach. (...) Przecież my nie modernizujemy tras tylko na Euro 2012, ale odpowiadamy za całą sieć kolejową. A pracy i pieniędzy jest coraz więcej. W 2008 roku budżet wynosił 3,5 mld zł, w tym roku przekracza 4 mld zł.” Tak oświadczyła Pani Agnieszka Safuta-Pawlak członek zarządu PKP PLK S.A. w sponsorowanej rozmowie dla „Rzeczpospolitej” z 29 stycznia 2009 r.

Wg Karola Tramera – redaktora naczelnego dwumiesięcznika „Z Biegiem Szyn”, pt: „Polskie Koleiny Państwowe”, [„Wprost”, 18.01.2009 r.]: „PKP Polskie Linie Kolejowe, spółka zarządzająca kolejową infrastrukturą jest bardzo skuteczna. W likwidowaniu torów. Jest nawet skuteczniejsza niż bataliony Armii Czerwonej, które w latach 1944-1948 rozgrabiły i wywiozły z Polski do Związku Sowieckiego kilka tysięcy kilometrów szyn.

Od 1990 r. do 2005 r. w Polsce zlikwidowano ponad jedną czwartą sieci kolejowej – wynika z raportu Komisji Europejskiej „Energia i transport w liczbach 2007”. To rekord w Unii Europejskiej. (...) Aż 6,7 tys. km z zamkniętych europejskich linii kolejowych znajdowało się w Polsce. Gdyby utrzymano dotychczasowe tempo, za kilka lat się okaże, że PKP PLK zarządza nie szynami, lecz co najwyżej pozostałymi po nich koleinami. Nie jest to przy tym oczywisty kierunek w Europie. Na Wyspach Brytyjskich linie kolejowe masowo zamykano w latach 60. i 70. XX wieku. Polityka tamtych lat okazała się błędem: zamykano nierentowne

boczne linie, aby ograniczyć straty państwowych kolei, ale to doprowadziło do zmniejszenia zasięgu transportu kolejowego w ogóle i spadku ruchu pasażerskiego również na głównych magistralach.

Polska, zamiast uczyć się na cudzych błędach, odcina od połączenia z resztą kraju całe regiony. (...) Zamknięto tory do [wielu] miast powiatowych (...) oraz do kurortów – Karpacza, Łącka-Zdroju czy Połczyzna-Zdroju. Nie analizowano, które linie należy zdemontować, a które rozbudowywać, by w efekcie uzyskać sprawną sieć kolejową.

Wielu zamkniętych linii nie demontowano, licząc na to, że ruch pociągów kiedyś będzie można przywrócić. Tyle, że po latach tory zarosły krzakami albo zostały skradzione przez złodziei złomu.

Kolei w Polskich Kolejach Państwowych jest coraz mniej. (...) W Polsce na każdy kilometr linii kolejowej przypada ponad dwóch pracowników zarządcy infrastruktury, podczas gdy w Wielkiej Brytanii - 1,7, a w Niemczech – 1,1. [W Hiszpani] na kilometr linii kolejowej przypada mniej niż jeden pracownik.

Gdy w 2001 r. w ramach grupy PKP Polskie Linie Kolejowe, utworzono w niej pięcioosobowy zarząd, centralę składającą się z 20 biur oraz 24 zakłady linii kolejowych w terenie. Dziś PKP PLK ma już siedmioosobowy zarząd, 25 biur w centrali, 27 zakładów terenowych i dodatkowo 8 oddziałów regionalnych. Liczba wysokopłatnych stanowisk dyrektorskich w PKP, obsadzonych głównie przez niekompetentnych działaczy związkowych, idzie w tysiące. Jednocześnie brakuje ludzi do prac przy torach (...)

Od 1990 r. wymieniano co roku średnio 469 km torów, choć minimalne potrzeby są określone na poziomie 1390 km nowych torów co roku. Ponad 30 proc. podkładów kolejowych

jest wciąż eksploatowanych mimo przekroczonego okresu ich żywotności.

Pogarszający się stan linii kolejowych wymusza wprowadzanie ograniczeń prędkości. Przejazd pociągiem pospiesznym po 126-kilometrowej trasie z Wrocławia do Jeleniej Góry zajmuje dziś 3 godziny i 20 minut – ponad godzinę dłużej niż na początku lat 90. (...) Krytyczny był rok 2004, gdy prędkość podwyższono na 250 kilometrach torów, a ograniczenia

prędkości wprowadzono na odcinkach liczących prawie 2500 km. (...)

Prace modernizacyjne są prowadzone wyłącznie na kilku głównych magistralach. Na resztę sieci PKP PLK nie mają pomysłu – poza zwijaniem istniejących torów.”

Wyboru tekstu dokonał

Kapitan „Nemo”

## Z cyklu: „nowe znaczenia starych słów”

### „Eko” i „ekologiczny”

#### Podstawowa definicja słów znana i stosowana przez nielicznych

*Ekologia*, to dziedzina biologii badająca wzajemne stosunki między organizmami i ich zespołami a otaczającym je (żywym i martwym) środowiskiem. Z greckiego *oikos* dom, mieszkanie, środowisko i *logos* słowo, nauka. *Ekologia* jest nauką zajmującą się poszukiwaniem równowagi pomiędzy człowiekiem a jego otoczeniem, tzw. *ekologia człowieka*. A dokładniej: wyodrębniona gałąź nauki, zajmująca się badaniem wpływu na człowieka czynników środowiska oddziałujących na niego korzystnie lub szkodliwie oraz badaniem zdolności adaptacyjnych organizmu ludzkiego. Z wyrazem *ekologia* spokrewniony jest przymiotnik *ekologiczny*.

*Eko-* w założeniach: gospodarstwo; ekonomia; środowisko, otoczenie, zwłaszcza jako czynnik wpływający istotnie na tryb, sposób życia, przebieg rozwoju. Porównaj: ekonom, ekosfera, ekumena (obszar stale zamieszkały przez człowieka).

Chociaż naukowcy i intelektualiści od lat zabiegają o ochronę środowiska, to eksplozji *ekologii* – podobnie jak szybkiego upadku komunizmu – nie przewidzieli. Od wielu lat cały świat mówi o *ekologii*. *Ekologia*, i problemy ekologiczne są także wszechobecne w naszych środkach masowego przekazu. Pojawiają się one bez przerwy w tekstach politycznych. Świat oszalał na tle ekologii.

#### Najczęściej stosowane znaczenie

Zapewne wskutek eksplozji tego szaleństwa, użytkowanie powszechne słów: *ekologia*, *eko-* oraz *ekologiczny* odbiegło daleko od pierwot-

nej definicji stanowiąc pomieszenie z poplątaniem wielu znaczeń. Często staje się słowem „wytrychem”, uproszczonym określeniem co jest dobre a co złe dla człowieka lub środowiska, w którym żyje.

Cząstka słowotwórcza *eko-* zaistniała w polszczyźnie po roku 1989 i została upowszechniona przez media. Obecnie, w powszechnej świadomości wprowadza znaczenie: ‘związany z ekologią’. Obok znanych ekologów pojawiły się więc następujące formacje: ekopolityk, ekomaniak, ekoorganizacja, ekoprzestępca, ekoterrorysta, ekosolidarność, ekoregion, ekorozwój, ekotorba i inne. Należy być ostrożnym. Nowe znaczenia trafiają głównie do podświadomości naszych umysłów. I tak np: „Ekoakta”, to nie są akta z ekologicznego papieru a firma zajmująca się niszczeniem ekologicznych i nieekologicznych dokumentów. „Ekonaft” – to nie jest jakaś ekologiczna nafta, tylko nazwa własna firmy sprzedającej naftę. Jest to czysty zabieg marketingowy. Każdy podświadomie bez wahania wybierze raczej ekonafte niż naftę. Choć jest to ta sama nafta. „Eko groszek” – to z kolei nie jest ekologicznie wyhodowany zielony groszek lecz nazwa odmiany handlowej (sortu) koku. Ale kupimy prędzej – kojarzony podświadomie z zielonym groszkiem – „eko groszek” aniżeli koks sortu: „groszek”.

Popularność ekologii sprawia, że przemysłni handlowcy oferują nam – między innymi – ekologiczną cebulę czy ekologiczny miód. Producenci produkują ekologiczne łóżka z drewna będące gwarancją znakomitego (ekologicznego!) wypoczynku oraz ekologiczne łóżka z tworzyw sztucznych ochraniające lasy przed wyrębem (ekologia środowiska). Tu po-

mieszanie z poplątaniem jest zamierzone. Bierze się z chęci dotarcia do podświadomości adresata takiej informacji. W podświadomości więc odczytujemy znaczenie produktu „ekologicznego”. Tu docieranie do podświadomości jest zrozumiałe – chodzi o walkę o klienta i zysk. Ale niezrozumiałe jest, jak mocno, podświadomie mamy „zakodowane”, że np: ekologiczna torba(ekotorba), to ta z materiału, a nie z folii. A przecież pojawiają się (odpłatne!) torby foliowe biodegradowalne już po kilku (zamiast po kilkuset) – latach. Są więc też ekologiczne – czy nie?

Próbując rozwiązywać powyższe i podobne zagadki, rozwińmy problem i odpowiedzmy na pytanie: co jest podmiotem odniesienia konkretnego ekologicznego produktu? Czy zawsze tym podmiotem jest człowiek? Przykładem (podobnie jak w/w ekologiczne łóżka) – ekologiczne futro. Czy odnosimy je do chronionego zwierzęcia czy do nie chronionego człowieka? Przecież od czasów jaskiniowych człowiek okrywał się futrem, skórą upolowanego wcześniej z narażeniem własnego życia zwierzęcia. A polował by przeżyć. Do dziś polują – by przeżyć – w swoim naturalnym środowisku na całym świecie – zwierzęta. Także niektórzy ludzie, a niektórzy zabijają zwierzęta zawodowo aby większość populacji miała i dziś co jeść. Sztuczne futro jest przecież z plastiku! – a więc wyprodukowane w sposób nieekologiczny! Po wyrzuceniu na śmietnik będzie się rozkładać setki lat. W latach 70-tych XX wieku były w modzie koszule z tworzyw sztucznych. Były trwałe, kolorowe, po praniu szybko wysychały – wystarczyło je wytrzepać z wody. Miały tylko jeden feler – raniły ciało i darły inne ubrania gdy tylko choć jeden element uległ złamaniu. Czy one też były ekologiczne? Tymczasem ekolodzy i ekozofowie oferują już ekologiczny światopogląd ruchów ekologicznych. Stają się wyrocznią wyrokując nam poprzez media – co jest, a co nie jest ekologiczne. W ramach tak obwieszczanych filozofii stosowanych, potocznie np przeciwstawia się słowo: *ekolog* słowa: architekt, inżynier, technik. Pierwszy, to ten dobry, co chroni środowisko, drugi – to ten zły, bo je niszczy, lub co najmniej je nieodwracalnie przekształca. Wniosek: ekolog nie może zostać inżynierem, a inżynier ekologiem?! Medialnie nakręcana jest spirala absurdu.

Mamy jeszcze ekologiczny transport. I tu znów powszechnie mylne używanie tego słowa bywa pomieszaniem z poplątaniem znaczeń

i odniesień. Na tym przykładzie przejdziemy do propozycji właściwego stosowania znaczeń słów mających w swoim członie przymiotnik *ekologiczny*.

Niewątpliwie najbardziej ekologicznym z transportów jest bezpośrednie przemieszczanie się samego człowieka – tzw „*per pedes*”. No ale jest bardzo męczące, a czasem człowiekowi to nie wystarcza aby dotrzeć do bardziej odległego miejsca w jak najkrótszym czasie. Więc następnym w kolejności najbardziej ekologicznym z transportów jest udomowione zwierzę, hulajnoga lub rower. Ludzie lubią przemieszczać się od kiedy tylko zaczęli chodzić. Od pewnego czasu wraz z najróżniejszymi towarami. Szczególnie w czasach gdy nie znano hulajnogi i rowerów. Stosowali więc do osiągnięcia celu podróży: na lądzie zwierzęta pociągowe, a na wodzie najbardziej ekologiczny ze znanych transportów: transport wodny. Śródlądowy i morski. Korzystający z łaski odwiecznych prądów wodnych, siły wiatru oraz wynalezionych przez siebie: tratw, łodzi, statków, wiosł, żagli i steru. Do dnia dzisiejszego transport wodny pozostał najbardziej ekologicznym z transportów, mimo powszechnego obecnie stosowania napędów: najpierw sił mięśni, później parowych, następnie motorowych czy nawet atomowych. Wiem, wiem, wielu czytelników będzie miało odmienne zdanie lub co najmniej nie jest do tego napisanego wyżej zdania przekonanych. Ale – zanim nienawidzić do poglądów Kapitana „*Nemo*” przysłoni istotę problemu, znów – zdefiniujmy punkt odniesienia. Jeżeli wszelki transport odbywać się będzie z wykorzystaniem istniejących dróg, to na pewno nazwiemy go ekologicznym. Także gdy punktem odniesienia będzie energia jakiej musimy dostarczyć. Jak niewielkiej energii musimy dostarczyć statkowi spływającemu z nurtem rzeki? A jak wielkiej pociągowi lądowemu: kolejowemu czy ciężarowemu? Kolejnym punktem odniesienia jest niezbędna do tego infrastruktura. To zaś zależy od skali zainwestowania! I tu leży właściwy, kolejny punkt odniesienia definicji tego co jest lub nie jest ekologiczne. Bo zainwestować (aby się przemieszczać) trzeba! Człowiek wybierający się samotnie musi wcześniej zaopatrzyć się na drogę w źródło energii dla odbycia długiego marszu. Nie mówiąc o zwierzęciu, które targa jego rzeczy. Lub inny człowiek. Gdzieś zanocować. I niekoniecznie pod drzewem czy w jaskini. Od kilkuset lat standardem

stały się zajazdy, schroniska, hotele, motele, itp. Drogi też zaczęły stawać się coraz szerszymi traktami komunikacyjnymi z nawierzchnią coraz wyższej jakości. Im większe (wyższe) parametry szlaku komunikacyjnego – tym większe i szybsze możliwości przewozu towarów, a tym samym większe korzyści ekonomiczne, czyli zyski. Oczywiście kosztem otaczającego trakt środowiska. Dlatego najbardziej ekologicznym transportem jest ten, odbywający się *per pedes*. Następnie ten po istniejących traktach lub po istniejących akwenach, bez konieczności inwestowania. Każdy inny może być co najwyżej bardziej lub mniej ekologiczny. W zależności od konieczności zainwestowania i wielkości dostarczenia energii na ten cel ze środowiska. Proces powiększania traktów komunikacyjnych nazywany jest przez odnoszących z niego korzyści – rozwojem. Czy ten proces będzie trwał dalej? Słuchając narzekań na dziury w jezdniach naszych dróg lądowych (bo przecież nie wodnych), czy narzekań na niebudowanie nowych autostrad, lotnisk, itp – niewątpliwie tak. W skali światowej przemieszczanie się ludzi wzrasta. Jednak musi być coś za coś! Podobny mechanizm odczytamy i w pozostałych dziedzinach. Oby tylko chciało się nam odnajdywać zaproponowane powyżej punkty odniesienia. Ale warto, bo to świadczy naprawdę o tym, czy patrząc na otaczający mnie świat – myślimy ekologicznie.

A czy Ty – Drogi Czytelniku jesteś eko i ekologiczny? Czy przemieszczasz się głównie na piechotę? Ewentualnie na hulajnodze czy rowerze? A na większe odległości – czy korzystasz z najbardziej ekologicznego ze znanych transportów: transportu wodnego, śródlądowego i morskiego? A z jego braku – z transportu lądowego-zbiorowego, szynowego lub drogowego? Czy dbasz, by kupować produkty i towary wytworzone jak najbliżej miejsca twego zamieszkania, pobytu? Jak najzdrowsze, nie szkodliwe dla Ciebie i Twego środowiska? W jak najskromniejszych opakowaniach, najlepiej wielokrotnego użytku? Czy przy produkcji przez siebie odpadów dbasz aby jak najwięcej z nich przekazać do ponownego wykorzystania?

W ostateczności segregując śmieci? Czy starasz się zużywać na swoje potrzeby coraz mniej energii w podróży, w mieszkaniu, w miejscu pracy? Czy opuszczając miejsce swego pobytu pozostawiasz po sobie wyłączone odbiorniki energii, a środowisko, w którym przebywałeś w stanie nie gorszym zanim przybyłeś? Czy przyczyniłeś się do posadzenia choć jednego drzewa? Nie? Więc nie jesteś ekologiczny! Możesz być jednak choć trochę eko- jeżeli starasz się na co dzień choć częściowo tymi zasadami się kierować.

Choć zrozumiałe, że ciężko być eko- człowiekowi. Zewsząd kusi go wygoda, wygodnictwo, presja reklam, mody, zazdrość, wyścigi szczurów ku zarobieniu jak największych pieniędzy nawet kosztem środowiska czy nawet kosztem innego stworzenia, w tym – drugiego człowieka (konkurenta na tej drodze). Bez względu, często za wszelką cenę. Każdego ciągle coś (lub ktoś) kusi aby nie być ekologicznym. A przecież musi być coś za coś! Dlatego, aby jakoś opanować te ludzkie żądze pożerania środowiska światli ludzie wymyślili termin „rozwoj zrównoważony” i rozpoczęli wcielanie go w życie.

Najzwyczajniej ujmując go podstawowa definicja słów: *eko-* i *ekorozwój* – cytowanych na wstępie – zwanych też zrównoważonym rozwojem. Umocnionym konstytucyjną (artykuł piąty) zasadą zrównoważonego rozwoju, którą Kapitan „Nemo” poleca do praktycznego stosowania wszystkim troszczącym się poważnie o *eko-* czyli czynnik wpływający istotnie na tryb, sposób życia, przebieg rozwoju człowieka i *ekologii* czyli o poszukiwanie równowagi pomiędzy człowiekiem a jego otoczeniem. Tym bardziej, że – jak powiedziała 24.09.2007 r, w TV CANAL PLUS żona Miszy Baresznikowa – „**zagroza nam ekologiczna beztroska wynikająca z braku edukacji**”.

[Na podstawie: *Konstytucja RP, Encyklopedia Popularna PWN, Słownik wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych Władysława Kopalińskiego, Słownik ojczystny polszczyzny Jana Miodka, Gospodarka Wodna nr 11/2008, oraz różne ekologiczne gazety lub czasopisma]*

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](mailto: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