

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 68

Rok VII

Kwiecień 2009 r.

Lew (Leon) Makarowicz Maciewicz

Marynarz i lotnik. Ikona lotnictwa Rosji czasu pionierskiego.
Pierwsza ofiara lotnictwa imperium rosyjskiego

Urodził się 1 lipca 1877 r. w Kijowie. Polska prasa polonijna w USA pisała o nim jako o pochodzącym z rodziny polskiej na Białorusi. Dał się poznać jako utalentowany konstruktor okrętowy. Studia podjął w 1895 r. w charkowskim Instytucie Technologicznym. Mimo wydalenia w 1901 r. z Uczelni za aktywny udział w antyrządowym ruchu studenckim, zdołał w 1902 r. uzyskać dyplom inżyniera-technologa. Pracę



Lew (Leon) Makarowicz Maciewicz

zawodową rozpoczął w stoczniach Sewastopola. Szybko przyjęto go do Korpusu Inżynierów Budowy Okrętów, tam uzyskał pierwszy stopień oficerski. Sprawował nadzór nad budową pancernika „Joan Złatoust”. W 1905 r. skierowano go na staż do Niemiec gdzie poznawał problematykę budowy okrętów wojennych. W październiku 1906 r. ukończył Nikołajewską Akademię Morską w Sankt Petersburgu, a w 1907 kurs żeglugi podwodnej, po którym skierowano go na 4 miesiące do Niemiec, celem nadzoru nad budową dla Rosji okrętów podwodnych „Kambala”, „Karas” i „Karp”. W grudniu 1907 r. wpisano go na listę oficerów okrętów podwodnych i powierzono nadzór nad budową rosyjskich okrętów podwodnych budowanych dla morza Bałtyckiego. W 1908 r. skierowano go do Moskwy, do Komitetu Technicznego Marynarki. Jako zastępca naczelnika Biura Konstrukcyjnego pracował tam pod kierunkiem słynnego uczonego, admirała gen.mjr. floty Kryłowa.

W latach 1904–1909 Maciewicz opracował m.in. projekt boi dla portu sewastopolskiego, dwa projekty zapór minowych, projekt systemu ochrony okrętów przed atakiem torpedowym i 14 projektów okrętów podwodnych. W okresie pracy w Sankt Petersburgu również pływał. Na morzu spędził 198 dni, w tym 80 na okrętach podwodnych „Karp” i „Sig”.

Gdy w niebo wzbily się samoloty braci Voisin, Henri Farmana, Louisa Bleriot Maciewiczza zafascynowało lotnictwo. Już 15 lipca 1909

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



Lew Maciewicz na Farmanie w Mourmelon

wyłosił wykład „O typie samolotu morskiego”. Wkrótce opracował projekt samolotu wodno – lądowego, a władzom wojskowym przedstawił projekt wykorzystania okrętu wojennego w roli lotniskowca, sam opracował przy tym projekt katapulty startowej. Propozycje Maciewicza dowództwo Floty akceptowało ale do działania przystąpiło dopiero w sierpniu 1910 r., już po tragicznej śmierci Maciewicza. Znając pasję młodego, zdolnego inżyniera dowódz-

two rosyjskiej Marynarki Wojennej, zamierzając stworzenie morskich sił lotniczych, skierowało w 1910 r. grupę kilku oficerów na kurs pilotażu we Francji. Mieli stanowić trzon kadry organizującej to lotnictwo i szkolącej jego personel. Maciewicz szkolił się w szkole Henri Farmana w Mourmelon. Tam też na samolocie „Henri Farman” zdobył 9 sierpnia 1910 r. 176 dyplom pilota. We Francji, podczas nauki pilotażu, wykonał 45 lotów, w czasie 6 godz. 13 min, 24 sek. W maju/czerwcu 1910 latał również w szkole Bleriota w Pau, wraz ze szkolącymi się tam Polakami – Adamem Haber-Włyńskim i Stanisławem Dorożyńskim. Brał na pokład także pasażerów.

Po powrocie do Rosji nadal pracował nad projektem własnego samolotu. Opracował projekt urządzenia zabezpieczającego pilota w przypadku wodowania, przystąpił do opracowywania książki o żegludze powietrznej w wojnie morskiej. 29 października 1910 r. został członkiem Cesarskiego Wszechrosyjskiego Aeroklubu. Dużo latał, we wrześniu 1910 r. wykonał pierwsze w Rosji loty nocne. 3.10.1910 pobił rekord Rosji w wysokości lotu – 1250 m (pobity przez A. Wasiliewa 8.06.1911 – 1700 m).

Lew Maciewicz zginął śmiercią lotnika 7 października 1910 r., w czasie Wszechrosyjskiego Święta Lotnictwa w Sankt Petersburgu (8–29.09.1910 r.). Uczestniczyli w nim również inni Polacy: Michał Scipio del Campo, Henryk Segno, Anatol Krumm, Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz, Grzegorz Piotrowski i aeronauta Józef Drewnicki.

Tego dnia w pierwszym locie leciał z nim na Farmanie jako pasażer premier Stołypin, znany z osobistej odwagi, któremu lot dostarczył o tyle więcej emocji, że uprzedzono go, że Maciewicz jest aktywnym członkiem Partii Socjalistów – Rewolucjonistów. W drugim locie, na wysokości 385 m złamała się stójka międzypłatowa, uderzyła w śmigło, którego jedna łopata uległa zniszczeniu, wkrótce rozleciały się kolejne stójki, samolot stracił sztywność i sterowność i runął na ziemię.

Śmierć Lwa Maciewicza wstrząsnęła Rosją. Pogrzeb przybrał charakter narodowej



Dyplom pilota

manifestacji. Na Newskim Prospekcie w kondukcje szło milion ludzi. Nigdy w Rosji – do dzisiaj – nie było takiego pogrzebu. Bohatera pochowano na cmentarzu Nikolskim przy Ławrze Aleksandra Newskiego w Sankt Petersburgu. Na mogile ustawiono pomnik w formie 8-metrowej kolumny – dzieło architekta I.A. Fomina, a w miejscu śmierci na Komen-danckim Aerodromie pamiątkową płytę, utrzymaną do dzisiaj, mimo, że w latach 60. XX w. na dawne lotnisko wkroczyła zabudo-wa mieszkaniowa. Do dzisiaj, każdego dnia na

symbolicznej mogile znajdujemy codziennie świeże kwiaty.

Po śmierci Maciewicza prasa snuła speku-lacje, że jego katastrofa spowodowana została samobójstwem lotnika, który w ten sposób chciał zapłacić swym towarzyszom z organiza-cji terrorystycznej za niewykonanie polecenia zabicia w locie premiera Stołypina, który sia-dając na miejscu pasażera miał powiedzieć pi-lotowi, że „w jego ręce składa swe życie”.

Stanisław Januszewski

Prof. dr hab. Marek Andrzej Lech Michalski

Urodził się 26.05.1930 r. w Płocku. Całe swoje życie poświęcił pracy naukowej, za co wielo-krotnie był odznaczany (Krzyż Armii Krajowej, Odznaka Burza, Krzyż Kawalerski Odrodzenia Polski, Złoty Krzyż Zasługi, Medal Komisji Edukacji Narodowej, Krzyż Zasługi ZHP z Mie-czami). Karierę naukową rozpoczął na Politech-nice Warszawskiej na Wydziale Mechanicznym, gdzie otrzymał tytuł magistra. Studia dokto-ranckie kontynuował na Akademii Techniczno – Rolniczej w Olsztynie, a habilitację uzyskał na Uniwersytecie w Rostocku. Tytuł profesora został mu nadany w 1990 roku przez Lecha Wa-łęsę.

Po ukończeniu studiów podjął pracę w In-stitutcie Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa w Warszawie, gdzie przez 22 lata pracował jako kierownik pracowni i adiunkt. Kolejne 22 lata spędził na Akademii Rolniczej w Szczecinie. Tam jako pierwszy w Polsce stworzył nowy kierunek – Agrolotnictwo, za co został nagro-dzony Błękitnymi Skrzydłami – najwyższym honorowym odznaczeniem w lotnictwie pol-skim. W roku 1995 rozpoczął pracę w Wyższej Szkole Morskiej w Szczecinie jako dyrektor In-stitutu Eksploatacji Portów i Floty. W między-czasie wykładał również na Wydziale Mecha-nicznym Energetyki Lotnictwa w Warszawie. Obecnie udziela się na Politechnice Szczeciń-skiej na wydziale Techniki Morskiej.

A skąd zainteresowanie żeglugą, jak to się stało, że całe swoje życie z tym związał?

Jego sympatia do żeglugi była dziełem przy-padku. W latach 1945-46 na Polskę nadciągnę-ła ostra zima. Z powodu innej szerokości torów pociągi z transportem węgla z Rosji utkwily na granicy państwa. Ojciec profesora Michalskie-



go wspominał, że jako dziecko widział jak wy-głądały grudki węgla brunatnego. Okazało się, że po próbnym odwiertach na terenie od Ko-nina do Dobrzynia występuje duże złożo. Zawiązano konsorcjum, na którego czele stał Związek Techników oraz Starostwo Powiato-we, Zarząd Miejski, V Mazurska Brygada Sa-perska, Państwowy Urząd Bezpieczeństwa Na-rodowego. Rozpoczęto wydobywanie węgla, które transportowano ciężarówkami. Profesor Mi-chalski, mając wtedy niespełna 15 lat, często za-stępował kierowców i sam dowoził towar w miejsce przeznaczenia. Wraz z większym wy-dobyciem o udziały w konsorcjum wystąpił Państwowy Zarząd Wodny ofiarując do zadań transportowych Holownik Motorowy „Delfin”. W tym czasie profesor Michalski należał do Płockiego Towarzystwa Wioślarskiego i zapro-ponowano mu etat marynarza na holowniku. I tak zaczęła się jego przygoda z żeglugą. I po-została do dzisiaj.

Zapowiedzi wydawnicze

Wkrótce Fundacja opublikuje bogato ilustrowany archiwalnymi fotografiami tom I (ok. 350 stron) benedyktyńskiej pracy dr hab. Marka A. Michalskiego, profesora Akademii Morskiej w Szczecinie, pt. „Parowe statki śródlądowe na wodach polskich”. W tomie I „Bocznokołowce” zaprezentowano ponad 360 jednostek, które w XIX i XX wieku znalazły się na rzekach i kanałach Polski. W tym roku będziemy próbowali wydać także tom II „Statki tylnokołowe i łańcuchowe” (ok. 150 stron) a następnie tom III – „Statki śrubowe”. Mamy nadzieję, że encyklopedyczna ta pozycja wzbudzi zainteresowanie wszystkich żegluga żyjących.

Przygotowujemy równocześnie publikację książki Piotra Kmiećka „Architektura Dzierżoniowa”, przybliżająca dzieła budownictwa publicznego, sakralnego, przemysłowego miasta, stanowiącego w XIX i XX w. jedno z centr przemysłu włókienniczego Niemiec, a następnie Polski.

Kolejną pozycją, za kilka dni kierowaną do druku, będzie „Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”. To już piąty tom serii wydawniczej Fundacji prezentującej także wyniki studiów studentów wyższych uczelni na polu historii techniki, przemysłu, ochrony zabytków przemysłu i techniki. Znajdziemy tutaj także prace autorów francuskich, niemieckich, rosyjskich, sięgające dziejów sterowca Henri Giffarda z 1852 r. i jego rekonstrukcji prowadzonej siłami studentów Uniwersytetu Bordeaux I, roli kolei odgrywanej w gospodarce i ideologii imperium rosyjskiego, roli jaką w dziejach lotniczej myśli konstruktorskiej odegrał samolot braci Voisin z 1908 r.

Być może mecenasów zdobędzie również inicjatywa publikacji monografii Stanisława Januszewskiego „Wynalazki lotnicze Polaków 1836-1918” przywracająca kulturze polskiej zapomniane dzieło ponad 150 wynalazców pracujących w XIX/XX w. na polu techniki lotniczej, dzieło owocujące ponad 250 patentami

Nagroda Przyjaznego Brzegu po raz piąty



W czasie XXI Targów WIATR i WODA w Warszawie 14 marca 2009 roku po kolejny wręczono Nagrody Przyjaznego Brzegu. Są one co roku przyznawane zarówno za materialne inwestycje na naszych wodach i brzegach, ułatwiające życie wodniakom, jak i za działania promocyjne oraz inne formy wspierania turystyki wodnej. Konkurs doczekał pierwszego jubileuszu, odbywając się po raz piąty. Za rok 2008 rekomendacje otrzymało 27 spośród zgłoszonych kandydatów, ocenianych przez jury w skład którego wchodzi między innymi przedstawiciele Polskiego Towarzystwa Turystyczno-

Krajoznawczego, Polskiego Związku Żeglarskiego, Polskiego Związku Kajakowego, Polskiej Organizacji Turystycznej oraz laureatów poprzednich edycji. Przyznano dziesięć nagród i jedną specjalną. Nagrodę Przyjaznego Brzegu za rok 2008 otrzymali:

Urząd Miejski w Bytomiu Odrzańskim – za turystyczne zagospodarowanie nabrzeży Odry.

Na Odrze w ciągu ostatnich lat trwa rewitalizacja dawnych przystani i budowa nowych, co cenne – mogących gościć zarówno kajakarzy, jachty jak i statki pasażerskiej żeglugi śród-



Uroczystość wręczenia nagród laureatom V edycji NPB 2008
otwiera sekretarz jury NPB kol. Mirosław Czerny

lądowej. Bytom wpisuje się zarówno do projektów dla całej rzeki, województwa lubuskiego, jak i współpracy kilku sąsiadujących miejscowości, planujących nawet uruchomienie lokalnej żeglugi pasażerskiej. W IV edycji konkursu nagrodzona została Nowa Sól, teraz Bytom Odrzański jako uczestnik tych samych umów o współpracy. W obu przypadkach myślano nie tylko o potrzebach przyplływających turystów, lecz na równi – potrzebach lokalnej rekreacji oraz zagospodarowaniu nabrzeży, by dla wszystkich te brzegi były bardziej przyjazne...

Urząd Miejski w Pszczynie – za budowę Ośrodka Sportów Wodnych nad Zbiornikiem Łackim.

Wiosną 2008 roku otwarty został na Zbiorniku Łackim, rezerwowym dla Jeziora Goczałkowickiego, koło Pszczyny, Ośrodek Sportów Wodnych, jednocześnie też Pszczyńska Szkoła Żeglarstwa dla dzieci i młodzieży. Jest to oferta nie tylko dla żeglarzy, gdyż powstały wypożyczalnie mniejszego sprzętu pływającego, strzeżone plaże, sanitariaty, mała gastronomia, boiska do piłki siatkowej itd. Powstał w ten sposób najbardziej uniwersalny ośrodek tu-

rystyki wodnej i rekreacji najbliższej źródeł Wisły. Nie do przecenienia jest zaplecze dla żeglarzy z tych okolic, którym tak daleko na Bałtyk i Mazury.

Klub Turystyki Wodnej w Chełmnie – za gościną przystań i pół wieku spływów Drwęca–Wisłą.

Mimo że Chełmno nie należy do największych miast nad Wisłą, jednak posiada bardzo aktywne środowisko wodniaków. Chełmno nie tylko łączy Wisłę i jej dopływ Drwęcę, ale i amatorów kajakarstwa, jachtingu i żeglugi pasażerskiej. Obok zasłużonego Klubu Turystyki Wodnej, ciągle wyjątkowo aktywnego, od 2002 roku działa tam także klub wielbicieli „smoczyc łodzi”. Ewementem są spływy Drwęca i Wisłą, których nieprzerwanie, od pół wieku, komandorem jest Lech Bolt. Powstała też Lokalna Grupa Działania „Vistula – Terra Culemnsis”, działająca na rzecz rozwoju regionu, w tym turystyki wodnej. Cenna jest też współpraca klubu z samorządami miejscowości nad Drwęcą i Wisłą, procentująca powstawaniem nowych przystani, miejsc biwakowych, wsparciem dla organizowanych spływów.



Laureaci V edycji NPB 2008, drugi z lewej Wojciech Nowak „Stowarzyszenie Drzwi do Europy” z Wrocławia

P.H.G.T. „Pod Omega” w Iławie – za rozbudowę bazy i oferty ośrodka „Pod Omega” w Iławie.

Od 1981 roku ośrodek „Pod Omega” rozbudowuje swą infrastrukturę i ofertę programową. Dziś to między innymi:

- przystań wodna, miejsca portowe, czartery wysokiej klasy jachtów żaglowych, możliwość wynajęcia sternika, wypożyczalnia sprzętu wodnego: rowery, kajaki, łodzie wiosłowe, omegi.
- sklep żeglarski i zakład szkutniczy: remonty oraz budowa nowych jachtów, hangar do przechowywania sprzętu turystycznego: własne rowery, pontony itp.
- organizacja obozów żeglarskich oraz szkoleń żeglarskich i motorowodnych, organizacja regat.

To także hotelik, pole namiotowe, sklep spożywczy, Tawerna Żeglarska, zadaszone miejsce na grill i ognisko. Uzupełnieniem jest plaża z ratownikiem, korty tenisowe, plac zabaw dla dzieci, sauna, parking, las ze ścieżkami dydaktycznymi. Systematyczną pracą stworzony został ośrodek o bardzo szerokiej, kompleksowej ofercie.

Fundacja „Gniazdo Piratów” – za rejsy „Zawiszą Czarnym” dla niewidomych i niedowidzących „Zobaczyć morze”.

Fundacja od 2006 roku realizuje nowatorski projekt „Zobaczyć Morze”, w którym udział biorą niewidomi żeglarze. W 2008 roku rejs „Zawiszą Czarnym” był podzielony na 3 etapy. Skład każdej wachty stanowiły po połowie osoby niepełnosprawne i pełnosprawne wzrokowo, które pełniły 4-godzinne dyżury pod opieką oficera. W ten sposób 96 osób (po 32 osoby w każdym etapie – 16 widzających i 16 niewidomych) mogło sprawdzić się na morzu i wspólnie przeżyć piękną przygodę. Po raz pierwszy w rejsie wzięli udział obcokrajowcy niewidomi Norwegowie, Włoch i widzający mieszkaniec Wielkiej Brytanii, który zamierza stworzyć podobny projekt w swoim kraju.

Rejs rozpoczął się 1 sierpnia w Gdyni. „Zawisza” uczestniczył w dorocznej Operacji Żagiel – The Tall Ships` Races 2008. Trasa wiodła od Bergen aż do holenderskiego miasta Den Helder (około 600 mil). Następnie „Zawisza” wypłynął na Morze Północne, odwiedził Kopenhagę” wyruszył w kierunku Bornholmu i 31 sierpnia dopłynął do portu w Gdyni. Żagłowiec „Zawisza Czarny” został przystosowany



Wojciech Nowak z Wrocławia otrzymuje Nagrodę Przyjaznego Brzegu za 2008 rok z rąk dyrektora Centrum Turystyki Wodnej PTTK Andrzeja Tereszковского

do prowadzenia przez osoby niewidome poprzez udźwiękowanie podstawowych urządzeń nawigacyjnych, dzięki czemu mogli oni w pełni uczestniczyć w rejsie i stać się częścią załogi.

Towarzystwo Turystyki Wodnej "Perkoz" w Pyzdrach – za zbudowanie „Przystani Pyzdry”.

Nie tylko w różnych „stolicach żeglarstwa” realizowane są nowe przedsięwzięcia, wzbogacające mapę turystyki wodnej Polski i ułatwiające wędrowki naszymi rzekami. Założone jesienią 2002 r. Towarzystwo Turystyki Wodnej „Perkoz” w Pyzdrach przywraca tradycje uprawiania turystyki wodnej na Warcie, które w Pyzdrach sięgają czasów I wojny światowej. Dzięki współpracy TTW „Perkoz” z władzami samorządowymi miasta Pyzdry, sąsiadami z innych miejscowości i władzami wojewódzkimi realizowany jest program rozwoju „Infrastruktury turystycznej na terenach przywarciańskich”. 17 sierpnia 2008 r. nastąpiło uroczyste otwarcie „Przystani Pyzdry” na prawym brzegu rzeki Warty. Do użytku oddano turystom m.in.: zatokę wodną z pomostami pływającymi i slipem z wyciągarką, teren na zorganizowanie biwaku z ogniskiem, zaplecze socjal-

ne z ubikacjami, natryskiem oraz możliwością gotowania, bar „U Perkoza” gdzie można się posilić, ogrzać i nie tylko. Przystań w bezpiecznej zatoce zbudowana jest bardzo profesjonalnie – jest możliwość oddawania ścieków, co nadal jest trudne w wielu przystaniach Mazur i nad Bałtykiem.

TTW „Perkoz” angażuje się też w różne imprezy turystyczne i promocyjne, w tym spływy Wartą i Prosną, także dla wodniaków zagranicznych, dla niepełnosprawnych i inne.

Skansen Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim – za unikatowe muzeum rzeki i jej ludzi.

Skansen Rzeki Pilicy powstał w 2000 roku – wszystkie obiekty były skazane na zniszczenie i zostały ocalone dzięki przeniesieniu do tej nietypowej placówki. Jest pierwszym, i jak do tej pory jedynym w Polsce skansenem, który jest poświęcony rzece. Pomysłodawcą i twórcą Skansenu Rzeki Pilicy jest Stowarzyszenie Przyjaciół Pilicy i Nadpilicza, które opiekowało się Skansenem przez pierwsze lata istnienia. Od 2005 roku Skansen funkcjonuje jako samorządowa instytucja kultury, podlegająca bezpośrednio Urzędowi Miasta w Tomaszowie Mazowieckim, w której można zapoznać się z

przyrodą, historią oraz przestrzenią kulturową rzeki, również poprzez rekonstrukcje historyczne, które przybliżają wydarzenia mające miejsce nad Pilicą, na przyległym „poligonie”. Został przeniesiony i zrekonstruowany stary młyn i największa w kraju ekspozycja kamieni młynskich. Modele i makiety dawnych młynów, mostów, pilickich statków. Inne oryginalne akcesoria młynarskie, odrestaurowane kajaki i stare łodzie, stuletnia barka rzeczna, zbiory związane z walkami nad Pilicą w czasie I i II wojny światowej, w tym unikaty – wydobyte z rzeki niemieckie pojazdy: jedyny chyba kompletny i sprawny ciągnik artyleryjski „Luftwaffen”, który zatonął w Pilicy 18 stycznia 1945 roku podczas nieudanej próby forsowania zamrzniętej rzeki, jest to jeden z kilku prototypowych pojazdów, których seryjnej produkcji nigdy nie podjęto. Oraz ważący 18 ton niemiecki ciągnik artyleryjski „FAMO”, używany do holowania największych dział, a także do wyciągania najcięższych czołgów z bagien. Przeniesiono tu inne obiekty, w tym drewnianą „toaletę cara Mikołaja” z nieodległej Spały, budynek świetlicy z kolonii letniej utworzonej w latach 20. XX wieku przez Ubezpieczalnię Społeczną w Tomaszowie dla dzieci z biednych rodzin. Zabytkowy budynek dawnej poczekalni kolejowej: całkowicie drewniany i misternie zdobiony, zbudowany w 1896 roku przez Szkołę Techniczną Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, jako pawilon ekspozycyjny na odbywającą się w 1896 roku wszechrosyjską wystawę przemysłowo-artystyczną w Niżnym Nowogrodzie. Po wystawie przewieziony został na trasę Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i stał się poczekalnią przystanku „Wolbórka” pod Będkowem. Z pewnością wielokrotnie w niej przesiadywał Władysław Stanisław Reymont, spędzający młodzieńcze lata w pobliskim Jakubowie, gdzie rodzice przyszedłgo pisarza – noblisty posiadali młyn wodny w Wolbórcie. Dziś to miejsca dla ocalonych od zapomnienia pamiątek wiekowych tradycji wodniackich klubów Tomaszowa i innych ekspozycji.

Skansen współorganizuje „Dni Pilicy” i pokazy kajaków retro, wspiera spływy tą rzeką organizowane, przygotowuje rekonstrukcje wydarzeń historycznych i współczesne wojny „paintballowe”. Integruje środowiska turystyczne, samorządowe i naukowe.

Stowarzyszenie „Drzwi do Europy” – za wrocławski „Szlak Gondoli”

Pomysł utworzenia Szlaku Gondoli został opracowany w Stowarzyszeniu „Drzwi do Europy” w 2004 roku, jako projekt mający na celu rozwój i upowszechnianie turystyki wodnej i rekreacji na Odrze Wrocławskiej. Nazwa została przyjęta na podstawie informacji o historycznym porozumieniu pomiędzy Wrocławiem a Wenecją, które pozwala wrocławianom używać dla łodzi pływających po Odrze nazwy „gondola”. Centralnym punktem Szlaku Gondoli jest Zatoka Gondoli położona w sercu Wrocławia koło Muzeum Narodowego i w pobliżu Urzędu Wojewódzkiego. Szlak Gondoli jest jedną z atrakcji turystycznych Wrocławia i widocznym znakiem rozpoznawczym Wrocławia jako dolnośląskiej i odrzańskiej stolicy.

Uroczyste otwarcie Zatoki Gondoli odbyło się 14 lipca 2007 r. Można w niej wypożyczać kajaki, łodzie i motorówki. Na Szlaku Gondoli istnieje i działa już sześć przystani prowadzonych przez kluby wodniackie i organizacje pozarządowe. W tym 5 we Wrocławiu oraz Port Uraz, wcześniejszy laureat konkursu. Na projekt składają się przystanie, wypożyczalnie sprzętu pływającego, organizacja spływów i innych imprez. Co roku Stowarzyszenie „Drzwi do Europy” organizuje spływy kajakowe Odrą na trasie Wrocław – Głogów, które przyczyniają się do reklamy tej wodnej trasy turystycznej oraz wpływają stymulująco na rozwój przybrzeżnej infrastruktury. Z inicjatywy Stowarzyszenia „Drzwi do Europy” i przy poparciu Biura Sportu, Turystyki i Rekreacji Urzędu Miejskiego Wrocławia powstało czasopismo „ODRA – Szlak Gondoli”, przeznaczone dla wrocławskich wodniaków, w którym są zamieszczane artykuły i informacje związane z turystyką wodną na Odrze.

Zbigniew Galiński – za rewitalizację stacji Wodnej PTTK we Wdzydzach Kiszewskich.

Stacja Wodna we Wdzydzach Kiszewskich była kiedyś miejscem kultowym – i znowu się nim staje, gdy Zbigniew Galiński, ceniony kajakarz i autor przewodników, doprowadził do jej „wskrzeszenia” szybko ją modernizując, podnosząc standard i przygotowując atrakcyjny program działania dla kajakarzy i żeglarzy. Przystań oferuje 40 miejsc przy pomostach i bojach, prąd na kei, odbiór nieczystości, sklep żeglarski z akcesoriami wodniackimi i wydawnictwami, warsztat szkutniczy, slipowanie jachtów i ich zimowanie. W wypożyczalni sprzętu jachty, łodzie wiosłowe, kanadyjki, kajaki i ro-

wery wodne. Ponad 100 miejsc noclegowych, tawerna, sklep spożywczy. Pomoc w organizacji imprez dla kajakarzy, żeglarzy i innych turystów. Gościnność i kompetencja.

Port Keja w Węgorzewie – za przekształcenie małego portu w atrakcyjną marinę.

Port zlokalizowany jest w centrum miasta w jednej z zatok kanału węgorzewskiego. Dogodny dojazd oraz położenie Węgorzewa w północnej części szlaku, stanowi idealny punkt startowy mazurskiej wędrówki. Port posiada 100 miejsc cumowniczych, jest strzeżony całodobowo i objęty monitoringiem kamer. Ukończono budowę obiektu spójnego do tawerny, w którym ma swoje siedlisko: kapitanat portu, sklep spożywczy, sklep żeglarski, warsztat skutniczy, serwis motorowodny, a także Klub Morski LOK. Co roku przybywa też jachtów oferowanych w czarterach. Oferty lądowe zapewniają wybór między kolejowymi drezynami a psimi zaprzęgami ...

Nagroda specjalna

Żegluga Śródlądowa w Sandomierzu – za pomoc i życzliwość dla wszystkich wiślanych wodniaków

Kapitan Tadeusz Prokop stworzył w Sandomierzu firmę organizującą lokalną żeglugę pasażerską, oferując rejsy dwoma statkami i rozbudowując swą flotę. Dla wodniaków jest jednak równie znany jako „dobry duch Wisły”, potrafiący w dzień i w noc ruszać na pomoc jachtom i statkom grzęznącym na mieliznach, doradzać jak omijać przeszkody, gdzie można zacumować, paliwo kupić itp. Jest to kolejny przykład, iż firmy działające na wodzie i nad wodą nie stosują się do reguł „rekinów kapitalizmu”, wyjątkowo chętnie angażując się w pomoc bliźnim. Najnowsza inwestycja kapitału Prokopa to dwie barki, które adaptuje, by na nich w Warszawie przyjmować gości. Nie będą to pływające restauracje, lecz miejsca na wydarzenia kulturalne.

Już tradycyjnie, po wręczeniu nagród w jednej z sal konferencyjnych EXPO XXI odbyła się debata, co zrobiono i co można zrobić, by nasze brzegi i wody były bardziej przyjazne.

Warto przy okazji prezentacji laureatów jubileuszowej V edycji Nagrody Przyjaznego Brzegu przypomnieć dziesięciu wrocławskich i odrzańskich laureatów poprzednich edycji Nagrody:

Pierwsza edycja – za rok 2004

Grand Prix – Wrocław, stolica Dolnego Śląska i jego środowisko animatorów turystyki wodnej – za wyjątkowe zaangażowanie w organizację wydarzeń dla wodniaków w ramach „Powitania Unii Europejskiej na polskich wodach 2004”.

Nagroda Specjalna – Dolnośląski Komitet Organizacyjny „Powitania Unii Europejskiej na polskich wodach” – za integrację środowiska wodniaków, działaczy turystycznych, administracji samorządowej i państwowej Dolnego Śląska oraz stworzenie w 2004 roku unikatowej oferty dla sympatyków turystyki wodnej z Polski i innych krajów.

Nagrody Przyjaznego Brzegu:

Frankfurt i Słubice – za współpracę międzynarodową, wieloletnie działania dla uczynienia z Odry traktu łączącego oba miasta i kraje, integrującego Europę.

Krosno Odrzańskie – za odwagę w działaniach, zbudowanie przystani obsługującej zarówno małe jednostki turystyczne jak i statki pasażerskie, mogącej konkurować z obiektami w największych miastach nadodrzańskich.

Druga edycja – za rok 2005:

Grand Prix – program Flisów Odrzańskich – za wieloletnie organizowanie flisów spływających od Brzegu po Szczecin, z bogatym programem festynów dla turystów i mieszkańców oraz debat o wodnej turystyce w kolejnych miejscowościach na odrzańskim szlaku.

Nagrody Przyjaznego Brzegu:

Fundacja Hobbit z Wrocławia – za stworzenie Mariny Kozanów, wzorcowej dla Wrocławia, Odry i innych szlaków wodnych Polski.

Kajakarze z PTTK w Raciborzu – za doskonały debiut klubu i współpracę z polskimi, czeskimi oraz niemieckimi kajakarzami dla popularyzacji górnej Odry.

Trzecia edycja – za rok 2006:

Nagroda Specjalna – Fundacja Otwartego Muzeum Techniki we Wrocławiu i prof. dr hab. Stanisław Januszewski – za zrealizowane unikatowe przedsięwzięcie polegające na odbudowie zabytkowych statków i zabytków budownictwa wodnego Wrocławia, Odry oraz całej Polski, łączenie działalności naukowej z wodniacką, w tym poprzez impo-

nującą serię książek o obiektach i szlakach wodnych Polski.

Czwarta edycja – za rok 2007:

Marina w Nowej Soli – za budowę jednej z piękniejszych przystani na Odrze.

Port Uraz nad Odrą – za stworzenie nowej oferty turystycznej na Odrze.

Laureatom tegorocznej edycji Nagrody Przyjaznego Brzegu jak i laureatom edycji poprzednich serdecznie gratulujemy i życzymy kolejnych sukcesów w turystycznym zagospodarowaniu Odry oraz innych polskich rzek i jezior.

Leszek Mulka

Centrum Turystyki Wodnej PTTK

Odrzańska Droga Wodna – najwyższy czas na decyzje

Żegluga na Odrze zainteresowanych jest wiele państw europejskich, w tym nowi członkowie UE, którzy za cenę współuczestniczenia w decydowaniu o losach Odrzańskiej Drogi Wodnej współfinansowałyby jej modernizację. Nasi sąsiedzi z południa patrzą z nadzieją na nasze decyzje dotyczące rzeki. Sąsiedzi z zachodu realizują swoje programy nie oglądając się na Polskę. Dla lepszej prezentacji zagadnień oraz zainicjowania działań zmierzających do poprawy standardów i efektywności wykorzystania dróg wodnych położonych między Łabą i Odrą trzy niemieckie stowarzyszenia żeglugowe utworzyły forum Łaba–Odra¹.

Gdy nie skorzystamy z szansy przywrócenia rzeki Europie, decyzje państw realizujących unijną politykę żeglugową doprowadzą do wyłączenia Odry z sieci europejskich dróg wodnych. Kraje Unii Europejskiej od lat znaczną część swoich ładunków transportują drogami wodnymi. Transport wodny jest tam doceniany i rozwijany. Państwa te nieprzerwanie modernizują transport rzeczny. Niektóre z nich, jak np. Holandia, przewożą ok. 70% wszystkich ładunków drogami wodnymi. Posiadają bogatą infrastrukturę transportu wodnego, w tym flotę, drogi wodne i urządzenia portowe. Naszym największym partnerem handlowym są Niemcy. I właśnie tam ok. 15% wszystkich ładunków przewozi się drogami wodnymi, a do roku 2015 planuje się zwiększenie tego udziału do 40%². W Polsce udział transportu śródlądowego w przewozach ładunków to 0,3%. Obecnie wymiana handlowa między naszymi krajami musi odbywać się z wyłączeniem ogromnej masy ładunku przewożonej drogami wodnymi. Po-

Wielkość przewozów w wybranych punktach dróg wodnych Europy w 1996 r.

Nazwa drogi wodnej	Wielkość przewozu w mln ton
Ren	138,5
Neckar	10,2
Main	22,1
Dunaj	3,8
Oberrhein	26,4
Mozela	14,7
Saar	3,8
EMS-Kanal	12,4
Mittellandkanal	3,0
Elbe-Seiten-Kanal	6,3
Kanał Bydgoski	1,5
Odra skanalizowana	1,2
Odra	6,2

wodem jest brak w Polsce odpowiednio rozwiniętej infrastruktury śródlądowej.

W ostatnim okresie mamy do czynienia z realizacją dwóch odmiennych koncepcji i dwoma prędkościami rozbudowy odrzańskiej sieci dróg wodnych. Jeden plan, modernizacji akwenów, realizowany jest przez niemiecką administrację wodno-żeglugową, a drugi, którego efektem jest renaturalizacja Odry, przez polską administrację.

Od lat na mapach decydentów odpowiedzialnych za politykę transportową UE istnieje sieć dróg wodnych, na których jednym z ważniejszych elementów jest droga wodna oznaczona symbolem E-30, łącząca Morze Bałtyckie z Dunajem. Elementami tej drogi wodnej są Zalew Szczeciński, Odrzańska Droga Wodna oraz kanał Odra–Dunaj. Podstawowy-

mi wymaganiami dla połączenia Bałtyk-Dunaj jest spełnianie parametrów przynajmniej dla IV klasy żeglowności³. Realizacja tego projektu mogłaby być dla Nadodrza i dla całej Polski ogromną szansą. Trwałe zespolenie Odry z innymi dorzeczami połączy ze sobą regiony europejskie zróżnicowane ekonomicznie. Nowym elementem europejskiej sieci dróg wodnych E-30 mogłyby popłynąć ogromne ilości ładunków, co wpłynęłoby na ożywienie obrotów handlowych w tym regionie Europy oraz rozwój regionów związanych z rzeką⁴. Pomimo, że nie można jeszcze mówić o istotnym w skali Europy znaczeniu gospodarczym Nadodrza, niektóre zakłady wiążą swoje nadzieje z rzeką. Są to General Motors, który wybudował swoją fabrykę nad Kanałem Gliwickim i Kompleks Górniczo Hutniczy Miedzi w Lubinie⁵. Dla realizacji celów zawartych w projekcie związało się międzynarodowe stowarzyszenie pod nazwą Dunaj-Odra-Łaba z siedzibą w Pradze⁶.

Transport śródlądowy na Odrze przynosił spore korzyści. Od 1945 r. ilość ładunku przewieziona przez odrzańskie armatora stale rosła. Odpowiednio do wzrostu masy towarowej przewiezionej Odrą rosły opłaty odrzańskie armatora. Dochody związane z prowadzeniem żeglugi po Odrze mogłyby być znacznie większe, gdyby wydłużyć skanalizowany odcinek rzeki i zwiększyć zdolność przewożoną rzeki do ok. 20 mln ton rocznie.

Kolejne korzyści płynące z rozbudowy Odrzańskiej Drogi Wodnej są takie same jak z żeglugi prowadzonej na innych rzekach. Należą do nich:

- Koszty zanieczyszczenia, które są w transporcie wodnym siedmiokrotnie niższe niż w transporcie samochodowym;
- koszty hałasu są 87 razy mniejsze niż w transporcie kolejowym;
- koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem; samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją;
- mniejsze niż w innych środkach transportu są koszty zanieczyszczenia gleby, wody i zajęcia terenu;
- mała energochłonność transportu wodnego;
- mała pracochłonność;
- długi okres żywotności środka przewozu;
- masowość⁷.

Uznając zalety śródlądowego transportu wodnego w porównaniu z innymi rodzajami

transportu na Światowym Forum Ekonomicznym w Davos na początku 2001 roku przedstawione zostały zmiany w polityce transportowej na obszarze UE. Zmiany te dotyczyły przesunięcia znacznej części masy towarowej przewożonej lądem na transport wodny śródlądowy. Powodem przesunięcia są nasilające się problemy transportowe w Europie, do których należą:

1. Zagęszczenie ruchu drogowego i lotniczego w miastach i poza nimi;
2. negatywny wpływ transportu na środowisko naturalne; ok. 30% zanieczyszczenia powietrza spowodowane jest transportem kołowym;
3. na drogach UE ginie około 40.000 osób rocznie;
4. coraz większe straty materialne w wypadkach komunikacyjnych.

Na zakończenie Forum zdecydowano, że władze europejskie podejmą właściwe kroki dla jeszcze lepszego wykorzystania szlaków śródlądowych⁸.

Po wstąpieniu Polski do UE stworzone zostały warunki do weryfikacji doktryny. Jej zmiana byłaby pierwszym krokiem w kierunku powołania międzynarodowego organu składającego się z reprezentantów przynajmniej państw nadbrzeżnych. Organ ten mógłby przyjąć formę komisji, która ustalałaby zasady modernizacji, utrzymania i korzystania z rzeki państw zainteresowanych. Do utworzenia organu międzynarodowego tworzącego politykę wodną w ramach dorzecza Odry zobowiązuje nas Ramowa Dyrektywa Wodna. Wyzaczyła ona dla każdego obszaru dorzecza lub części międzynarodowego obszaru dorzecza leżącego na terytorium państw członkowskich termin opracowania analizy ekonomicznej korzystania z wody dorzeczy, w tym dla potrzeb żeglugi do 22 grudnia 2004 r.⁹ W przypadku międzynarodowego obszaru dorzecza leżącego całkowicie na terenie Wspólnoty, z jakim mamy do czynienia w sytuacji Odry, państwa członkowskie zostały zobowiązane do zapewnienia koordynacji w celu stworzenia jednego planu gospodarowania wodami w dorzeczu. Jeżeli taki plan nie jest jeszcze obecnie opracowany, państwa członkowskie opracują plany gospodarowania wodami w dorzeczach obejmujące przynajmniej te części międzynarodowego obszaru dorzecza, które leżą na ich terytorium, aby osiągnąć cele określone dyrektywą.

Plany gospodarowania wodami w dorzeczeniach mają być opublikowane najpóźniej 22 grudnia 2009 r.¹⁰

Aby przywrócić żeglugę na Odrze może działalność gospodarczą prowadzoną na i bezpośrednio przy rzece należy urynkować, podobnie do tego jak zrobiono to w ostatnich latach w skali makro z korzystającymi ze środowiska naturalnego. Administrator rzeki powinien być zainteresowany zwrotem kosztów inwestycji odrzańskich. W tym celu powinien zwiększyć zakres świadczonych przez siebie usług. Istnieje wiele sposobów zwiększania wpływów. Przykładem w ramach samej żeglugi mogą być:

- Realizacja idei wolnej żeglugi, która doprowadzi do zniesienia barier administracyjnych ograniczających dostęp do rzeki podmiotom międzynarodowym, co zwiększy zainteresowanie i dochody za korzystanie z rzeki.
- Zwiększenie atrakcyjności rzeki przez jej modernizację i budowę kolejnych połączeń z innymi drogami wodnymi, budowę portów z infrastrukturą umożliwiającą przeładunek towarów na różne środki transportu. Przy planowaniu okręgów gospodarczych należy brać pod uwagę wykorzystanie w dwóch kierunkach możliwości transportowych statków żeglugi.
- Przygotowanie Odry dla obiektów o znacznej nośności, co doprowadzi do zwiększenia opłat pobieranych od statków.
- Zwiększenie wachlarza usług żeglugowych takich jak np. usługi portowe, żeglugowe, promowe, nadzór nad obiektami, możliwość korzystania z mediów, usuwanie nieczystości, akcje ratunkowe.

W kwestii finansowania usług wodnych wypowiada się także Ramowa Dyrektywa Wodna. Na jej podstawie państwa członkowskie mają obowiązek zastosowania wobec wód zasady zwrotu kosztów usług wodnych, włączając koszty ekologiczne i materiałowe, uwzględniając analizę ekonomiczną wykonaną zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”. Do końca 2010 r. państwa członkowskie zapewnią realizację takiej polityki opłat za wodę, która będzie przewidywała odpowiednie działania zachęcające użytkowników do wykorzystywania zasobów wodnych¹¹. Przedstawiony sposób tworzenia i realizacji polityki wodno-żeglugowej, w tym jej finansowanie, są zgodne z duchem Dyrektywy.

Bez względu na dalsze gospodarcze losy rzeki musimy pamiętać, że politycy Unii piszą scenariusze na rozwój różnych części Europy. Jeden z nich mówi o nowym podziale Unii Europejskiej na wschód i zachód. Granicą podziału miałyby być Odra. Według pogłosek, obie te części miałyby w różnym tempie korzystać ze środków wsparcia Unii. UE na wschód od Odry byłaby swoistym buforem przed jej środowiskiem zewnętrznym. W strefie tej panowałaby obniżony poziom praworządności i bezpieczeństwa¹².

Pozostaje mieć nadzieję, że nie spełnią się czarne scenariusze przewidywane dla UE, twórcy Unii będą kreować proces integracyjny ku zadowoleniu jej członków i obywateli, a przystąpienie Polski do UE ostatecznie zakończy polityczny podział Europy. Wówczas Odra będzie miała szansę zaistnieć nie jako polityczny, lecz na nowo jako gospodarczy symbol Europy.

¹ *Gemeinsames Forum Binnenschifffahrt Elbe/Oder gegründet, Binnenschifffahrt*, Hamburg 2003, z. 9, s. 7; www.fbeo.de – internet.

² *Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen, Binnenschifffahrt*, Hamburg 2001, s. 11.

³ T. Kamińska, Umowa AGN narzędziem w procesie integracji europejskich dróg wodnych śródlądowych, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 1997, s. 199.

⁴ K. Woś, Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską, Warszawa 2005, s. 73–100.

⁵ www.programodra.pl – internet.

⁶ J. Waszkiewicz, M. Miłkowski, Potrzeby integracji śródlądowych dróg wodnych Polski z Europą, *Gospodarka Wodna*, Warszawa 2001, s. 48.

⁷ K. Wojewódzka-Król, Przesłanki i bariery włączenia polskiej żeglugi śródlądowej do europejskiego systemu transportowego, *Przegląd Komunikacyjny*, Warszawa 1994, z. 7, s. 2.

⁸ L. Depalacio, tłumaczenie E. Zymmer, O nowej polityce transportowej U.E., *Przegląd Komunikacyjny*, Warszawa 2001, z. 2, s. 1.

⁹ Art. 5 dyrektywy 2000/60/EC z 23 października 2000. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej Dz. Urz. WE L 327 z 22.12.2000. Dyrektywa weszła w życie z dniem ogłoszenia, tj. 22 grudnia 2000 r.

¹⁰ Ibidem, art. 13

¹¹ Art. 9 dyrektywy 2000/60/EC z 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.

¹² K. Blachmann, Czy kłeska w Brukseli może być sukcesem w Polsce? *Rzeczpospolita* z 18 grudnia 2003, s. A10.

Jan Pyś

Mały krok ku WTW

Listopadowe spotkanie „Bractwa ...” na statkach Muzeum Odry przynosi efekty. Poniżej prezentujemy list do Prezydenta Wrocławia z propozycjami zebranymi na tym spotkaniu. A także odpowiedź, w której „władze miejskie pozytywnie zapatrują się na inicjatywę utworzenia we Wrocławiu tramwaju wodnego [który] w dużym stopniu wpłynąłby na wize-

runek Wrocławia.” Najważniejsze jednak, że możemy „liczyć na współpracę ze strony Urzędu Miejskiego Wrocławia przy działaniach na rzecz projektu: „Wrocławski Tramwaj Wodny – WTW”.

Panie Prezydencie, Panie i Panowie Dyrektorzy Urzędu! Trzymamy za słowo!

Redakcja

Z cyklu: „W gazetach (lub czasopismach) napisali...”

Tylnokołowce we Wrocławiu

„Prawie jak parowce” – zatytułowała swój artykuł Kornelia Tytko w „Tygodniku Wrocławskim” z 26.03.2009 r., i ten tytuł najlepiej oddaje istotę przedsięwzięcia, które opisuje. Bo – jak mówi jedna z reklam – „prawie robi wielką różnicę”.

„Znana już wrocławianom „Nereida” i nowa, sprowadzona z Niemiec łódź „Wiktorja” zostaną zaopatrzone w tylne koła napędowe i kominy, z których będzie wydobywał się czarny dym [który] może być właściwie każdego koloru, bo do jego wytworzenia posłużą urządzenia wykorzystywane m.in. w dyskotekach (...) Łódzie będą ponadto wydawały charakterystyczny sygnał dźwiękowy”.

Projektantem przebudowy jest „szef produkcji wrocławskiej stoczni Odratrans, w której trwają przygotowania „parostatków”.

„Wnętrze statku będzie urządzone w stylu retro – zapowiada [armator]. – Stylowe lampki i czerwone dodatki mają przywoływać skojarzenia ze starodawnymi dylizansami.”

Niewątpliwie taki pomysł przyciągnie do statków część pasażerów. Będą to ci, którzy odwiedzają cyrk i wesołe miasteczka, montujące często swoje urządzenia w prowincjonalnych miasteczkach – ale także we Wrocławiu! Np. przy Parku Wodnym, na placu Społecznym, a jeszcze niedawno na samym placu Grunwaldzkim. Na szczęście plac dziś wygląda już inaczej, a mało kto pamięta, że przez wiele lat królował tu największy w Europie namiot cyrkowy. W każdym kraju znajdują się tacy, którym się to podoba.

Odpowiedzmy sobie tylko na pytanie: czy (zamiast kreowania własnego produktu regio-

nalnego) kierunki przemian, zmierzające do „dyskotekizacji”, „disnejlandyzacji” i „macdonaldyzacji” są tymi, które należy chwalić, wspierać i rozwijać? Oczywiście zrozumiałe jest sięganie po każdy sposób na przyciągnięcie klienta. Takie są prawa rynku. Nie po to wywalczyliśmy sobie wolność, aby z niej nie korzystać. Ale z wolności możemy przecież korzystać mądrze. Jak to robić? Odpowiedź znajdujemy w tym samym artykule: „lepszym pomysłem niż dorabianie łodziom z napędem motorowym elementów parowca, byłoby inwestowanie w odbudowę oryginalnych statków. W krajach europejskich coraz częściej podejmuje się próby odrestaurowania starych parowców lub budowy ich replik, z wykorzystaniem zachowanych maszyn parowych. Tak było np. w przypadku statku „Europa”, zbudowanego w stoczni w Szczecinie na zlecenie niemieckiego armatora. – W tej chwili, w całej Europie pływa ok. 25 parostatków (...) – Ze względu na ich unikatowość i atrakcyjność, cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem. W Polsce zachował się tylko jeden śródlądowy statek parowy, w stanie bliskim pierwotnemu. Wrocławianie nie muszą długo szukać. Stoi zacumowany przy Wybrzeżu Wyspiańskiego. Holownik parowy „Nadbór” ma sprawny, oryginalny maszynę parową, kotłownię, układ sterowania, wyposażenie i kadłub.” Wiedziałyby o tym armator chcący na przebudowywanych statkach „przywoływać skojarzenia ze starodawnymi dylizansami” – gdyby przyjmował zaproszenia na udział w spotkaniach „Bractwa mokrego pokładu” i interesował się działalnością Braci w Bractwie i wolontariuszy FOMT, działalno-

ścią zgodną ze statutem. Na szczęście jest to jedyne armator z takimi pomysłami, co dobrze rokuje Wrocławowi i Wrocławianom na przyszłość.

W celu wykreowania własnego produktu regionalnego – dalszych, owocnych prac nad

uruchomieniem jedyne w Polsce śródlądowego statku parowego, zachowanego w stanie bliskim pierwotnemu wszystkim, którzy o to zabiegają, życzy

Kapitan „Nemo”

Z cyklu: „nowe znaczenia starych słów”

„Naturalny”

Podstawowa definicja

Natura, to charakter, rodzaj, istota danego przedmiotu lub zjawiska, zespół cech charakterystycznych. Filozoficznie, to obiektywna (materialna) rzeczywistość, zwłaszcza przyroda, w przeciwstawieniu do społeczeństwa, a *naturalizm*, to stanowisko dążące do wyjaśnienia rzeczywistości przyczynami naturalnymi, tłumaczące ogół zjawisk działaniem praw przyrody. Jedną z głównych form przejawiania się stanowiska materialistycznego. Nurt w socjologii XIX wieku rozpatrujący społeczeństwo jako część przyrody i wyjaśniający jego działanie za pomocą czynników typu przyrodniczego. *Naturalizm* – filozoficzny kierunek odrzucający wszelki byt nadprzyrodzony, uznający prawa przyrody za jedyne, które rzeczywistością rządzą i ją tłumaczą. Jedną z głównych form przejawiania się stanowiska materialistycznego. *Naturalista*, to przyrodnik – zwolennik, przedstawiciel *naturalizmu*. *Prawo natury*, to określenie reguł zachowania się lub ocen, które mają wynikać z „istoty” lub „natury” zjawiska, i zgodnie z którymi powinny kształtować się wszelkie instytucje. Koncepcje *prawa natury* poszukujące źródeł moralności w naturze i rozumie człowieka miały i mają wpływ na uniezależnienie etyki i prawa od religii i były traktowane jako podstawa obowiązywania przyjętych norm prawnych, którym – w razie sprzeczności z *prawem natury* – odmawiano mocy obowiązującej.

Naturalny, to będący wytworem natury (jako procesów przyrody), zgodny z naturą.

Właściwe znaczenie słowa „naturalny”

„To, co uważamy na Ziemi za naturalne – jest unikatowe w systemie słonecznym.” Tak brzmiało ostatnie zdanie w jednym z progra-

mów tv o naturze naszej planety emitowanych w TVP 2. Z takich właśnie programów możemy dowiedzieć się o tym, co jest naturalne.

Naturalny jest przeogromny wpływ Słońca na Ziemię i jej organizmy. Wszelkie obserwowane zmiany aktywności Słońca są doświadczane przez naszą Planetę. Bez jego energii a szczególnie światła nie było by życia. Wszelkie organizmy żywe budzą się do życia pod jego wpływem a gdy jego wpływ maleje – zamierają, mizernieją, gasną. Z drugiej strony jego nadmiar bywa szkodliwy, wręcz zabójczy. Naturalna jest ochrona przed tym nadmiarem w postaci cienkiej warstwy atmosfery – choć tylko na Ziemi. Naturalnie już samo to jest cudem we wszechświecie. Mimo ochronnej atmosfery, naturalnym jest, że wszelkie stworzenia chronią się przed tym docierającym na powierzchnię Ziemi nadmiarem.

Naturalnym jest układ niewidzialnych sił, jakie utrzymują we wzajemnych powiązaniach planety, sił opisanych podstawowymi prawami fizyki, a na Ziemi – zwanych prawem powszechnego ciężenia, którym podlega każda materia, a przede wszystkim płyty kontynentalne pływające na powierzchni magmy, która czasem wydostaje się na zewnątrz w postaci wulkanów. Naturalnie mamy i inne żywioły rządzące się tymi samymi prawami. Najbardziej niszczącymi z nich i przekształcającymi powierzchnię planety są woda i powietrze. Naturalne są niewidzialne siły utrzymujące je jednak w równowadze. Dzięki temu wszystkiemu rozwija się życie. Nie odkryte dotąd na innych planetach. Dla nas – to takie naturalne. Życie rządzi się naturalnymi prawami, jak to aby pić wodę by przeżyć, aby zjeść i nie być zjedzonym, oraz zachować gatunek. Temu zaś służą min: poszukiwanie najbardziej sprzyja-

jących warunków życia, wtapianie się w otoczenie i kamuflaż, walka o terytorium z innymi osobnikami swego i innych gatunków. Wyrabianie w sobie instynktu przeżycia i umiejętności samoobrony. Adaptacji do zmiennych warunków naturalnych, przystosowywanie się do otoczenia. Starania, poszukiwanie najsilniejszego, najodpowiedniejszego partnera dla przedłużenia gatunku. Zapewnienia jak największego bezpieczeństwa dla potomstwa, kosztem wielkiego poświęcenia, z narażeniem własnego życia włącznie.

Najlepiej opisują ten proces słowa humorystycznej piosenki niezapomnianego Jana Kaczmarka:

„Jeziora pozornie są takie cudowne,
Gdy lekka przykrywa je falka,
Jedynie na niby są takie spokojne,
w ich głębi śmiertelna wre walka.
Wyływasz łódyczką, zanurzasz się w trzcinię,
Co brzegi znięcka porasta;
Dwa metry pod tobą w bagiennej głębinie
Bandytyzm, sadyzmy, bestialstwa”.

Naturalnym jest, że po dobraniu się dwu osobników tego samego gatunku powstaje trzeci, i następne, które muszą także pić, coś jeść, trawić i wydalac, walczyć o przeżycie, odpoczywać, a w końcu zginac bądź umrzeć. W symbiozie, w zgodzie lub nie ze swoim naturalnym środowiskiem. To wszystko jest istotą *praw natury*.

Naturalnym jest, też to, że człowiek zdecydowanie różni się od innych organizmów na Ziemi. I choć podlega *prawom natury*, to wyróżnia go logiczne myślenie, uczucia, sumienie, wiara, że Ktoś te wszystkie cuda natury stworzył, „czynienie sobie Ziemi poddaną” przy pomocy wynalazków. Także mordowanie. Inne organizmy zabijają by przeżyć, wg wspomnianej wyżej zasady: zjeść i nie być zjedzonym.

Czy współczesny człowiek wyłamał się z trybów selekcji naturalnej, które kształtują gatunki od trzech miliardów lat? Jeszcze 200 lat temu połowa dzieci umierała przed osiągnięciem wieku dojrzałego – najprawdopodobniej z powodu braku odporności na choroby. Stagnacja w ewolucji to efekt osłabienia selekcji naturalnej za sprawą postępu medycyny i higieny. W krajach rozwijających się nadal panuje głód i plagi śmiertelnych chorób. A to idealne pole dla ewolucyjnych zmian. Rozwój rolnic-

stwa na dobre zmienił pozycję Homo Sapiens w świecie natury i zapoczątkował populacyjną eksplozję. Jest on 10 tysięcy razy bardziej liczny, niż powinien wg reguł rządzących światem zwierząt. Bez upraw i hodowli zwierząt populacja ludzka liczyłaby obecnie nie więcej niż pół miliona osobników.

Obecnie kandydatki na dobre matki studiuja, uczą się, robią karierę i z reguły mają mniej dzieci, o ile w ogóle je mają. Z punktu widzenia ewolucji to tak samo, jakby zmarły wszystkie dzieci tych kobiet. Działa więc selekcja premiująca osoby o silnym instynkcie macierzyńskim, które często poświęcają karierę zawodową dla rodziny. Ale – jeśli nic się nie zmieni – sukces ewolucyjny odniesie nie inteligencja, lecz głupota. Płodność jest większa wśród ludzi biednych i niewykształconych. Selekcja naturalna przeciwdziała więc genom promującym inteligencję. W XXI wieku ta tendencja stała się bardzo wyraźna. Miejscem, w którym nadal najszybciej przebiegają zmiany ewolucyjne, jest Afryka. Większość zmian może zachodzić w fizjologii – selekcja naturalna będzie promowała geny odporności na choroby. (Ewa Nieckuła „Kres ewolucji człowieka?”, „Wprost”, nr 5 z 01.02.2009 r.)

Pamiętajmy: „Światem rządzi nie człowiek lecz natura” (z programu Bronisława Wildsztajna „Ekoterror”, TVP 1, 21.01.2009 r.), więc: „Niech żyje natura! „(cytata jednego z bilbordów).

Mylnie stosowane znaczenie

„THE INDEPENDENT” ogłosił właśnie niechlubną listę osób publicznych, które w 2008 roku wygłaszały tezy niemające poparcia naukowego. Raport „Celebryci i nauka 2008” przygotowany przez grupę Sense About Science podaje niektóre z najgorszych przykładów „naukowego analfabetyzmu” osób, które „wiedzą lepiej”. Julianne Moore przestrzegala przed używaniem produktów pełnych nienaturalnych związków chemicznych. Chemik i autor książek naukowych John Emsley, odpowiadając Moore, stwierdził, że naturalne związki chemiczne niekoniecznie są bezpieczniejsze niż te wytworzone przez człowieka, które przechodzą rygorystyczne testy. – Coś, co pochodzi z naturalnego źródła, może zawierać mieszankę związków wywołującą potencjalnie niekorzystne efekty. Delia Smith – przekonywała, że można wyeliminować z diety cukier. Dietetycz-

ka Catherine Collins mówi, że cukry są elementem zrównoważonej diety. Kate Moss, Oprah Winfrey i Demi Moore lansowały pogląd, iż można odtruć organizm dzięki diecie. Zaś naukowcy podkreślają, że sama dieta nie jest w stanie usunąć toksyn. Badania często przynoszą wyniki podważające nasze z góry przyjęte założenia. Dlatego też lepiej zdać się na naukę niż na własny nos. (Za „onet.pl Wiadomości, 13.01.2009)

Mylnie używają słowa *naturalny* reklamodawcy. Pewien producent okien, chcąc przelicytować konkurencję reklamuje swe plastikowe okna jako „naturalnie bezołowiowe"! Natomiast pewna firma, jedna z czołowych producentów drzwi w Polsce wzbudza szczególne zainteresowanie dwoma nowymi seriami o nazwach: „Natura Koncept” i „Nova Natura”. Owe nowe serie prezentują (podobno) „prostą elegancję w nowoczesnym, designerskim wydaniu”. Czyżby specjaliści od badań rynku odkryli, że prosta elegancja w nowoczesnym wydaniu, to potrzeba naturalna człowieka?

Najczęściej stosowane znaczenie

Naturalizm najczęściej mylony jest z naturyzmem (nudyzmem). Pewnie dlatego, że służy pełnemu, bezpośredniemu kontaktowi z naturą. Choć mało kto wie, że jest to także forma wierzeń i praktyk religijnych charakteryzujących się kultem (zazwyczaj uosobionych) sił przyrody.

W powszechnym przekonaniu naturalnym jest, że człowiek rodzi się i umiera. Że żyje i oddycha. Że jest zdrowy.

W powszechnym przekonaniu nienaturalnym jest, że można stać się chorym. A gdy choroba (czy np zamach terrorystyczny) kończą się czyjąś śmiercią – łatwiej znieść śmierć wielu nieznanym ludzi gdzieś na antypodach. Przy czym – im mniejsza ilość ofiar i im bardziej nam znana, bliska – tym trudniej taką śmierć zaak-

ceptować. Wtedy odzywa się w nas natura buntu przeciwko całemu złu tego świata. Wtedy śmierć już nie jest taka naturalna. Naturalnie płaczemy wtedy na pogrzebie bliskiej nam osoby choć najczęściej jest to naturalny (choć podświadomy) płacz nad samym sobą.

Naturalny, to związany z naturalnym krajobrazem gór, lasów, dolin rzecznych, pól i łąk, choć, szczególnie te ostatnie są już wytworem naturalnego przekształcania krajobrazu przez człowieka.

Naturalnym jest też to, że można udać się poza miasto, by patrząc na naturalne krajobrazy, odpocząć na łonie natury, pooddychać naturalnym, czyli nie zanieczyszczonym przez innych ludzi (nienaturalnie) powietrzem. Najczęściej wjeżdżając autem do lasu. Wracając – zabrać dary boru a pozostawić odpady.

Naturalnym jest też to, że z naturalnego środowiska można czerpać ile się chce, zarówno dla prowadzonej gospodarki – jak i dla siebie samego. Że wyprodukowane bez ograniczeń przez siebie śmieci można zwrócić środowisku naturalnemu gdzie się chce i w dowolnej ilości. Np wyrzucić do rzeki, do lasu czy pod płotem sąsiada. A niedopałki papierosów wyrzucać przez otwarte okno zarówno z balkonu bloku na trawnik, jak i z auta na jezdnię. Gdy za w/w zachowania zaczynamy ponosić konsekwencje, to naturalnie się buntujemy. Naturalnie też chcemy aby budowano obwodnice wyprowadzające nadmierne potoki pojazdów poza centra miast, tylko pod warunkiem, że nie będą przebiegać w pobliżu miejsca naszego zamieszkania.

Na podstawie: *Encyklopedii Popularnej PWN, Słownika wyrazów obcych i zwrotów obcojęzycznych* Władysława Kopalińskiego, billboardów, ulotek oraz niektórych gazet lub czasopism, spisał – **naturalnie**

Kapitan „Nemo”

Korespondencje prosimy kierować na adres:

H/P „Nadbór”, Górny awanport śluzy Szczytniki, 50-370 Wrocław, ul. Wybrzeże Wyspiańskiego 27
e-mail nadbor@pwr.wroc.pl; <http://www.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