

PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 72

Rok VII

Sierpień 2009 r.

Pożegnanie Komandora Mieczysława Wróblewskiego



Żegnamy dzisiaj naszego kolegę, przyjaciela i mistrza. Jego młodość przypadła na okres wichrów dziejowych. Los nie oszczędził Mu najgorszych doświadczeń, które były udziałem naszych ojców. Wojna, obrona naszego wybrzeża i czarna noc niewoli.

Nazywaliśmy Go zawsze Komandorem w uznaniu dla jego życiorysu i postawy życiowej. Dla wielu był niedościgłym mistrzem, a na pewno dla uczniów w Technikum Żeglugi Śródlądowej. Uczył ich nawigacji, uczył ich zawodu marynarza. Ale chyba najważniejszym było to, że swoim przykładem i postawą pokazywał im jak należy nawigować na rzece życia. Tu gdzie czekają największe sztormy i rafy. Los rzucił Cię Komandorze z ukochanego wybrzeża nad Odrę.

Nasze drogi przecięły się w Zjednoczeniu. Widzę jak dziarsko krocysz w mundurze marynarza. Pytałem Cię kiedyś, czy pracy na Odrze nie odebrałeś jako namiastki kariery żołnierza, marynarza. Bez namysłu odpowiedziałeś – nie. Twoje piękne zdjęcia Odry, statków, ludzi żeglugi dowodzą, że Odra i wszystko co się z nią łączy stało się Twoją pasją. Jeszcze kilka tygodni temu,

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

na naszym comiesięcznym spotkaniu, wspominaliśmy nasze podróże i bawiliśmy się opowiadaniem anegdot. Od dzisiaj zabraknie nam dowcipnego rozmówcy, zabraknie nam wspaniałego kolegi. Do Twoich sukcesów zawodowych należała praca w agendach ONZ-tu. Odbyłeś wiele ciekawych podróży. Mieliliśmy wspaniałe marzenia, chcieliśmy budować drogi wodne w Polsce, dyskutowaliśmy namyślnie o kanale Odra–Dunaj. Powtórzę za poetą. Nie szkoda marzeń, które ciemność rozproszy. Najpiękniejsze są bowiem marzenia, które się nie spełniają. Wszedłeś na pokład statku, który zabrał Cię poza horyzont. Statek za horyzontem jest niewidoczny, ale my wierzymy, że on tam jest. Więcej – my to wiemy. Nawiguj spokojnie po bezkresnym oceanie czasu. Komandorze, cześć Twojej pamięci.

W imieniu środowiska wodniackiego i Bractwa Komandora pożegnał Włodzimierz Chojnacki

Canal du Midi – pomnik inżynierii

Kanał du Midi, zwany kanałem dwu mórz, wiąże morze Śródziemne z Oceanem Atlantyckim, przez kanał lateralny i żeglowną Garonnę. Kanałem Rodanu łączy się z Renem i drogami żeglownymi Europy.

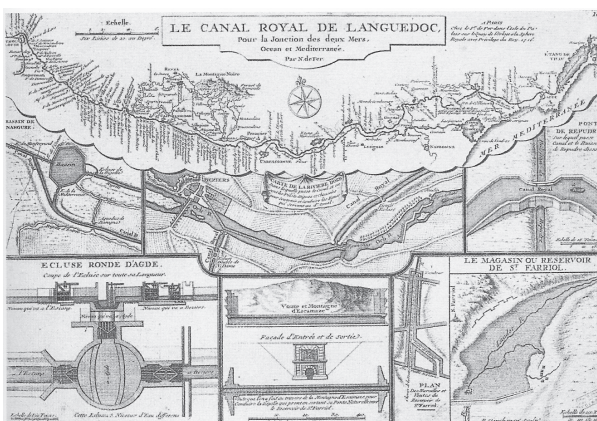
Zbudowany w latach 1666–1681, z inicjatywy Pierra-Paula Riquet i ministra skarbu Ludwika XIV Jeana Baptiste Colberta jest najstarszym kanałem Europy pozostającym w eksploatacji. Od lat 90. XX w. służy wyłącznie żegludze turystycznej (400 łodzi motorowych do wynajęcia, 400.000 zwiedzających rocznie tylko na stopniu wodnym w Bezier).

Paul Riquet był nie tylko autorem budowli hydrotechnicznych kanału, przede wszystkim – co było kluczem otwierającym drogę inwestycji – rozwiązał kwestię jego zaopatrzenia w wodę, budując sztuczne zbiorniki wodne w Górach Czarnych, służące również rolnictwu i zaopatrzeniu mieszkańców regionu w wodę pitną. Zbiornik Saint Ferreol z masywną

zaporą ziemną dł. 780 i wys. 35 m był największym w ówczesnym świecie.

Paul Riquet dokonał udanej syntezy sztuki budownictwa wodnego XVII stulecia. Jego dzieło rozwijali m.in. mistrz fortyfikacji Sebastian Vauban i najwybitniejsi inżynierowie budownictwa wodnego ostatnich trzech stuleci. Ku rozwiązaniom technicznym Kanału dwu mórz sięgali w XVIII/XIX w. twórcy pierwszych dużych kanałów żeglownych Anglii i USA, Niemiec i Holandii, Kanału Augustowskiego i Elbląskiego w Polsce. W 1996 Canal du Midi znalazł miejsce na liście dziedzictwa cywilizacyjnego UNESCO.

Początek bierze w Tuluzie, gdzie w basenie portu Embouchure przy Ponts Jumeaux zbiegają się szlaki wodne Kanału Lateralnego Garonny, Kanału de Brienne i Kanału du Midi. Stąd, do jego ujścia w Etang de Thau i portów w Marseilles i Sète prowadzony jest na długości 240 km, ze stanowiskiem szczytowym w



Trasa techniczna Kanału i jego wybrane budowle, według planu z 1716 r.



Revel. Zapora jez. St. Ferroul



Upust zasilający Kanał w wodę na stanowisku
szczytowym Nauroze

Nauroze. Od Nauroze do Tuluzy, na dystansie ok. 50 km, pokonywany jest spadek 58 m, od Nauroze do morza Śródziemnego 189 m. Przy budowie kanału pracowało 12.000 robotników nadając mu szerokość 20 m i głębokość żeglugową 1,6/1,4 m, prowadząc jego trasę techniczną w gruncie, trawersami wzniesień, a na niektórych odcinkach wynosząc kanał ponad poziom terenu. Koło Enserune kanał przechodzi pod wzgórzem tunelem Malpas o długości 173 m, co było pierwszym tego typu rozwiązaniem na świecie. Na Kanale znajdujemy dzisiaj 350 budowli technicznych. To m.in. 126 mostów, 55 przepustów rzek i cieków wodnych, kilkanaście spustów wody z kanału, 7 mostów kanałowych, 6 sztucznych zbiorników alimentujących kanał w wodę, wiele basenów portowych. Niezmierny podziw budzą 63 śluzy o oryginalnym, opracowanym przez Riqueta eliptycznym planie, każda o spadzie ok. 2,27 m i wymiarze komór śluzowych 30,0x5,35 m. Jedna z nich, w Agde, zyskała plan koła i trzy wrota, z których jedne wprowadzają do Kanału wody rzeki



Castelnaudary. Miasto z suchego doku przy basenie
alimentującym w wodę śluzę St. Roch



Tuluza. Port Embouchure. Pont Jumeaux łączy Kanał
Lateralny Garonny, Canal du Midi i Canal du Brienne

Hérault. 19 śluz zbudowano jako dwustopniowe (m.in. Montgiscard, Sanglier, Lalande), trzy – jak w Laurens, Vivier, Trebes – trzystopniowe, jedną w Castelnaudary – czterostopniową. Śluza Fonseranes w Béziers liczyła 9 stopni, dzisiaj po modernizacjach prowadzonych w XIX i XX w. wciąż zadziwia siedmioma.

Niemniej interesujące są dzieła powstałe w toku przemiany technicznej drogi wodnej. Pomnikiem techniki XIX stulecia pozostaje most kanałowy nad rzeką Orb w Béziers, powstały w latach 1854-1858, dzieło inżyniera Jeana Magučs. Wcześniej, na tym odcinku żeglugę prowadzono rzeką Orb co było i kłopotliwe i bardzo niebezpieczne. Straty generowały również wezbrania rzeki, wprowadzające jej wody do Kanału. Wody samego zaś Kanału corocznie zalewały dolne miasto. O budowie mostu kanałowego w XVII wieku myślał już Vauban, w XVIII stuleciu dojrzały projekt opracował inż. Garipuy, ale trudności techniczne związane z jego realizacją, wyso-



Paraza. Most kanałowy Repudre – pierwszy
most kanałowy Francji



Upust wody z kanału do rzeki Argent Double

kie koszty inwestycji i niepewna przed Rewolucją Francuską sytuacja społeczno-gospodarcza sprawiły, że pozostał na papierze. Konjunktura gospodarcza Francji lat 40. XIX w., wyraźne ożywienie handlu i żegluga stworzyły klimat sprzyjający gruntownej modernizacji stopnia wodnego. Powstał nie tylko imponujący, kamienny most kanałowy, o architekturze operującej formami znanymi z klasycyzmu XVII stulecia, ale również nowy odcinek kanału, prowadzący jego wody od śluz Fonseranes do nowopowstałego portu (Port Neuf). Poniżej mostu kanałowego zbudowano nową śluzę – Orb.

Stary odcinek kanału, od śluz Fonseranes do rzeki Orb, z portem i śluzą Notre Dame utracił swe wcześniejsze znaczenie. W połowie XX w. zupełnie wyłączono go z ruchu. Do dzisiaj obszar cywilizacyjny tego portu znacząco utrzymane magazyny portowe i klasyczna dla XVII stulecia eliptyczna śluza jednokomorowa. Szkoda, że nie podejmuje się tutaj działań rewaloryzacyjnych, że zabytkowe budowle obumierają, że nie zabiega się o włączenie tego obszaru do ruchu turystycznego, a kryje w sobie ogromny w tym względzie potencjał.



Port du Segala

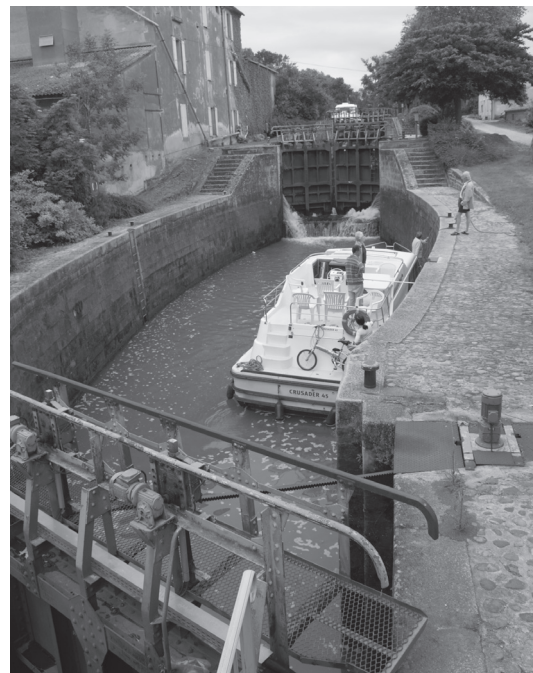


Ścieżka holownicza przed Carcassonne

Budowa mostu kanałowego Orb, kosztującego fortunę, była ostatnią wielką inwestycją na kanale du Midi. Koronowała jego dzieło w chwili gdy społeczność Béziers fascynował już nie tyle Kanał co rodząca się tutaj kolej żelazna. Jej konkurencji Kanał uległ.

Inną, niemniej spektakularną inwestycją XIX stulecia, była przebudowa wrót przeciwpowodziowych chroniących Kanał przed wodami rzeki Libron.

Libron prowadzi zwykle niewiele wody, potrafi też być suchy. Ale w okresie opadów potrafi nagle przybrać, powodując też katastrofalne powodzie. Budowniczości Canal du Midi znali kaprysy Libronu. By je pokonać należało rozwiązać problem, w XVII stuleciu z rządu kwadratury koła. Otóż na skrzyżowaniu kanału z rzeką prowadzony jest on te-



Vivier. Śluza 2-komorowa



Śluza Fonséranes, dzisiaj 7-komorowa

renem depresyjnym, od 1–3 metrów poniżej poziomu morza Śródziemnego, tutaj całkiem niedalekiego, raptem kilka kilometrów. Niesposób było czerpać ze standardowego sposobu przepuszczania wód wielu rzek przepustami pod Kanałem lub mostami kanałowymi, takimi jak ten nad rzeką Repudre, pierwszym mostem kanałowym zbudowanym we Francji. By chronić kanał przed wodami powodziowymi Libronu trzeba było znaleźć inne rozwiązanie. Pierre Paul Riquet sposób taki znalazł. Zastosował system przesuwanych skrzyń formujących w przypadku wezbrania Libronu koryto dla jego wód w poprzek Kanału.

Zasada, na jakiej oparł swoją budowlę Riquet funkcjonuje do dzisiaj, chociaż w zmodyfikowanym w XVII i XIX stuleciu kształcie.

Do skrzyżowania rzeki z kanałem wprowadzono ją dwoma ramionami. Stykają się z masywnym wysokim murem kamiennym, którym na obu brzegach otoczono kanał. Na



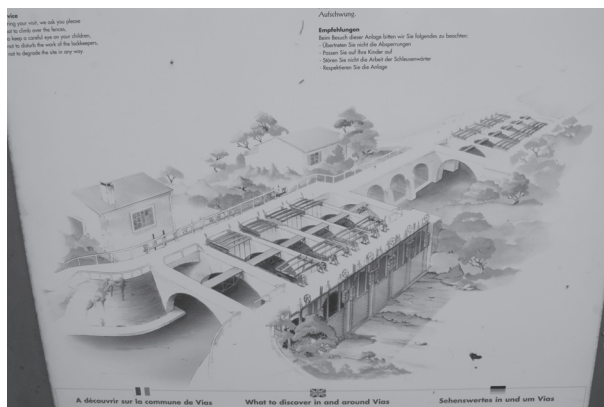
Béziers. Most kanałowy Orb

wysokości jednego i drugiego ramienia rzeki w murach wprowadzono po cztery murowane kanały, arkadami otwarte na kanał żeglowny. Od góry i dołu rzeki zamknięte są drewnianymi zasuwami, których położenie można zmieniać prostym mechanizmem korbowym. Zamknięte, izolują Kanał od wód rzeki i pozwalają na spokojne prowadzenie żeglugi. W korytarzach arkad z kolei znajdują się metalowe skrzynie, wykształcone w formie podestu i dwu ścian, prostopadłych do drogi wodnej. Podwieszono je do czterokołowych wózków, kołowrotem przesuwanych na stalowych szynach prowadzonych ponad arkadami. W przypadku wezbrania wód Libronu zasuw są otwierane a przeciwległe skrzynie przesuwane do osi Kanału. Zamykają go, formując sztuczne koryto, którym rzeka przecina Kanał, a zapobiega to również jego замуłaniu, czy wypełnianiu kamieniem. W tym czasie żegluga na Kanale jest przerwana.

Współczesne nam wrota przeciwpowodziowe powstały w 1858 roku. Zbudował je znakomity inżynier epoki – Urbain Magučs, ojciec Jeana, absolwent słynnej paryskiej Szkoły



Béziers. Śluza Notre Dame



Wrota powodziowe Libron



Szlak Kanału pod budowlą wrót powodziowych

Dróg i Mostów, w którego rękach od 1852 r. spoczywała administracja kanałem du Midi. Masywną kamienną budowlą zastąpił dzieło starsze, pochodzące z 1767 r., charakterystyczne zespołem pontonów połączonych tratwami Wprowadzano je do Kanału formując po-



Kołowroty napędowe zastawek i wózków wrót powodziowych

między pontonami sztuczne koryto Libronu. W tamtym czasie pojedyncze, krzyżujące się z Kanałem nieco na wschód od dzieła XIX-wiecznego, wciąż funkcjonującego i niezmiennie budzącego podziw.

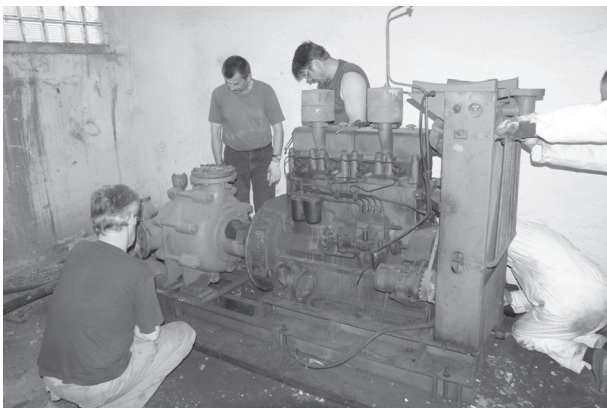
Stanisław Januszewski

Park maszynowy SMT

24 lipca Sowiogórskie Muzeum Techniki pozyskało kilka maszyn, które stanowią będą wyposażenie warsztatu mechaniczno-ślusarskiego Pracowni Konserwacji Zabytkowych Maszyn. To darowizna Pana Sławomira Rabe, właściciela Apo-Tessile Sp. z o.o. w Żarach. Pochodzą z warsztatu mechanicznego d. Dekory, w którym pracowały od lat 70. XX w. Wiele maszyn włókienniczych tej znanej od końca XIX w. fabryki włókienniczej, jest wciąż eksploatowane w nowym zakładzie. Inne, o miernych walorach użytkowych trafiły na złom. Podobny los czekał urządzenia dawnego warsztatu. Szczęśliwie ich właściciel uznał, że przekazanie ich Fundacji może sprzyjać ochronie zabytkowych dzieł kultury technicznej. Tak pozyskaliśmy m.in. sprawne frezarki, strugar-

kę, różne szlifierki mechaniczne, wiertarkę stołową, zgrzewarkę punktową, giętarkę, ramową pilę do metalu, sprężarkę tłokową, silnik spalinowy analogiczny z tym jaki posiadamy w naszej lokomotywie Ls40, stoły warsztatowe, dziurkarkę do kart żakardowych, model maszyny Jacquarda i sporo innego wyposażenia, także narzędzi. Dzięki pomocy założyciela Fundacji inż. Bogdana Makarskiego i firmy Nurt Sp. z o.o. i zaangażowaniu Piotra Sarapuka, Mieczysława Balcerkiewicza, Roberta Komosińskiego i pracowników firmy Pana Sławomira Rabe w dwa dni udało się przygotować maszyny do transportu i przewieźć do Dzierżoniowa. Teraz czeka nas ich





konserwacja i montaż w przygotowanym pomieszczeniu warsztatu konserwatorskiego.

Dziękujemy ofiarodawcy Panu Sławomirowi Rabe, dziękujemy Bogdanowi Makarskiemu i wszystkim, którzy mimo oporu materii dołożyli starań by zadanie transportu maszyn zostało sprawnie wykonane.

Stanisław Januszewski

VI Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej

Spotkanie z zabytkiem pozwala odczytywać związki zachodzące pomiędzy środowiskiem – człowiekiem – techniką. Prowadzi do konfrontacji dziedzictwa przeszłości z potrzebami teraźniejszości i perspektywą przyszłości. Rozwija świadomość społeczną, mówiąc, że w każdym miejscu, gdzie odbywa się zorganizowane współdziałanie ludzi i środków technicznych, powstają skutki trwałe. Stanowić to może punkt wyjścia dla refleksji o miejscu człowieka w ciągle zmieniającym się świecie. Rozumienie przeszłości stanowi niezbędny komponent wiedzy i fachowych umiejętności człowieka. Skoro „przeszłość rodzi przyszłość”, to chroniąc zabytki techniki, wydobywamy na powierzchnię życia wartości nagromadzone pracą pokoleń, a w procesach formułowania programów rozwoju posłużymy się dziedzictwem przeszłości. W takim rozumieniu ochrona zabytków techniki może kierować uwagę ku myśleniu o przyszłości.

To przesłanie towarzyszyło nam gdy w 2004 r. kreowaliśmy I Międzynarodowe Warsztaty Archeologii Przemysłowej, adresowane przede wszystkim do studentów Politechniki Wrocławskiej. Wyrosły na przekonaniu o potrzebie szerokiego udziału młodzieży studenckiej w procesach popularyzacji idei ochrony dóbr kultury technicznej i angażowania jej współudziału w realizacji konkretnych programów



Kolejna darowizna Politechniki

Po raz wtóry Politechnika Wroclawska przekazuje na rzecz Fundacji sprzęt, który dopełni wyposażenie Sowiogórskiego Muzeum Techniki i usprawni prowadzenie lekcji muzealnych, konferencji i innych imprez. Tym razem otrzymaliśmy kilkadziesiąt krzeseł i stołów. Dziękujemy.

ochrony – zabytkowych statków, parowozowni, lokomotywy, agregatu pompowo-parowego i wielu innych dzieł przemysłu i techniki.

W maju 2009 r. spotkaliśmy się w Dzierżoniowie i Świdnicy już po raz szósty. Tradycyjnie odwoływaliśmy ku wspólnemu Europie dziedzictwu kultury technicznej, akcentując przy tym jedność przeszłości, teraźniejszości i przyszłości, pytając o kształt otaczającej nas cywilizacji i walor dziedzictwa dla współczesnych, tak w płaszczyznach ideowych jak i poznawczych, a także utylitarnych, tam zwłaszcza, gdzie ochrona dziedzictwa stanowić może instrument kreujący nowe programy rozwoju, aktywizujące osady czy regiony gospodarczo, społecznie, kulturowo.

W tym roku program MWAP obejmował tradycyjny objazd zabytków przemysłu i techniki Gór Sowich. Odwiedziliśmy elektrownię wodną Lubachów, świdnicki Pafal, Cukrownię Świdnica w Pszenniu, ze znakomicie urządzoną ekspozycją cukrownictwa dolnośląskiego. Sesje prowadziliśmy w parowozowni Dzierżoniowa (29 maja) i w Domu Technika w Świdnicy (30 maja) z szerokim udziałem uczniów szkół dzierżoniowskich i świdnickich (łącznie ok. 120). Gościliśmy studentów Uniwersytetu Technicznego Bordeaux I i z Uniwersytetu Viadrina we Frankfurcie n/Odrą, a z Polski studentów Politechniki Krakowskiej



Parowozownia Dzierżoniów – William Metairie
o sterowcu H. Giffarda



Muzeum cukrowni Świdnica

i Uniwersytetu Zielonogórskiego. W wydawnictwie towarzyszącym Warsztatom („Technika w dziejach cywilizacji – z myślą o przyszłości”) opublikowaliśmy 27 referatów, zawartych w trzech działach: historia techniki – 13, historia przemysłu – 3 i ochrona dziedzictwa kultury technicznej – 11.

W tym pierwszym na uwagę zasługują prezentacje dr inż. Georgija Władimirowicza Galli – historyka lotnictwa z Uniwersytetu Lotnictwa Cywilnego w Sankt Petersburgu, od lat pracującego nad rekonstrukcją samolotu Farman IV. Przedstawił dzieje projektowania lekkich samolotów, wzorcem których był dwupłat braci Voisin z 1907 r. Dr inż. Sławomir Łotysz z Uniwersytetu Zielonogórskiego prezentował z kolei biografię i dorobek Thaddeusa Lowe Sobieskiego, amerykańskiego pioniera aeronautyki, twórcy pierwszej formacji aeronautyki wojskowej, „Ballon Army Corps”, który wniósł wkład w zwycięstwo Unii w amerykańskiej wojnie secesyjnej. Maciej Wąs z Uniwersytetu Viadrina przedstawił nader interesujący esej traktujący o funkcjach jakie w Rosji carskiej i w Związku Radzieckim przy-

pisano kolei żelaznej i roli jaką odegrała w gospodarce, polityce, kulturze.

W dziale historia przemysłu mgr inż. Edward Sobczak, wieloletni dyrektor Zakładu szybowcowego Wrocław przedstawił dzieje tej interesującej wytwórni, typoszereg szybowców, które opuściły jej mury i przemiany w technice i technologii produkcji, od szybowców drewnianych po laminatowe. Studenci Politechniki Wrocławskiej Piotr Żmudzin i Krzysztof Polniak przybliżyli z kolei wyjątkową w skali Europy ludwisarnię br. Felczyńskich w Przemyślu, wciąż pracującą w oparciu o tradycyjne technologie. Niżej podpisany przybliżył dzieje pieszyckiego Premet-u, zakładu na którego przeszłości zaciążyła produkcja zbrojeniowa, raczej owiana tajemnicą, i bardziej znanego z produkcji zapalniczek i przyrządów pomiarowych, przez lata stanowiącej przykrycie pierwszej.

W dziale poświęconym ochronie zabytków przemysłu i techniki wskażmy na znakomity tekst prof. Maryse Lassalle z Uniwersytetu Bordeaux I, prezentujący prace prowadzone w Bordeaux, z udziałem studentów, nad re-



Elektrownia Lubachów



Pafal



Dom Technika Świdnica – prezentacja studentek Politechniki Krakowskiej

konstrukcja sterowca Henri Giffarda z 1852 r., pierwszego, który wyposażony w silnik parowy, wskazał drogi przydania aerostatowi prędkości własnej lotu i możliwości kierowania nim. To doświadczenie inspirowało wielu, a marzenie o wykorzystaniu sterowca na polu walki, w komunikacji i transporcie ziścił z przełomem XIX/XX w. Ferdynand von Zeppelin. Studenci Bordeaux zbudowali pod kierunkiem prof. Lassalle model sterowca Giffarda w skali 1:10, model, który z powodzeniem demonstrowany jest w locie. Mamy nadzieję, że w roku 2010 zobaczymy go też w Dzierżoniowie. Prezentacja prof. Maryse Lassalle była o tyle interesująca, że w nader spektakularnej formie demonstruje właściwości historii techniki, także jako dyscypliny stosowanej, posługującej się nie tylko źródłem właściwym dla historyka ale sięgającym również ku rachunkowi, a nawet eksperymentu. Możliwość odtworzenia doświadczenia sprzed ponad 150 lat stanowi znakomitą ilustrację warsztatu historyka techniki, pozwala na zważenie i zmierzenie niewymiernego zdawałoby się wydarzenia.



Parowozownia Dzierżoniów-Grzegorz Bakuliński o Wrocławskim Węźle Wodnym



Na drezynie

Studenci Uniwersytetu Bordeaux I – Rémi Gonzales, Mattheu Mazoyer i William Métairier prezentowali wyniki swych prac wykonanych w ramach stażu, jaki od kwietnia 2009 odbywali w Fundacji Otwartego Muzeum Techniki pod kierunkiem niżej podpisanego. Wykonali multimedialną animację budowy i działania parowej windy kotwicznej, zdjętej przez nas w 2001 r. z likwidowanego holownika parowego „Jarowid” i przybliżyli nam zabytki przemysłu i techniki Bordeaux i departamentu Gironde we Francji – ich prace opublikowane zostaną w kolejnym VI tomie „Techniki w dziejach cywilizacji...”.

Dr inż. Wojciech Preidl z Politechniki Śląskiej przedstawił z kolei dolnośląskie tunele kolejowe, zwracając uwagę, że najdłuższy w Polsce – pod małym Wołowcem, między Jedliną Zdrój a Wałbrzychem mógłby, odpowiednio zagospodarowany, stać się jedną z atrakcji turystycznych regionu.

Mgr inż. Marek Battek przedstawiał dzieje podziemnej eksploatacji wapieni na Dolnym Śląsku, a studenci Politechniki Wrocławskiej Kamil Put i Paweł Juda zabytkowa kopalnię



Sesja w świdnickim Domu Techniki

„Guido” w Zabrze” i maszynę wyciągowa szybu „Jan” w Nowej Rudzie-Słupcu, ze wszech miar zasługująca na ochronę i szerokie udostępnienie. Może się stać znakomitą oprawą kolejnej placówki muzealnictwa technicznego Gór Sowich. Zbigniew Barecki, Jan Gustaw Jurkiewicz, Ludomir Wiśniewski są liderami zespołu od lat promującego ideę turystycznego udostępnienia Głównej Kluczowej Sztolni Dziedzicznej, która z początkiem XIX w. połączyła kopalnie Zabrze z kopalniami Chorzowa. Zaprezentowali jej dzieje i projekty związane z rewitalizacją, a nie pozostaje ona już dzisiaj jedynie w kręgu idei. W Zabrzu podjęto program odbudowy sztolni i udostępnienia tego wyjątkowego zabytku sztuki górniczej.

Grzegorz Sikora z Politechniki Wrocławskiej przybliżył program rewaloryzacji doków Londynu, który zrealizowany, przydał przestrzeni miejskiej nowego wymiaru, tak jak nowego kształtu nabrały zrewaloryzowane porty Rotterdamu czy Genui, wcześniej kojarzone z przestrzeniami socjologicznie zdegradowanymi. Mgr inż. arch. Agnieszka Włostowska zaprezentowała w końcu prace prowadzone w ostatnim roku w Pracowni Architektonicznej naszej Fundacji. To opracowane na rzecz wła-

ścicieli programy rewaloryzacji XIX-wiecznej przędzalni, a później zmiękczalni wody i kotłowni „Polskiej Wełny” w Zielonej Górze, funkcjonujących od roku w szerszym kompleksie centrum handlowego „Focus Park” do nowych zadań, kojarzonych już bardziej z kulturą, rekreacją a nawet turystyką. W obszarze zainteresowań Pracowni znalazła się również z fabryka włókiennicza Schemela w Gubinie, przysposabiana do roli centrum handlowego a także warszawskie zakłady Norblina. Tutaj we współpracy ze znakomitą pracownią warszawską JEMS Architekci w Fundacji opracowano projekt rewaloryzacji dawnej tłoczni i ciągarni prętów i rur mosiężnych do roli ośrodka kultury i muzeum, którego formuła wyrasta z doświadczeń Fundacji Otwartego Muzeum Techniki i promowanej przez nas idei budowy Otwartego Muzeum Techniki Wrocławia czy Gór Sowich.

Za rok, w maju, ponownie spotkamy się w Sowiogórskim Muzeum Techniki. Mamy nadzieję, że kolejny Międzynarodowy Warsztat Archeologii Przemysłowej wniesie również interesujący bagaż doświadczeń i refleksji, sprzyjający promowaniu idei ochrony dziedzictwa kultury technicznej Dolnego Śląska.

Stanisław Januszewski

Nasze archiwum



Jan Rosiński z kolegami – siedzi z prawej, w garniturze

Pan Krystian Rosiński przesłał nam informację o tym, że jego matka Janina w 1953 r. krótko pracowała w Żegludze na Odrze jako praktykant (marynarz). Jako pielęgniarka w szpitalu



Kurs sterników w Bardzie Śląskim, 1954. Jan stoi jako 4 od prawej

w Niemodlinie poznała swego przyszłego męża, który trafił tutaj po ciężkim wypadku na barce.

Wraz z nim powróciła na barkę. Ojciec Krystiana – Jan pływał na barkach odrzańskich, polskich i czeskich do końca lat 60. XX w., najpierw jako marynarz, później sternik. Wraz z rodzicami wielokrotnie trasę Gliwice–Szczecin pokonywali ich synowie Lech, Krystian i Marek. Do dzisiaj z sentymentem wspominają te dni. Oto kilka fotografii i dokumentów z rodzinnego archiwum.

Stanisław Januszewski



Janina Rosińska z synami w porcie Nowa Sól

POLSKA RZECZPOSPÓLITA LUDOWA

Książeczka żeglarska
uprawnia do pływania na wszystkich
śródlądowych drogach wodnych

Nr 3512

1. Nazwisko i imię *Rosińska Janina*
2. Data i miejsce urodzenia *21.6.1929. Poręba*
3. Miejsce zamieszkania *Niemodlin*
4. Stan cywilny *mężatka*
5. Przynależność państwowa (obywatelstwo) *polskie*
6. Numer, data i miejsce wydania dowodu tożsamości*)
Dow. Osob. U.C.G. 203612- Niemodlin
7. Stosunek do służby wojskowej**) *nie podł.*

*) Na podstawie przedłożonego dowodu tożsamości.
) Na podstawie przedłożonego dokumentu wojskowego.

Książeczka żeglarska Janiny Rosińskiej

Pozycja żeglugi śródlądowej w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013

Głównym celem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013¹ jest: *Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski i jej regionów poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej*

Program jest zsynchronizowanym planem rozwoju w latach 2007–2013 obszarów, które umownie nazwane zostały Infrastruktura i Środowisko. Z treści programu dowiadujemy się, że rzecz dotyczy kilku sektorów są to mianowicie:

1. Sektor Środowisko w tym m.in.
 - Zasoby wodne
 - Powodzie

2. Sektor Transport w tym m. in.
 - Bezpieczeństwo ruchu
 - Transportu ładunków
 - Transport intermodalny
 3. Sektor Energetyka w tym m.in.
 - Rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne zasoby energii.
 4. Sektor Kultura
 5. Sektor Ochrona Zdrowia w tym m.in.
 - Liczba wypadków śmiertelnych
- Zespolenie w jednym programie kilku sektorów jest swego rodzaju novum. Do tej pory w latach 2004-2006 mieliśmy do czynienia z odrębnymi sektorowymi programami operacyjnymi. Do roku 2006 r. siedem programów sektorowych określa realizację podstaw wsparcia wspólnoty i kierunki rozwoju poszczegół-

nych dziedzin. Jednym z programów jest Sektorowy Program Operacyjny Transport². Wydaje się, że obecny zintegrowany sposób podejścia do problemu planistycznego jest interesujący i może pozwolić na zsynchronizowane i kompleksowe podejście do planowania i realizacji w poszczególnych sektorach.

1. Sektor Środowisko

Zasoby wodne. W części Programu dotyczącej diagnozy sektora środowisko w kwestii dot. zasobów wodnych stwierdza się m.in., że: *Polska zalicza się do krajów ubogich w zasoby wodne. Wskaźnikiem stanu zasobów wodnych jest średni odpływ z wielolecia, który w latach 1999 – 2003 wynosił 60,1 km³/rok (GUS 2004). Ilość wody w przeliczeniu na jednego mieszkańca wynosi średnio 1600 m³/rok i jest prawie trzykrotnie niższa od średniej europejskiej wynoszącej ok. 4560 m³/rok. Zasoby wodne przypadające na km² wyrażają się wielkością 5,4 l/s/km² i są prawie dwukrotnie niższe od średniej europejskiej wynoszącej 9,6 l/s/km². Zmienność zasobów wód powierzchniowych oraz ich nierównomierne rozłożenie na obszarze Polski w stosunku do potrzeb ludności i gospodarki sprawia, iż centralna część kraju ma problem deficytu wody.*

Rzeczywiście od kilku lat obserwujemy nasilający proces pogarszania się stosunków wodnych w naszym kraju. Z jednej strony mamy do czynienia z okresami ogromnych wezbrań wody (powodziami) a z drugiej z okresami susz. Nasilają się procesy degradacji nie tylko cieków wodnych (rzek) ale również terenów. Myślę tu o zabagnianiu się terenów niegdyś doskonale zmeliorowanych (obszar Nadodrza) oraz o stepowaniu innych (Wielkopolska, Pomorze, Kujawy). O problemie zasobów wodnych w Polsce pisze się dużo szczególnie przy okazji niekorzystnych zjawisk atmosferycznych. Ostatnio na przykład przy okazji lipcowych upałów³.

Powódzie. Program diagnozuje także element gospodarki wodnej jakim są powodzie⁴. Szczególnie opisują skutki żywiołu jaki nawiedził Nadodrza w roku 1997 W ujęciu ilościowym zagrożenie powodziowe jest największe na terenach przygranicznych Polski południowej i południowo-wschodniej. Szczególne zagrożenie stwarzają tutaj rzeki znajdujące się w dorzeczu Odry, Wisły, Sanu i Bugu. Nasilenie w ostatnich latach. niekorzystnych zjawisk atmosferycznych, w tym intensywnych opa-

dów deszczu, powoduje gwałtowne przyboje wód, szczególnie w górskich odcinkach wspomnianych rzek. Chociaż w większości przypadków nie powodują one zagrożenia dla większych połaci terenu to w wymiarze lokalnym niejednokrotnie mają charakter katastrofy. Ponad 3,9% istniejących urządzeń wodnych stale piętrzących wodę i ponad 26% obwałowań – zagraża lub może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa. Ponad 50% budowli przekroczyło wiek 50 lat, a prawie 70% budowli ma więcej niż 25 lat.

Według szacunków Głównego Urzędu Statystycznego łączne straty z powodzi, które miały miejsce w latach 1997-1998 osiągnęły poziom 14 miliardów złotych, objęły tereny zamieszkałe przez ponad 4,5 mln ludzi. Pod wodą znalazło się 90 miast i 900 wsi w 320 gminach. Ewakuowano 165 tys. osób. Zniszczeniu uległo ponad 45 tys. budynków mieszkalnych, 3 tys. km dróg, 2 tys. km linii kolejowych, 300 mostów, 600 szkół. Zalanych zostało 620 tys. ha gruntów i 70 tys. ha lasów. Szkody dla środowiska zostały pogłębione w wyniku zalania obiektów typu oczyszczalnie ścieków, magazyny substancji niebezpiecznych czy też cementarze.

W rejonie Nadodrza obszar terenów zalewnych w czasie powodzi powiększa się. Są tutaj obszary, które żywioł nawiedza co rok. Odra jest obecnie rzeką mocno zaniedbaną. Niewystarczający jest stan techniczny infrastruktury rzecznej nie tylko na Odrze. Budowle wodne, które mają chronić przed powodzią obecnie same stanowią ogromne zagrożenie powodziowe. Mowa to m.in. o zaporze wodnej w Nysie, ostatnio zamknięto przebiegającą po zaporze drogę. Nie lepszy jest stan techniczny zapory we Włocławku na Wiśle, która od lat czeka na podparcie jej spiętrzeniem w Nieszawie. Podobnie wygląda sytuacja na Odrze w Brzeg Dolny, nastąpiła tu głęboka erozja dna rzeki, co spowodowało, że podmyte zostały wszystkie elementy tego stopnia wodnego tj. śluza, jaz i elektrownia wodna. W każdej chwili na wszystkich wspomnianych wyżej budowlach wodnych ze względu na stan techniczny może nastąpić katastrofa budowlana. Proces zabagniania terenów i utraty funkcji urządzeń wodnych służących gospodarce wodnej nazywany jest renaturalizacją rzek. Z tego małego szczytowego powodu 2 lutego 2005 r. międzynarodowe organizacje

ekologiczne uroczyście obchodziły w rejonie środkowego Nadodrza Światowy Dzień Bagnien. W ramach Nowej Strategii Gospodarki Wodnej planuje się wydanie do roku 2020 ok. 40 mld złotych na transport wodny, gdyby brany był pod uwagę jako jeden z elementów gospodarki wodnej, mógłby przyczynić się do zwrotu tej kwoty.

2. Sektor Transport

Bezpieczeństwo ruchu. Jak stwierdza Program m.in.: Połowa dróg krajowych w Polsce kwalifikuje się do remontu natychmiast (stan zły) lub w najbliższej przyszłości (stan niezadowolający). Pomimo tak złego obrazu utrzymania dróg warto zaznaczyć, że udało się zahamować proces dalszej ich degradacji, a od 2003 r. ich stan zaczął się powoli poprawiać. Infrastruktura kolejowa w ostatnich latach uległa znacznemu zużyciu technicznemu, co spowodowane było głównie brakiem odpowiedniego poziomu dofinansowania ze strony państwa. Długość eksploatowanych linii kolejowych wynosi obecnie ok. 20 tys. km. W stanie dobrym, wymagającym tylko bieżącej konserwacji i utrzymania jest jedynie 30% tej sieci. Pozostała część linii kolejowych jest w stanie dostatecznym lub niedostatecznym, co oznacza, że wymagają one poważnych robót naprawczych.

Z tej części diagnozy wynika, że stan traktów komunikacyjnych jest skomplikowany. Jednym z powodów jest z pewnością natężenie ruchu. W Polsce strumień ładunków obsługuje zaledwie jeden środek transportu – transport kołowy, niekiedy, gdy zadziała państwo, samochodom ciężarowym pomaga kolej. Środki komunikacji wożące ładunki szczególnie te masowe, których jest w Polsce znaczna większość i które stanowią o nadmiernym obciążeniu samochodów, zapychają słabo drożną sieć traktów komunikacyjnych oraz niszczą infrastrukturę transportową. Gdyby w Niemczech przy okazji aktualnie trwających żniw, zboże zaczęto przewozić wyłącznie ciężarówkami to po pierwsze nastąpiłby tam paraliż komunikacyjny, a po drugie drogi wybudowane nakładem wielu miliardów euro musiałyby zostać poddane natychmiastowym remontom kapitałowym. W Polsce zupełnie zapomnieliśmy o transporcie, który do niedawna wodził prym w przewozach ładunków masowych. Transport ten jest na całym świecie

jednym z ważniejszych elementów w systemie transportowym, a jak nie to przynajmniej jest doskonałym uzupełnieniem systemu komunikacyjnego, myślę o transporcie rzeczonym.

Transport wodny śródlądowy. Sytuacja śródlądowego transportu wodnego w Polsce jest trudna. Przewozy żeglugi śródlądowej w stosunku do najkorzystniejszego okresu spadły o ponad 10 mln ton. W 2004 roku wynosiły 8,7 mln, w tym przewozy krajowe – 5,0 mln ton. W 2004 r. śródlądowy transport wodny wykonał 0,6% przewozu ładunków ogółem. Z danych za rok 2005 wynika, że szacunkowo wzrost przewozów był większy o ok. 10% w stosunku do przewozów z roku 2004. Udział tej gałęzi w obsłudze portów morskich zmniejszył się czterokrotnie pomimo dużego zapotrzebowania na tego typu przewozy, na przykład w relacji Szczecin-Berlin (odległość z Berlina do Szczecina jest dwa razy krótsza niż z Berlina do Hamburga). Przewozy morsko – rzeczne są incydentalne, zaś przewozy kontenerowe nie są realizowane, pomimo iż pierwsze próby wprowadzenia tej technologii na Odrze podejmowane były już w latach siedemdziesiątych. Główne bariery rozwoju transportu wodnego w Polsce wynikają przede wszystkim ze stanu infrastruktury dróg wodnych oraz trudnej sytuacji finansowej armatorów, ograniczającej możliwości odnowienia floty rzecznej. Z danych statystycznych wynika, iż w Polsce istnieje ponad 3,6 tys. km dróg żeglownych, jednak długość faktycznie eksploatowanych dróg wodnych drastycznie zmniejszyła się, zaś ich stan po kolejnych powodziach, zwłaszcza w 1997 i 1998 roku, poważnie utrudnia żeglugę śródlądową. Sieć dróg o znaczeniu międzynarodowym to jedynie 206 km.

Rzeczywiście sytuacja w żegludze śródlądowej jest trudna. Jednak diagnoza nie jest precyzyjna stwierdzając, że główne bariery rozwoju transportu wodnego w Polsce wynikają przede wszystkim ze stanu infrastruktury dróg wodnych oraz trudnej sytuacji finansowej armatorów, ograniczającej możliwości odnowienia floty rzecznej.

Nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że barierą dla rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce są armatorzy, którzy nie odnawiają floty rzecznej. Rzeczywiście największy w Polsce przewoźnik ODRATRANS posiada flotę

wybudowaną w latach 80. XX w. Oznacza to, że statki tego armatora mają ok. dwudziestu lat. Taki starz dla statków żeglugi śródlądowej nie stanowi o słabej przydatności jednostek dla transportu. Dwudziestoletni statek śródlądowy nie jest obiektem starym. W porównaniu z innymi środkami transportu jednostki transportu rzeczno-rzeczno są długowieczne ich wiek w Europie dochodzi nawet do stu lat. Oczywiście statki te powinny być modernizowane i są.

ODRATRANS znakomicie radzi sobie ze swoimi jednostkami pływającymi jednak barierą dla rozwoju firmy i żeglugi w Polsce jest stan dróg wodnych w naszym kraju. Jak stwierdza Program w roku 2004 przewozy krajowe w żegludze śródlądowej stanowiły 5,0 mln ton, a zagraniczne niemal 4,0 mln ton. Oznacza to, że nasz największy przewoźnik ODRATRANS radzi sobie nieźle na obszarze, gdzie stan dróg wodnych nie stanowi barier dla transportu wodnego.

Program wspomina o czterokrotnym zmniejszeniu się przewozów relacji Szczecin-Berlin pomimo tego, że odległość z Berlina do Szczecina jest dwa razy krótsza niż z Berlina do Hamburga. Niestety w niedługiej perspektywie możemy doczekać sytuacji, że do Szczecina czy Świnoujścia nie będą zawiązywały żadne niemieckie statki morskie czy śródlądowe. Niemcy wybudowali już na Odrze i ciągle rozbudowują port rzeczno-morski w Schwedt, który ma zastąpić nasze porty morskie i będzie oknem Brandenburgii na Morze Bałtyckie. Jeśli nie chcemy zupełnie utracić pozycji naszych portów morskich rozwijamy nasze szlaki rzeczne tak aby łączyły one okręgi przemysłowe i aby Europejczykom w tym i Polakom opłacało się z nich korzystać. Myślę też, że należałoby czym prędzej zacząć współpracę z Europą i Niemcami w sprawie rozwoju transportu wodnego.

3. Sektor energetyka

Rozwój energetyki wykorzystującej odnawialne zasoby energii. W kolejnej części dotyczy diagnozy sektora energetycznego. Celem strategicznym polityki państwa jest zwiększenie wykorzystania odnawialnych zasobów energii i uzyskanie 7,5% udziału energii z OZE (odnawialnych zasobów energii) w bilansie energii pierwotnej w roku 2010. W roku 2005 uzyskano 2,6% energii elektrycznej wytworzo-

nej w tych źródłach w krajowym zużyciu energii elektrycznej brutto. Dynamika wykorzystania odnawialnych zasobów wskazuje na potrzebę intensyfikacji działań w zakresie wsparcia rozwoju tego sektora. Do głównych barier rozwoju sektora energetyki odnawialnej należy zaliczyć uwarunkowania ekonomiczne. Dla wyrównania konkurencji, w tym poprawy relacji ekonomicznych energetyki odnawialnej w stosunku do całego sektora energetyki, istnieje potrzeba dodatkowego, finansowego wsparcia inwestycji OZE. Promowanie zwiększenia wykorzystania odnawialnych zasobów energii powinno stanowić jeden z filarów polityki energetycznej kraju. Aby zapewnić takie możliwości rozwojowe konieczne jest wsparcie finansowe inwestycji w nowe źródła odnawialne oraz infrastruktury umożliwiającej przyłączanie tych źródeł do sieci elektroenergetycznej.

Energia uzyskiwana z odnawialnych źródeł energii to energia której zasoby same się odnawiają i z tego powodu są praktycznie niewyczerpalne. Chodzi tu m.in. o energię uzyskiwaną z promieniowania słonecznego, geotermiczna, energię wiatru, falowania morskiego, energię wodną uzyskiwaną z różnicy poziomów wody. Kraj nasz został zobowiązany do zwiększenia w niedługim czasie udziału w produkcji energii elektrycznej wykorzystując tzw. odnawialne zasoby energii. Jednym ze sposobów uzyskiwania energii z odnawialnych źródeł jest budowa na rzekach stopni wodnych. Stopnie wodne są budowlami podnoszącymi poziom cywilizacyjny rzek i regionów i przynoszą wiele korzyści. Stopnie na rzekach pozwalają wyhamować nie efektywne spływającą do morza wodę i pozwalają m.in. na:

- Sterowanie przepływem wody dostosowując ją do potrzeb człowieka to jest zatrzymać ją gdy są susze i przepuszczać w razie powodzi.
- Poprawienie stosunków wodnych w przyległych do rzekach terenach.
- Gromadzenie surowca jakim jest woda dla przemysłu oraz rolnictwa.
- Gromadzeniem wody dla celów rekreacyjnych i codziennych potrzeb człowieka.
- Sterowanie wodą i utrzymanie odpowiedniej głębokości dla ekonomicznie uzasadnionego transportu wodnego.
- Wykorzystywanie energetyczne różnicy poziomów wody.

Budowa na rzekach stopni wodnych pozwoli uzyskać tanią i ekologicznie czystą energię elektryczną oraz zrealizować nakreśloną w tej dziedzinie politykę. Ilość energii uzyskiwana na stopniu wodnym jest znaczna. Przykładem może być elektrownia wodna we Włocławku zaopatrująca w energię elektryczną dwa stutysięczne miasta.

4. Sektor Kultura

W części Programu dotyczącym diagnozy w sektorze Kultura stwierdza się m.in., że: *Polska posiada bogate zasoby dziedzictwa kulturowego, pomimo faktu, że 70% dziedzictwa kulturowego uległo zniszczeniu w trakcie II wojny światowej.*

Ważnym dziedzictwem kultury polskiej i europejskiej jest Odrzański System Wodny. System ten jest zespołem różnorodnych budowli wodnych i rozciąga się na obszarze niemal 1/3 terytorium kraju. Przez wieki system ten był eksploatowany i ulepszany do zmieniających się potrzeb mieszkańców Nadodrza. Niestety w naszej świadomości system ten z bogatymi tradycjami m.in. jego budowniczych oraz korzystających z niego niemal nie istnieje⁵.

5. Sektor Ochrona Zdrowia

Liczba wypadków śmiertelnych. Kolejna diagnoza dotyczy sektora ochrona zdrowia. Istotnym problemem jest duża liczba wypadków szczególnie w transporcie. *Bardzo ważnym problemem polskiego transportu jest niski poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2005 roku na polskich drogach zginęło 5.444 osób, a ponad 61 tys. osób zostało rannych. Liczba ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców w 2005 r. wyniosła 14,3, podczas gdy w krajach przodujących w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu wskaźnik ten wynosi 6. Niezwykle wysoka jest też śmiertelność, wynosząca 11,2 ofiary śmiertelne/100 wypadków, wobec przeciętnego wskaźnika w krajach UE 2,7/100 wypadków. Tak duża dysproporcja w znacznym stopniu wynika z zagrożeń bezpieczeństwa ruchu pieszych w Polsce oraz niedostatecznie sprawnego systemu ratownictwa medycznego.*

W Polsce mamy bardzo duży odsetek ginących na drogach, ale również w Europie w wypadkach ginie około 40.000 osób rocznie. Bardzo korzystnie na sektor ochrony zdrowia może wpłynąć rozwój transportu wodnego tu

odsetek wypadków równy jest zeru, a koszty wypadków są 178 razy niższe w porównaniu z transportem; samochodowym i 12 razy niższe w porównaniu z koleją⁶.

Priorytety te zamykają się w pięciu sektorach, a inwestycje w tych sektorach podobnie jak w dużej części priorytetów mają cele, których gwarancję realizacji daje rozwój żegluga śródlądowej. Jednak żegluga pojawia się wyłącznie w ramach Priorytetu VII – Transport przyjazny środowisku.

Priorytet VII – Transport przyjazny środowisku

Celem szczegółowym Priorytetu jest m.in. *Powstrzymanie regresu żegluga śródlądowej poprzez inwestycje na drogach wodnych i poprawa warunków na istniejących drogach wodnych.(...) W ramach priorytetu wsparcie uzyskają następujące formy transportu: transport kolejowy, transport morski, transport miejski w obszarach metropolitalnych, transport intermodalny, ?transport wodny śródlądowy. W ramach priorytetu przewiduje się też realizację inwestycji żeglugowych na dolnej Odrze, która jest zaliczona do sieci TEN-T.*

Jedyny Priorytet zajmujący się wprost żegluga śródlądową poświęca jej niewiele uwagi wskazując, że szczególnym zainteresowaniem będzie cieszyła się dolna Odra odcinek, który i tak w porównaniu z resztą rzeki posiada najlepsze naturalne warunki do uprawiania żegluga.

Wartość projektów w ramach Priorytetu VII Transport przyjazny środowisku została podzielona na dwie grupy projekty infrastruktury kolejowej i projekty infrastruktury morskiej, intermodalnej, żegluga śródlądowej. Minimalną wartość projektów z zakresu infrastruktury kolejowej określono na 10 mln euro, natomiast infrastruktury morskiej, intermodalnej, transportu śródlądowego na 5 mln euro⁷. Realizacja Priorytetu VII ma pochłonąć 6.430,1 mln. Środki te mają być rozdzielone w następujących proporcjach:

1. Linie kolejowe 7%
2. Linie kolejowe (TEN-T) 56%
3. Tabor kolejowy (TEN-T) N 7%
4. Drogi krajowe 2%
5. Transport intermodalny 2%
6. Porty 6%
7. Drogi wodne śródlądowe (TEN-T) 1%
8. Promocja czystego miejskiego transportu publicznego 19%⁸.

Proporcje podzielenia środków w ramach Priorytetu VII wskazują na to, że żegluga śródlądowa nie jest poważnym beneficjentem funduszy. Dziwi dlaczego tak mało mówi się w ramach Programu o transporcie rzeczonym. Jednym z podstawowych sektorów projektu jest gospodarka wodna istotnym elementem tej gospodarki jest żegluga śródlądowa.

Podział środków Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego

Tu wskazane są konkretne zadania i konkretne środki przeznaczone na ich realizację. W ramach Priorytetu VII i zadania *Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych* przeznaczonych jest na jego realizację 79,2 mln euro. Kwota ta to ok. 320 milionów złotych. Właśnie tyle kosztuje wybudowanie jednej śluzy na rzece. Pieniądze te będą wspierały żeglugę przez sześć lat. Aby Odra była europejską arterią komunikacyjną należy wybudować kilkanaście stopni wodnych.

Czy 320 milionów złotych na budowę śluzy to dużo? Wybudowanie 1 kilometra autostrady kosztuje ok. 32 milionów złotych⁹. Czyli za 320 milionów złotych możemy wybudować ok. 10 kilometrów drogi. Natomiast jeden stopień wodny zapewnia poprawę warunków nawigacyjnych na odcinku rzeki 20-80 kilometrów. Użytkownicy z pewnością zapłacą za korzystanie z drogi wodnej z użytkownikami autostrad jest różnie. Czy w związku z powyższym nie warto zastanowić się nad ekonomicznym sensem rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Środki zagwarantowane w Programie to kwota, o których mówił niedawno Minister Gospodarki Morskiej Rafał Wiechecki z konkretnym wskazaniem ich przeznaczenia – usprawnienie żeglugi na dolnej Odrze. Oznacza to, że w najbliższym czasie raczej nie będzie poprawy stanu śródlądowych dróg wodnych, może nastąpić jedynie poprawa stanu dolnej Odry.

Koordinacja zadań w ramach powyższych priorytetów i działań dla rozwoju żeglugi śródlądowej nie dość, że może doprowadzić do sprawnej realizacji celu głównego Programu Operacyjnego, to może również doprowadzić do zwrotu poniesionych kosztów inwestycji gdyż żegluga jako jedyna gałąź transportu płaci za korzystanie z dróg i infrastruktury po której się porusza.

Posumowanie

Nie trudno było dostrzec, że dziedzina, którą próbowałem scharakteryzować w ramach Programu i która posiada mocną pozycję w każdym z sektorów i łączy je ze sobą jest żegluga śródlądowa. Transport rzeczony jest jednym z wielu elementów problematyki dorzeczy i tylko w kontekście kompleksowego planu gospodarki wodnej uwzględniającego żeglugę śródlądową może być podejmowana próba jego poprawy.

Rzeki w historii rozwoju cywilizacji udowodniły, że transport i jego oddziaływanie ekonomiczne ma wpływ nie tylko na obszary położone bezpośrednio przy nurcie, ale także korzystnie wpływa na cały region, po którym płynie, a gospodarcze związki rzek sięgają daleko poza koryto rzeki. Droga wodna i związane z nią inwestycje hydrotechniczne, przemysłowe, rolnicze i in. mają ogromne znaczenie na poziom rozwoju regionu. W miejscu prowadzenia rozbudowy systemu wodnego dorzecza mamy do czynienia ze wzrostem kulturowym, cywilizacyjnym, urbanistycznym i industrialnym regionu¹⁰. Ze względu na swoje szczególne znaczenie gospodarcze bardzo często region, którego nerwem jest droga wodna, nazywany jest odrębną nazwą np. Nadodrze, Nadrenia. Wobec ogromnego znaczenia gospodarczego szczególnie Odrzańskiej Drogi Wodnej jest ona szansą w procesach gospodarczych oraz integracyjnych dla Polski.

Dotychczasowe plany dotyczące transportu w Polsce zupełnie ignorują transport po Odrze czy innych rzekach. Rodzą się pytania, co leży u podstaw obecnego kryzysu żeglugi i braku polityki dla transportu wodnego. Szczególnie Odrzańska Droga Wodna powinna być naszym wielowątkowym łącznikiem z UE, katalizatorem procesów integracyjnych¹¹, przykładem pozwalającym zrozumieć i docenić transport rzeczony w skali całego kraju. Co należy uczynić aby podnieść poziom warunków rozwoju żeglugi.

Takim ważnym elementem inicjującym powstanie polityki dla transportu wodnego powinien być Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 gdyż

1. żegluga śródlądowa posiada silną pozycję w Europie i w państwach z którymi prowadzimy ożywioną wymianę handlową,

2. każdy z pięciu opisywanych w programie sektorów w pewnym stopniu warunkuje rozwój transportu rzeczowego,

3. żegluga jest jedynym elementem zespajającym poszczególne sektory pozwalającym na w miarę szybki zwrot poniesionych w poszczególnych sektorach nakładów,

4. żegluga śródlądowa gwarantuje realizację celu głównego Programu.

Wszystkie działania i inwestycje zmierzające do realizacji polityki nakreślonej w ramach Programu Operacyjnego tj. m.in.

- zwiększenie zasobów wodnych kraju,
- ochrona przeciwpowodziowa,
- odciążenie innych poza transportem rzeczonym gałęzi transportu,
- poprawa mobilności i konkurencyjności Polskich gałęzi transportu,
- poprawa warunków tranzytu ładunków przez Polskę,
- rozwój energetyki z odnawialnych zasobów energii,
- uświadomienie znaczenia kulturowego dla państwa systemów wodnych takich jak Odrzański System Wodny,
- zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych

wymagają ogromnych nakładów finansowych. Tylko uwzględnienie w ramach realizacji powyższych inwestycji żeglugi śródlądowej umożliwi szybki zwrot poniesionych kosztów oraz wymusi utrzymanie budowli wodnych w odpowiednim stanie technicznym. Zwrot poniesionych nakładów jest możliwy, gdyż żegluga śródlądowa w Polsce jako jedyna gałąź transportu płaci za korzystanie z traktów po których się porusza¹².

Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko bardziej niż poprzedni Sektorowy Program Operacyjny Transport dotyczy głównych problemów żeglugi śródlądowej. Większe zaangażowanie Programu i koordynacja działań wokół transportu rzeczowego z pewnością wpłynęły na rozwój infrastruk-

tury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej co podniósłbym atrakcyjności inwestycyjną Polski i jej regionów, a więc wpłynęłoby na lepszą realizację celu głównego Programu. Niestety Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 w niedostateczny sposób nakreśla plan rozwoju transportu wodnego w Polsce w najbliższych latach.

Jan Pyś

¹ <http://www.mrr.gov.pl/ProgramyOperacyjne+2007-2013.htm>

² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28 lipca 2004 r. DzU nr 177, poz. 1828.

³ S. Bratkowski, *Saharę zrobiliśmy sobie sami*, Rzeczpospolita z dnia 31 lipca 2006, s. 7.

⁴ Należy pamiętać, że integralnym elementem gospodarki wodnej przy powodziach są coraz częściej w Polsce susze. Sądzę, że susze należy nazywać i diagnozować przy powodziach.

⁵ J. Pyś, Cykl artykułów Odrzańska Droga Wodna – europejskie dziedzictwo, Prosto z pokładu, Wrocław 2004-2006.

⁶ L. Depalacio, tłumaczenie E. Zymmer, O nowej polityce transportowej U.E., *Przegląd Komunikacyjny*, Warszawa 2001, z. 2, str. 1 oraz K. Wojewódzka-Król, Przesłanki i bariery włączenia polskiej żeglugi śródlądowej do europejskiego systemu transportowego, *Przegląd Komunikacyjny*, Warszawa 1994, z. 7, s.2.

⁷ Ibidem, s. 84.

⁸ Ibidem, s. 88.

⁹ www.magazynofakty.pl

¹⁰ Przykładem dynamicznie rozwijającej się enklawy gospodarczej był rejon budowy Kanału Augustowskiego J. Pyś, Wpływ budowy Kanału Augustowskiego na sytuację chłopów w Rzeczypospolitej Sztubińskiej, *Wieś i chłop. Problemy ustrojowo-prawne*, Wrocław 2002, s. 109 i n.

¹¹ J. Pyś, *Odrą do Europy*, *Przegląd Komunikacyjny*, Warszawa 2002 z.1 s. 1 i n.

¹² Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 grudnia 2005 r. w sprawie należności za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych śluz i pochylni DzU nr 265, poz. 2226.

Flis odrzański 2009 r. we Wrocławiu

Tegoroczny Flis Odrzański we Wrocławiu miał nietypowy przebieg i bardzo skromną oprawę. Winne temu były nadzwyczajne i długotrwałe opady deszczu, które przełożyły się na wysokie stany na Odrze. Gdyby był wybudowany zbiornik Racibórz – być może Flis zdołał by dopłynąć do Wrocławia. A tak,

utknął wcześniej a uczestnicy do wrocławskiego hotelu „Wodnik” dojechali autobusem. Nie dopisali też „oficjele”. Oczywiście nieobecności tłumaczyła sytuacja powodziowa w całym regionie. Przybyłym towarzyszyła też pochmurna pogoda. Okolicznościowy dar dla Dyrektora RZGW we Wrocławiu Stefana Bar-



tosiewicz z rąk nieugjętych organizatorów Flisu Pani Rektor Elżbiety Marszałek oraz Kapitana ż.w. Włodzimierza Grycnera, odebrali: Robert Łazik Zastępca Dyrektora i Inżynier Janusz Bogucki - koordynator ds. żeglugi.

Część artystyczną zapewniła młodzież, m.in. inscenizacją o tematyce ekologicznej: „Na ratunek Ziemi”.

Na zakończenie – przy turystycznej grochówce – wymieniano uwagi na temat tegorocznych powodzi i sytuacji żeglugowej na Odrze.

Ryszard Majewicz

W gazetach (lub czasopismach) napisali ...

Światy równoległe

W ostatnich dniach odeszło od nas wiele znanych nam osób. Jedną z nich jest Profesor Leszek Kołakowski. W „Mini wykładach o maxi sprawach” (Wydawnictwo „Znak”, Kraków 2004) pisał między innymi „O kłamstwie”. Jest ono, by tak rzec, w porządku natury, w której przekazywanie fałszywych informacji służy ochronie zagrożonego swego życia lub do podstępnego zdobycia pożywienia. Podobnie jest z kłamstwami u ludzi, choć oni już nie muszą (w większości) walczyć co dzień o przetrwanie, jak to ma miejsce w świecie zwierząt.

Zarówno więc współcześni jak i starożytni bronili skrajnego i rygorystycznego zakazu kłamania (np. święty Augustyn i Kant). Niestety, nakaz, wedle którego w żadnych okolicznościach nie wolno kłamać, jest, wobec komplikacji spraw ludzkich, nie tylko beznadziejny, ale, co gorsza, w zastosowaniu sprzeczny czasem z nakazem życzliwości dla bliźnich albo z dobrze uzasadnionym interesem społecznym – pisał Kołakowski.

Już z powyższych fragmentów rozważań filozoficznych na temat kłamstwa wyłania się rzeczywistość równoległa, która wciąż nam towarzyszy, a oparta jest głównie na kłamstwie właśnie. Od zawsze tworzyły ją bajki, baśnie, mity, legendy ale głównie plotki. Dziś, w do-

bie technicznego, medialnego postępu „geometrycznego” tę rolę wyraźnie przejęły „media”.

Zrozumiałe jeszcze jest – jeżeli kłamstwa dotyczą nadużywania reklam (najpopularniejszego ze światów równoległych). Ich celem jest, by odbiorca reklamy zapamiętał widok, czy markę reklamowanego produktu i gdy będzie w sklepie dokonywał wyboru produktu, wybrał ten, który wydaje mu się znajomy po wielokrotnym oglądaniu tej samej reklamy. Reklamodawca liczy – nie bez racji – na nasz wrodzony konserwatyzm, na to, iż odbiorca reklamy mieć będzie poczucie, że już zna reklamowany produkt, nawet, jeśli go tak naprawdę nie zna.

Można też zrozumieć kogoś, kto podaje do publicznej wiadomości kłamstwa – aby odnieść zysk: polityczny, gospodarczy czy po prostu sprzedać większy nakład gazety (lub czasopisma). Na szczęście „nawet kłamstwa, tak popolite w polityce, w biznesie i na wojnach, nie unicestwiają zaufania w stosunkach prywatnych między ludźmi, jako że wszyscy w tych dziedzinach czynni mają się na baczności i wiedzą, kto i dlaczego może ich oszukiwać. Nawet kłamstwa reklamy są mniej szkodliwe, niż mogłoby się wydawać. We wszy-

kich krajach istnieją restrykcje prawne, które zapobiegają bezpośredniemu podawaniu kłamliwych informacji o reklamowanych produktach.

Kiedy zaś mówimy o kłamstwie politycznym, trzeba poczynić ważne odróżnienie. Kłamstwo polityczne (...) w krajach demokratycznych nie narusza różnicy między prawdą a nieprawdą. (...) Jeśli jakiś minister skłamał i, czy wyda się jego kłamstwo, czy nie wyda, odróżnienie prawdy i fałszu pozostaje w mocy. Inaczej w krajach totalitarnych. (...) Tam zacierana się różnica między tym, co prawdziwe, i tym, co politycznie słuszne (...) Celem było sprawić, by różnica ta zatarła się w umysłach obywateli tak, aby ludzie wiedzieli, co należy mówić jako politycznie słuszne i zapominali o tej różnicy, żeby można było fałszować prawdę historyczną i w ten sposób nie po prostu kłamać, ale unicestwić samą ideę prawdy w normalnym sensie tego słowa. Cel ten nie był osiągalny w pełni, ale spustoszenia umysłowe, jakie ten system spowodował, były ogromne, w szczególności w Związku Radzieckim, mniej w Polsce, gdzie ludzie intuicyjnie rozróżniali równoległy świat oficjalnej nowomowy. Do dziś (w szczególności w krajach byłego Związku Radzieckiego, ale i w Polsce) żyją ludzie o spustoszonych umysłach, ludzie nadal uważający ówczesny świat równoległy za rzeczywisty, ludzie wręcz gloryfikujący tamten oparty na kłamstwie system. Tacy ludzie wciąż tkwią w świecie równoległym.

W świecie równoległym Polacy są największymi wrogami Rosji (bo 5 wieków temu urzędowali na Kremlu – ich wypędzenie, to do dziś najważniejsze święto państwowe w Rosji). Za to – w tymże świecie równoległym – w Katyniu polskich oficerów zamordowali Niemcy, a Stalina nie wypada porównywać z Hitlerem. Nawet teraz wielu niewykształconych i wykształconych ludzi wierzy, że to Hitler kazał wymordować więcej ludzi niż Stalin. Polacy w tym świecie znani są z budowy obozów koncentracyjnych, wydawania na śmierć i mordowania Żydów a w ogóle z wywołania drugiej wojny światowej !

W świecie rzeczywistym – zacytujmy słowa Suworowa w wywiadzie dla Tygodnika „Wprost” – II wojna światowa nie rozpoczęła się ani w Berlinie, ani w Warszawie! Rozpoczęła się w Moskwie. I nie było przy tym Hitlera ale był Stalin.” A może rozpoczęła się

jeszcze wcześniej – w Monachium ? Podpisy pod takimi dokumentami, jak Pakt Ribbentrop – Mołotow czy „pokój” w Monachium decydowały o losach mieszkańców całej Europy a później niemal całego świata realnego.

Natomiast trudniej zrozumieć, gdy do publicznej wiadomości podawane są kłamstwa oparte na subiektywnych wizjach Świata, do których naginane są fakty, przebieg zdarzeń, a nawet prawa ekonomii, fizyki, natury, itp. W równoległym świecie ekonomicznym wypadało inwestować w pewne akcje polecane przez Pewnego Znanego Amerykanina. Niedawno system okazał się „argentyńskim” i upadł, co zaskutkowało w świecie rzeczywistym realnym kryzysem światowym. W świecie równoległym mody, preferowane przez kreatorów mody i ich modelki - rozmiary 34-36 są przejmowane przez producentów ubrań. Skutkiem tego kobiety w świecie rzeczywistym noszące w większości rozmiary od 40 – w górę, nie mogą nabyć modnych ubrań, bo te w takich rozmiarach nie są produkowane. W świecie równoległym dominuje teraz moda na teorię o ocieplaniu się klimatu. W USA 98 % środków przeznaczają się na badanie tego zjawiska, a tylko 2 % na badania alternatywnej teorii oziębiania się klimatu globu („Rzeczpospolita”). W świecie równoległym ocieplenie (nie oziębianie) jest już dogmatem, a ekolodzy (oraz ich sponsorzy) winią za to działalność przemysłową Człowieka, którą – ich zdaniem – trzeba ograniczać. Gdy tymczasem w świecie rzeczywistym o tym, co się dzieje na powierzchni naszej planety decyduje aktywność Słońca, i żeby to wiedzieć nie potrzeba specjalnych badań. Wystarczy jedynie z tym faktem fizycznym poważnie się liczyć. (Ale też jej nadmiar powszechnie wykorzystywać!) Podkreślił to Stanisław Lem w ostatnim wywiadzie dla „Tygodnika Powszechnego” (za Onet.pl 27.03.2009 r.): „Znajdujemy się (...) na powierzchni globu, który cienką skorupą okrywa olbrzymie ogniste wnętrze, i poruszamy się w Kosmosie jak na statku. Według ostatnich obliczeń Słońce, które weszło na ciąg główny Hertzsprunga-Russela mniej więcej pięć miliardów lat temu, miało wtedy moc promienistą 30 procent mniejszą niż obecna. A za sto milionów lat moc ta wzrośnie jeszcze o 10 procent, co spowoduje wyparowanie wszystkich oceanów i uczyni życie na Ziemi niemożliwym.” Taki systematyczny wzrost aktywności Słońca może być główną przy-

czyną ew. ocieplania się klimatu, a nie działalność Człowieka! No chyba, że któryś człowiek „odpali” baterię rakiet nuklearnych. Wtedy dorówna wpływowi energii słonecznej na naszą planetę. Natomiast najwięcej CO2 produkują oceany, nie Człowiek. To jest świat rzeczywisty.

Tegoroczne anomalie pogodowe przemawiają raczej za teorią o ochładzaniu się klimatu. Kto narzeka w Polsce na nadmiar dni słonecznych i zbyt upalne temperatury niech podniesie rękę i naciśnie przycisk. Tymczasem, jedno, co jest pewne w klimacie, to pewność występowania zmiennych zjawisk atmosferycznych, których właśnie doświadczamy i na które musimy być przygotowani zawsze i wszędzie, co dnia.

W świecie równoległym naginanie faktów do teorii „w temacie” powodzi osiągnęło poziom fali z roku 1997. Znow rozlało się przysłowiowe mleko. Znow na powodziach znajdują się wszyscy jak ongiś na leczeniu kataru (patrz przypowieść o błaznie króla Zygmunta Starego - Stańczyku). W świecie równoległym winne są co najmniej:

- ocieplanie klimatu,
- emitujący do atmosfery gazy cieplarniane,
- inwestorzy i budowlańcy,
- meteorolodzy,
- hydrotechnicy i melioranci,
- władze wszystkich szczebli.

W świecie równoległym nie byłoby powodzi gdyby nie było wałów przeciwpowodziowych i całej infrastruktury. A na pewno gdyby nie było człowieka.

W świecie rzeczywistym winni są wszyscy, którzy po II wojnie światowej (w ramach tworzenia świata równoległego) przyczynili się do likwidacji tysięcy niewielkich piętrzeń na rzekach, młynówkach, strumieniach, a za tym do likwidacji niepolitej ilości małych retencji. W świecie rzeczywistym winni są wszyscy, którzy nie łożą na należyte utrzymanie nie zlikwidowanych dotąd urządzeń gospodarki wodnej, czyli, począwszy od rurociągów drenarskich, rowów melioracyjnych, studzie-

nek odpływowych, kanałów burzowych, przepustów, itp. Wszyscy, którzy gospodarkę wodną lekceważą; traktujący od kilku dziesięcioleci tę dziedzinę gospodarki jako źródła oszczędności finansowych. Winni są wszyscy, którzy odbudowują zniszczone przez żywioł mosty i kładki takie same i w tych samych miejscach, tak że te znowu są niszczone. Winni są wszyscy, którzy nie korygują brzegów rzek (oraz ich zabudowy) szczególnie po powodziach, wtedy najlepiej widać „czego chciała” rzeka. Nie budują małej, średniej i dużej retencji, nie odtwarzają zadrzewień śródpolnych, zieleni przydrożnej, za to budują wielkie wyasfaltowane parkingi, zabudowują tereny zalewowe bez zmartwienia co stanie się z wodą, która na nich się znajdzie. Winni są wszyscy, którzy – mimo, że są zalewani systematycznie – z terenów zalewanych się nie wynoszą (wręcz przeciwnie!) ale też się nie ubezpieczają.

Autor ma nadzieję, że Drogi Czytelniku, nie odnalazłeś się w którejś z w/w grup pod wspólną nazwą: „wszyscy”. Bowiem, wśród tych w/w „wszystkich” są konkretni ludzie, podejmujący konkretne decyzje powodujące powolną destrukcję systemów wodnych, które objawiają się gdy spadnie więcej deszczu niż przeciętnie. W świecie rzeczywistym nie zadbane systemy nie działają należycie gdy trzeba a zadbane urządzenia sprawnie odprowadzają nadmiar wody, natomiast każdy rodzaj retencji zatrzymuje jej nadmiar w miejscu gdzie obszar retencyjny występuje lub został utworzony. Teraz narzekamy na nadmiar wody. Sprawne urządzenia retencyjne przydadzą się także za kilka lat, gdy świat równoległy toczyć będzie dysputy na temat winy za brak wody i przyczynę jej braku - dotkliwą suszę.

A jak odróżnić świat rzeczywisty od świata równoległego ?

Do tego potrzebna jest prawda. O czym zapewniam

Kapitan "Nemo"

Korespondencje prosimy kierować na adres:

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

Redaktor Stanisław Januszewski, red. techn. Marek Battek

Mecenas 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