

## Moja droga życiowa

W młodości nigdy nie myślałem, że zawód marynarza żeglugi śródlądowej będzie utożsamiał się z moją przyszłością. Od małego dziecka otaczał mnie świat pełen obrazów i tekstów z życia prawdziwych marynarzy z przeczytanych powieści i zawsze wiedziałem, że muszę coś zrobić aby pójść w tym kierunku.

Wychowałem się w Bolesławcu w rodzinie górniczej. To znaczy tylko ojciec był górnikiem, ale mieszkaliśmy na osiedlu górniczym i żyło się tam jak w jednej wielkiej rodzinie. W naszej rodzinie nigdy nie było tradycji marynarskich, chociaż ojciec przeżył swój „przydział ziemski” tak barwnie i prawie po marynarsku, że będąc w wieku, kiedy już zaczynałem rozumieć prawdziwą historię Polski, tak bardzo mi zaimponował, że zaszufładkowałem jego barwne przeżycia do jedynej kategorii przeżyć z których mógłbym w okresie bardziej dorosłym brać wzorce. Ojciec pochodził z ubogiej ziemiańskiej rodziny z Podkarpacia. Edukację swą zakończył ponad dwuletnim pobyt w seminarium duchownym w Płocku. Nie bardzo mu widać pasowało zostać księdzem więc przerwał naukę, lub prawdę mówiąc ku wielkiemu niezadowoleniu rodziców uciekł z seminarium. Później była podchorążówka, służba w Korpusie Ochrony Pogranicza na wschodniej granicy, niesławny odwrót przed nacierającymi sowietami, udział w bitwie pod Węgierską Górką, praca przymusowa na terenie Niemiec. Po wojnie oczywiście droga do polskiego Eldorado, czyli na Ziemię Odzyska-

ne. Tu będąc u szczytu kariery poznał co to znaczy zawiść po polsku. Znalazł się kolega z wojska, który doniósł do UB o jego służbie w KOP, co całkowicie zachwiało wiarą ojca w wszechmocną i sprawiedliwą władzę ludu. Efektem donosu była dwuletnia odsiadka





W latach dziecięcych



Autor jako uczeń technikum

w kazamatach UB i nakaz pracy w kopalni miedzi w Iwinach koło Bolesławca. I taki to jest mój górniczy rodowód.

W okresie, kiedy każdy dorastający chłopiec marzy o przygodzie swojego życia wzorce czerpałem z prozy sowieckich pisarzy, gdyż taka tylko w tym czasie na ogół była dostępna w bibliotekach. Pamiętam dobrze, jak po przeczytaniu książki „Sól morską” o szkole kadetów morskich w snach przeistaczałem się w postać bohatera. Później był „Samotny biały żagiel”, „Z pamiętnika kapitana okrętu podwodnego” i wiele innych, których tytułów już nie pamiętam. I one właśnie nadały właściwy kierunek mojemu przeznaczeniu.

Urodziłem się w roku 1950. Mój pierwszy stopień edukacji to Szkoła Podstawowa nr 2 w Bolesławcu. Tu też podjąłem swą pierwszą życiową decyzję. Na początek zdałem do Technikum Żegluga Śródlądowej, a później się zobaczy. Po zdaniu egzaminów zostałem przyjęty w poczet uczniów, co było wyczynem nie lada, gdyż kandydatów na jedno miejsce było pięciu. Naukę rozpocząłem w roku 1964 i bez większych przeszkód zakończyłem ją w roku 1969. Moim wychowawcą był ś.p. Marian Szwarz. Byliśmy jego pierwszą klasą jaką prowadził. Po skończeniu technikum zrażony niepowodzeniem egzaminu do PSM zgłosiłem się do Działu Obsad w P.P. Żegluga na Odrze. Otrzymałem przydział na najnowszy wówczas statek Ż.n.O. Bizona – O-09 pod kapitanem Czesławem Wiśniewskim ps. „Kozak” Na

statku tym przepływałem jeden pełny sezon i pokłoniła mi się komisja poborowa. Niestety, prawie wszyscy koledzy z roku którzy pływali dostali odroczenie, ale właśnie tylko mnie musiała powinąć się noga z winy niedopatrzenia terminu podpisania odroczenia i w rezultacie wylądowałem w P.W.S.T. w Zamościu, a następnie w pułku w Babimoście – już jako mechanik samolotu. Po skończonej służbie wojskowej wróciłem do pracy w Ż.n.O gdzie po roku pływania objąłem już własny statek BM-5058. Później były zestawy pchane, znowu barki motorowe i przez przypadek wylądowałem jako sternik na statku szkolnym „Westerplatte” i później na „Młodej Gwardii” pod dowództwem ś.p. kapitana Mariana Rynkiewicza.

To były naprawdę piękne lata, które niestety nie trwały długo. Po czterech latach pływania zmuszony zostałem przez dyr. Cieślę do odejścia ze szkoły. Nie wypada o nieobecnych źle mówić, więc przemilczę przyczynę odejścia. Swą karierę w pływaniu zakończyłem na BM-5136 z powodów zdrowotnych. W owych czasach choroby wrzodowe układu pokarmowego to powszechne dolegliwości braci marynarskiej i po zdaniu barki na klasę, wiosną 1986 na przeszedłem do pracy na lądzie. Pierwotnie była to praca dyspozytora w punkcie zdawczo-odbiorczym barek pchanych. Następnie ś.p. Adam Grabarczuk ściągnął mnie do pracy w „Ruchu w porcie”. Jako dyspozytor przepracowałem tam około dwóch lat i już jako starszy dyspozytor przeszedłem do pracy w „Centralnej Dyspozycji”.

Dzisiaj, wciąż jeszcze pracuję – jako dyspozytor w dość okrojonym dziale, górnołot-

nie zwanym działem „Zarządzania Flotą”. Do dobrodziejstwa III Rzeczypospolitej, czyli wcześniejszej emerytury, pozostało już niewiele czasu i myślę, że doczekam szczęśliwie chwili, gdy będę mógł spokojnie wyjść z pracy bez myśli, że nazajutrz nie zastanę zamkniętych drzwi.

Po czterdziestu latach pracy w profesji, która – jak widzimy – obumiera, pozostało mi tylko jedno przesłanie – zbierać gdzie się da i jak się da materiały i archiwalia o czasach świetności zawodu, który już dzisiaj w Polsce skazany jest na zapomnienie.

*Janusz Fąfara*

## Kanał Gliwicki – autostrada na wodzie

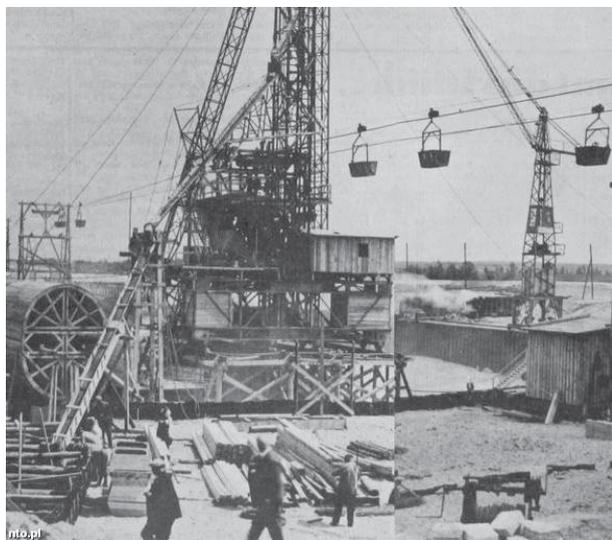
W grudniu 1939 roku Rudolf Hess uroczystie otworzył Kanał Adolfa Hitlera. Obecność zastępcy Führera nie była przypadkowa, gdyż szlak z Koźła do Gliwic miał być załączkiem wielkiej drogi śródlądowej Odra – Dunaj.

Jesienią 1933 roku, niedługo po dojściu do władzy partii narodowo-socjalistycznej i objęciu przez Hitlera urzędu kanclerza, zapadła decyzja o budowie nowego szlaku wodnego między śląską aglomeracją przemysłową, a Odrą. Plany na ten temat snuto od ćwierćwiecza, lecz dopiero w latach 30. postanowiono wcielić je w czyn.

Transport wodny był i po dziś dzień jest tańszy od drogowego i Niemcy to doceniali. Ale nie bez znaczenia był też fakt, że w czasie działań wojennych kanał jest znacznie mniej podatny na zniszczenia niż drogi czy linie kolejowe.

### Wielka budowa narodowego socjalizmu

Pod koniec 1933 roku rozpoczęła się wycinka drzew i oczyszczanie trasy przyszłego szlaku. Podczas plantowania terenu koniecz-



na okazała się likwidacja 60 domostw, których gospodarze zostali przesiedleni w inne miejsca. Ponadto ekipa górników strzałowych z jednej z zabrzańskich kopalń wysadziła w powietrze część śluz XVIII-wiecznego Kanału Kłodnickiego, z którym pokrywał się fragment nowo projektowanej drogi wodnej.

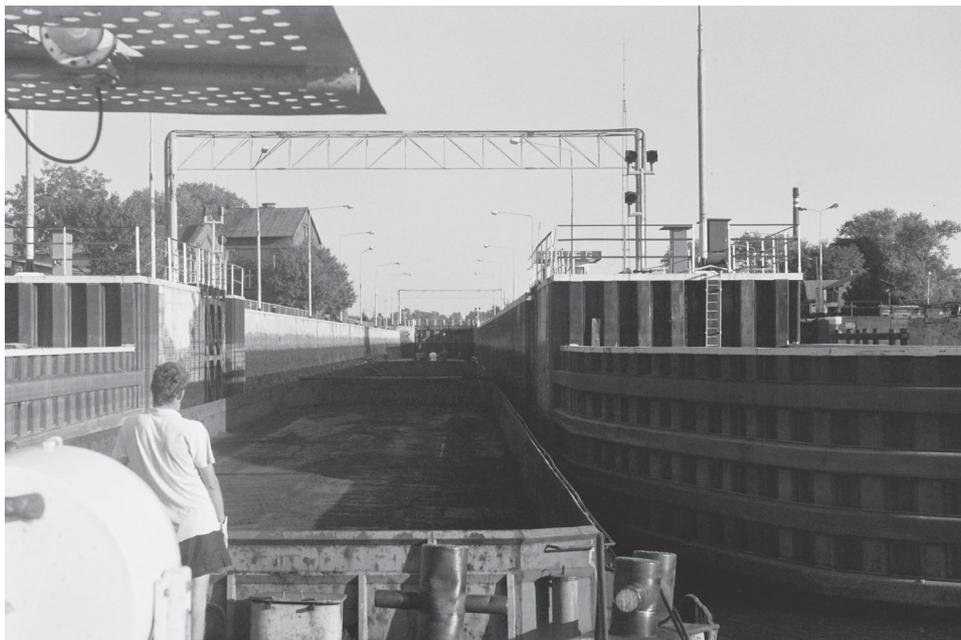
14 maja 1934 roku Rudolf Hess wmurował kamień węgielny pod budowę Kanału Gliwickiego, podkreślając swoją obecnością znaczenie tej inwestycji. Było ono ogromne, ze względu na dynamicznie rozwijającą się gospodarkę Niemiec, która pod wpływem potężnych państwowych inwestycji zaczynała łapać wiatr w żagle. III Rzesza potrzebowała coraz więcej węgla i stali ze Śląska, a najlepszym sposobem dostarczania tych surowców w głąb kraju był transport wodny. Inauguracja budowy była też posunięciem ważnym propagandowo, gdyż naziści obiecywali dać zajęcie bezrobotnym w ramach robót publicznych.

Z typowym dla tamtych czasów rozmachem przy pracach terenowych zatrudniono tysiąc robotników. Robota była piekielnie ciężka, gdyż zamiast koparek i spychaczy stosowano głównie łopaty. Praca szła wolniej, lecz można było dać zajęcie większej liczbie ludzi, poza tym nie wszędzie mógł dotrzeć ówczesny sprzęt budowlany.

Łopatami, kawałek po kawałku robotnicy kopali potężne doły, bądź formowali strome nasypy w zależności od ukształtowania terenu. Kanał pełną zdolność żeglugową uzyskał dopiero w 1941 r., długo po jego oficjalnym otwarciu.

### Kanał Gliwicki dziś

Kanał Gliwicki łączy porty Gliwice i Kędzierzyn-Koźle. Przewozi się nim kilkaset tysięcy ton surowców, głównie węgla przez zestawy



pchane Odratransu. Jest to droga wodna o długości 41,2 km, na której znajduje się 12 śluz rozmieszczonych na 6 stopniach wodnych o spadzie 43,6 m, w tym dwie powyżej 10 m. Głębokość projektowana kanału wynosiła 3,5 m. Teraz zamulenie zmniejszyło ją. Śluzy mają odpowiednią szerokość – 12 m. Problemem jest ich niedostateczna długość wynosząca około 72 m, która ogranicza przepustowość, wymuszając rozczepianie dłuższych zestawów.

Przez najbliższych kilka lat będzie trwać modernizacja śluz. Remonty mają na celu przystosowanie tego szlaku do tzw. III klasy. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gliwicach, zarządzający kanałem, od lat starał się pozyskać pieniądze na odnowienie wyeksploatowanych śluz. Taka sytuacja powstała po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Wtedy RZGW postanowiła sięgnąć po unijne środki finansowe na modernizację śluz na Kanale

Gliwickim: Łabędy, Dzierżno, Rudziniec, Kłodnica. Właśnie rozstrzygnięto przetarg na opracowanie dokumentacji, która ma być gotowa w przyszłym roku. Wygrało go konsorcjum Hydroprojekt Warszawa, którego partnerem jest holenderska firma DHV. B.V. Wniosek przyznania pieniędzy będzie składany w czerwcu 2011 r. Szacunkowy koszt realizacji zaplanowanych przedsięwzięć wynosi prawie 70 mln zł.

Zadanie obejmujące II etap to modernizacja, kosztem 27 mln zł, śluz Sławięcice oraz Nowa Wieś. Wniosek o dofinansowanie ze środków unijnych tych zadań inwestycyjnych zostanie złożony w kwietniu 2012 r. Skompletowanie dokumentacji i uzyskanie pozwolenia na modernizację wymienionych śluz planowane jest na 2012 r. Przewiduje się że roboty będą trwały do 2015 r.

*Źródło: NTO  
Opr. Janusz Kajda*

## Rejs po Nilu

Po Nilu, drugiej po Amazonce najdłuższej rzece świata, pływa około 300 statków pasażerskich. Najwięcej kursuje pomiędzy Luksorem, a Assuanem, na trasie o długości 220 km.

Najstarszym statkiem pływającym po Nilu jest Assuan, parowiec bocznokołowy, firmy Steam Ship Sudan Cruise, zbudowany dla

króla Fuada pod koniec XIX w. Dysponuje 21 kajutami, w tym 5 apartamentami. Zachowano w nim oryginalne wnętrza i wystrój z przed ponad 100 lat.

Trasę Luksor-Assuan przepłynąłem statkiem czterogwiazdkowym La Reine Du Nile (należącym do armatora Cataract Nile Cruises) o



długości 72 m, szerokości i wysokości 11m. Dysponuje on 68 kabinami w pełni klimatyzowanymi, z łazienkami, telewizorami i wewnętrznymi telefonami. Płynął z prędkością 10 km/godz. W Esna cruiser pokonał jedyną na wspomnianej trasie służącą, w której różnica poziomów wynosi 6 m.

Rejsy nie odbywają się z Kairu, dlatego, że w Egipcie Środkowym, zwłaszcza w strefie wzdłuż Nilu, pomiędzy Al.-Minja i Luksorem, w rejonie, w którym znajduje się wiele interesujących i doskonale zachowanych starożytnych zabytków, wydzielono obszar zamknięty dla ruchu turystycznego. Na nim panuje bieda, powodująca frustrację mieszkańców, co często prowadzi do przemocy i kradzieży.

Przewiduje się, że dwutygodniowe rejsy z Kairu do Assuanu będą organizowane za dwa lata. Obecnie statki niektórych armatorów płyną z Dandary, położonej 60 km na północ od Luksoru.

*Janusz Kajda*





Barka nilowa



Znak nawigacyjny



## Comiesięczne spotkania – spotkanie lutowe

W dniu 4 lutego br. sala wykładowa WRÓBLINA wypełniła się członkami Bractwa, a moderatorem spotkania był **Rysiu Majewicz**.

Temat wiodący – **Uwagi do projektu zmiany „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia”** (dotyczące nabrzeży, łądu styku z wodą, terminologii itp.)

Większość z nas tę problematykę zna dość powierzchownie, poprostu, nie tkwimy w tych zagadnieniach.

Dlatego też **Rysiu Majewicz**, fachowiec z branży gospodarki wodnej wprowadził w temat, rozwinął zagadnienie i zaproponował w imieniu swoim i Bractwa zmiany, i korektę do „Projektu” (powszechna akceptacja wniosku), **Janek Pyś** mówił o koordynacji imprez wodniackich i okołowodniackich w 2010 roku, a temat marketingu Fundacji i Bractwa przejęła na siebie doświadczona w tej dziedzinie **Iwona Marszał**, która wkrótce przedstawi zespół zadań do wykonania, tak aby prace przy rewitalizacji statków przebiegały sprawnie i terminowo. **Wojtek Śladkowski** natomiast poinformował o podjętych ostatnio kolejnych krokach dot.remontu i odbudowy maszyny parowej i mechanizmów pomocniczych.

Mówiliśmy też o pozyskiwaniu osób i instytucji dla promocji działań Fundacji i Bractwa w zakresie rewitalizacji naszych statków.

Przewidujemy, że w najbliższym czasie dojdzie do spotkania z Komisją Kultury i Nauki Rady Miejskiej Wrocławia i będziemy mogli radnym zaprezentować swoje dotychczasowe dokonania, a przede wszystkim przedstawić zamierzenia i plany, z nadzieją na współpracę, tę na dziś jak i w przyszłości, promującą Wrocław, region, Nadodrże. Sądzymy, że spotkania z radnymi potwierdzą słuszność obranej drogi, tj. lobbingu na rzecz wodniackiej historii Wrocławia.

W najbliższej przyszłości podejmiemy kolejne działania na rzecz promocji i odbudowy naszych statków i planowania przygotowań do historycznego rejsu Nadbora do Holandii.

Niektóre z tych zadań wymagają długiego cyklu przygotowań i aby oczekiwane rezultaty były adekwatne do włożonego wysiłku, rozpocząć musimy je już teraz.

Mamy na myśli m. in. mecenat wydawniczy w kraju i zagraniczny, a także sponsoring.

Według naszej oceny koszty odbudowy oraz rejsu Nadbora do Holandii i Niemiec będą dużo niższe niż efekty szeroko zakrojonej promocji, miasta, regionu, kraju.

Janusz Fąfara, moderator linku Bractwa na stronie Nadbora ([www.nadbor.pwr.wroc.pl/Fanklub](http://www.nadbor.pwr.wroc.pl/Fanklub)), **w najbliższym czasie wzbogaci link o wiele interesujących materiałów historycznych dot. ludzi Odry, firm, administracji, historii żeglugi itp**

Zapraszamy do podsyłania materiałów, które chcielibyście upublicznić na naszym linku i łamach **Prosto z Pokładu**.

Po uporządkowaniu linku i jego wzbogaceniu poinformujemy odrębnym komunikatem.

Moderatorowi dziękuję za sprawne poprowadzenie spotkania i przybliżenie

trudnych zagadnień związanych z gospodarką wodną, gospodarzom za przygotowanie, a wszystkim uczestnikom spotkania za aktywny udział.

Kolejno spotykamy się w marcu – 4-tego, kwietniu – 8-ego, maju – 6-tego, a czerwcu 10-tego dnia miesiąca.

Już dziś zapraszam wszystkich Braci i Sympatyków na pokład **WRÓBLINA** o zwykłej porze.

Poczęstunek i swojska atmosfera zapewnią!

*Zbyszek Priebe  
Bractwo Mokrego Pokładu*

## **Kilka uwag do: Projektu zmian Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia**

Nadszedł dogodny moment zaplanowania wizji Wrocławskiego Węzła Wodnego. Może ona być doskonałym uzupełnieniem do planowanej przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu inwestycji, której przedmiotem jest Wrocławski Węzeł Wodny. Koordynacja planów a następnie ich realizacja może spełnić aspiracje korzystających z akwenów Wrocławia, a dodatkowo może być chlubą i wizytówką miasta. W związku z tym poniżej zaprezentowano kilka propozycji zmian Studium.

**Proponuje się zamienić nazwę rozdziału Odra w STRUKTURZE MASTA nazwą WROCLAWSKI WĘZEŁ WODNY i wpisać treść:**

(...) W polityce przestrzennej dąży się do wykreowania charakterystycznego dla miasta obszaru, który nazwano Wrocławskim Węzłem Wodnym. Obszar ten to akweny płynące wraz z połączonymi z nimi wyrobiskami, portami wraz z bezpośrednio przyległymi do akwenów terenami przybrzeżnymi. Akweny Wrocławskiego Węzła Wodnego stanowią: drogi wodne, kanały ulgi (przeciwpowodziowe) i pozostałe rzeki. Drogi wodne to ściśle określone i posiadające odpowiednie klasy akweny używane do żeglugi. Przecinające drogi wodne mosty powinny posiadać odpowiednie parametry uwzględniające klasy dróg wodnych (szerokości, prześwity). We Wrocławiu drogami wodnymi są: Odra, Kanał Miejski i Kanał Nawigacyjny. Łączna długość dróg wodnych w mieście to ok. 45 km. Kanał ulgi to akwen, którego podstawowym zadaniem jest przepuszczanie wody powodziowej. Kanał ulgi zabezpiecza miasto przed powodzią. Pozostałe rzeki to akweny które mogą służyć do uprawiania rekreacji, turystyki i sportów wodnych. Rzekami, które w mieście mają swoje ujście do Odry są: Oława, Ślęza, Bystrzyca i Widawa. Ten charakterystyczny dla miasta obszar zasługuje na szczególną uwagę i specjalne rozstrzygnięcia urbanistyczne. Wrocławski Węzeł Wodny powinien wiązać ze sobą wielowiekowe wodniackie tradycje miasta z

wielofunkcyjnością działań prowadzonych na wodzie. Powinien on mieć jasno i czytelnie określone uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego. Wrocławski Węzeł Wodny cieszy się coraz większym zainteresowaniem mieszkańców, a ze względu na swoją unikatowość w skali Europejskiej może być na powrót ważnym instrumentem promocyjnym miasta. W przeszło tysiącletniej historii miasta: rzeki, tradycje wodniackie i mosty były najbardziej charakterystycznym i rozpoznawalnym w Europie symbolem Wrocławia. Warto podjąć próby planowania i promocji miasta przez jego silne związki z akwenami, świadczy o tym fakt podjęcia takich działań przez miasta mające, w porównaniu z Wrocławiem, niewielki dostęp do akwenów. Czynią one z sukcesami ze swojego położenia podstawowy instrument progospodarczy i promocyjny. I tak na przykład: w Warszawie powstał program zagospodarowania brzegów Wisły, w Bydgoszczy program rejsów statkiem do Berlina i Kaliningradu, w Nowej Soli program budowy mariny i portu, w Elblągu istnieje zespół ds. Międzynarodowej drogi wodnej E-70, w Szczecinie od lat organizowany jest festyn pod hasłem Odra bramą do Europy, w Gdańsku realizowany jest program ożywienia dróg wodnych. Obecnie w mieście, w którym zarejestrowanych jest blisko tysiąc statków, nie ma miejsc do ich postoju, miejsc w których jednostki pływające mogą podłączyć się do mediów. Problemy te dotyczą zarówno żeglugi amatorskiej jak i zawodowej. W mieście ma swoje siedziby kilkadziesiąt organizacji społecznych, których działalność polega na korzystaniu z akwenów. Znajduje się tu wiele organizacji gospodarczych, dla których rzeki lub pożytki z nich płynące są źródłem utrzymania.

**Do rozdziału TRANSPORT ZBIOROWY dodać treść:**

(...) Dla realizacji celu głównego w odniesieniu do transportu zbiorowego tj. zwiększenia udziału podróży transportem zbiorowym zostanie zaplanowany i zintegrowany z istniejącym systemem transportu zbiorowego

transport wodny nazywany tramwajem wodnym. Tramwaj wodny ma być uzupełnieniem dla transportu zbiorowego a także elementem atrakcji turystycznej. Jego przystanki zostaną zaplanowane w takich miejscach aby można było korzystać z nich przesiadając się z innych środków transportu zbiorowego lub w miejscach przebiegu tras rowerowych nad rzeką. Istotnym warunkiem planowanych przystanków powinno być ich rozmieszczenie na przeciwnych brzegach tak aby tramwaj wodny był uzupełnieniem dla przepraw osób pieszych lub poruszających się na rowerach. Przystanki będą miały jednolitą architekturę nawiązującą do tradycji marynistycznych. Rolę tramwaju wodnego będą mogły pełnić jednostki pływające zdolna przewozić pasażerów wraz z rowerami. (...)

### **Do rozdziału TRANSPORT WODNY dodać treść:**

(...) Na podstawie przepisów Unii Europejskiej dotyczących realizacji Transeuropejskiej Sieci Komunikacyjnej (TEN-T) istnieje duża szansa budowy w Europie środkowej Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Kanał ten będzie posiadał parametry międzynarodowej drogi wodnej i połączy Odrę w rejonie Kędzierzyna-Koźła z Dunajem i Łabą. W związku z planami UE ważnym dla transportu wodnego działaniem planistycznym będzie możliwość korzystania przedsiębiorstw dolnośląskich i wrocławskich z połączenia wodnego. W tym celu konieczne będzie zabezpieczenie w rejonie Wrocławia terenu pod budowę nowoczesnego, posiadającego międzynarodowe parametry kanału żeglownego. Kanał będzie sprawnym połączeniem Wrocławia z południowymi regionami Europy. Będzie ważnym szlakiem tranzytowym dla wymiany handlowej Azji (Chin) i Europy. Budowa tego połączenia łącząca Odrę z Dunajem i Łabą jest konieczna dla rozwoju gospodarczego UE. Finansowanie Kanału Dunaj-Odra-Łaba odbędzie w dużej części ze środków Wspólnotowych. Kolejnym działaniem w ramach transportu wodnego będzie zaproponowana na Odrze lokalizacja dwóch miejsc w częściach zachodniej i wschodniej miasta, w których powstaną centra logistyczne. Istotną przesłanką tych lokalizacji jest położenie w bezpośredniej bliskości akwenu komunikacyjnego i możliwość prowadzenia

przeładunków w transporcie drogowym, kolejowym i wodnym. Zaproponowane lokalizacje powinny być odpowiednie dla magazynowania różnorodnych ładunków pod dachem i na powietrzu, w tym magazynowania i przeładunku kontenerów. Dodatkowym atutem lokalizacji centrów logistycznych będzie możliwość przeładunku towarów metodą Ro-Ro oraz materiałów niebezpiecznych i odpadów komunalnych. Ze względu na duży wskaźnik bezpieczeństwa transport wodny jest najbardziej odpowiednim do przewozu ładunków niebezpiecznych i odpadów komunalnych. Centra mogą służyć do przeładunku gazu płynnego z planowanego w Świnoujściu Gazportu. Wyposażenie centrów w nabrzeża Ro-Ro umożliwi skierowanie części transportu kołowego na statki zmniejszając w ten sposób w mieście m.in. natężenie ruchu, emisję spalin, ilość wypadków drogowych oraz natężenie hałasu. Priorytetem będzie lokalizacja centrum logistycznego po stronie wschodniej miasta. Może ono mieć ogromne znaczenie dla miasta po wybudowaniu planowanego przez UE Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Do czasu budowy zachodniego centrum logistycznego jego rolę przejmie istniejący Port Miejski, jako wewnętrzne centrum spełniające uwarunkowania określone dla centrów logistycznych. Odra w przeciwieństwie do rzek zachodnioeuropejskich zamarza rok rocznie. Dla prowadzenia transportu osób i ładunków oraz dla schronienia się jednostek służących do utrzymania szlaku żeglownego, do jego modernizacji, czy remontu konieczne jest aby rzeka ta posiadała porty zimowiska. Porty te pełnią funkcje schronisk w okresie zimowym kiedy rzeka skuta jest lodem. We Wrocławiu portami zimowymi są Osobowice I i Osobowice II. W związku z tym akweny te powinny być tak zagospodarowane aby w okresie zimowym mogły być wykorzystywane jako schroniska dla statków prowadzących transport wodny oraz jednostki służących do utrzymania i modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej. (...)

### **Do rozdziału MIASTO TURYSTYCZNE dodać treść:**

(...) Potencjał turystyczny Odry jest znaczny. Wydaje się, że wykorzystywany jest w niewielkim stopniu. Sposobem na rozpoczęcie korzystania z potencjału turystycznego rzek

będzie zainicjowanie budowy ogólnie dostępnych miejsc postojowych wyposażonych w media i infrastrukturę dla kajaków, łodzi, jachtów i różnej wielkości statków. Ważnym elementem turystyki wodnej będzie utworzenie szlaków dla kajaków oraz łodzi motorowych. Uzupełnieniem tych szlaków powinny być trasy rowerowe i miejsca w których korzystający z kajaków czy łodzi będą mogli przesiąść się na rowery. Szlaki będą korzystały z powstających przystani, zostaną zaplanowane i naniesione na mapę. Istotne znaczenie turystyczne będzie miał utworzony w ramach transportu publicznego tramwaj wodny. Jak się wydaje tramwaj ten tylko w niewielkim stopniu będzie zaspakajał potrzeby komunikacyjne mieszkańców. Znaczniejszą jego rolą będą walory turystyczne i promocyjne dla miasta. Ważnym zadaniem będzie wytypowanie na obszarze miasta akwenów przeznaczonych dla szkolenia oraz dla szybkich jednostek pływających takich jak skutery wodne, ślizgacze czy narty wodne. Ze względu na bliskość do centrum miasta oraz warunki bezpieczeństwa najbardziej przydatnym do celów szkoleniowych jest akwen Osobowice I. Wspólnie z właściwymi organami państwo przywrócona zostanie możliwość trenowania i rozgrywania regat wioślarskich na kanale powodziowym. Ten akwen w okresie międzywojennym służył jako regatowy tor wioślarski. Potencjał turystyczny Odry to nie tylko turystyka uprawiana przez jego mieszkańców istotna jest turystyka z zewnątrz. W bezpośredniej bliskości Wrocławia leżą Górny Śląsk i Brandenburgia. W Brandenburgii zarejestrowanych jest kilka tysięcy jachtów, które po stworzeniu w mieście odpowiednich warunków mogą przyplłynąć Odra i dwoma wodnymi połączeniami Kanałem Odra-Szprewa oraz Kanałem Odra-Hawela. (...)

#### **Do rozdziału WYPOCZYNEK dodać treść:**

(...) Na obszarach zalewowych rzek na tzw. polderach gdzie zgodnie z wymogami ochrony przed powodzią nie powinny rosnąć drzewa, krzewy czy wysokie trawy należy zaplanować budowę ciągu plaż miejskich. Plaże powinny mieć podłoże piaszczyste i być wyposażone w infrastrukturę tj gastronomię, kosze do opalania, parasole, wypożyczalnie

sprzętu pływającego oraz otwarte pływalnie urządzone w pływających na rzece zbiornikach przycumowanych do brzegu rzeki. Takie rozwiązanie dla pływalni ułatwi spełnienie wymogów sanitarnych związanych z czystością wody. Budowle infrastruktury plaż miejskich powinny mieć identyczną architekturę jak budowle przystani rzecznych tj. powinny być lekkie i nawiązywać do tradycji wodniackich miasta. Do lokalizacji plaż miejskich najlepiej nadają się poldery położone przy Kanale Nawigacyjnym, Kanale powodziowym, Kanale Miejskim czy Odrze sportowej (...)

#### **Dodać część MIASTO RZEK**

(...) Rzeki to nawiązanie do utrwalonych tradycji miasta, gdyż są one jednym z bardziej charakterystycznych elementów miasta. Wrocław leży nad pięcioma rzekami i ma ponad sto mostów. Akweny przepływające przez miasto mają różny status funkcjonalny oraz prawny są: drogami wodnymi, pełnią funkcję kanału ulgi lub są rzekami, na których bez przeszkód może być uprawiana turystyka i rekreacja wodna. Wzrasta zainteresowanie rzekami zarówno mieszkańców Wrocławia jak i turystów przyjezdnych. Zwiększa się liczba osób odpoczywających na wodzie, zwiedzających miasto od strony wody, uprawiających sporty wodne. W centrum miasta został oddany do użytku zamknięty dla celów żeglugowych od 1945 r. Śródmiejski Węzeł Wodny. Zainteresowanie rzekami obejmuje także sferę gospodarczą. Oprócz prowadzenia tradycyjnych działalności polegających na przewożeniu ładunków, osób, działalności portowej, budowie i remoncie statków, planowane są nowe inicjatywy gospodarcze związane ze stałym postojem na rzece statków restauracji, statków z miejscami sypialnymi (statki takie nazywane są Botelowcami), budowie osiedli domów na wodzie, energetyce wodnej. Istotnym elementem działań ma być tzw. wejście miasta na rzeki. Oznacza to stworzenie warunków do realizację celów gospodarczych i rekreacyjnych aspiracji miasta przez rozwój infrastruktury punktowej i liniowej rzek. Wejścia miasta na rzeki wymaga zagospodarowania przestrzeni nadbrzeżnych zarówno od strony lądu jak i od strony wody. Do ważniejszych zadań w ramach rozwoju infrastruktury

punktowej należy rewitalizacja oraz budowa nowych miejsc dla postoju dużych statków wycieczkowych tzw hotelowców, postoju i przeładunku statków towarowych (centra logistyczne i nabrzeża przeładunkowe), prowadzenia działalności stoczniowej, postoju restauracji, domów na wodzie, tramwaju wodnego, jachtów i niewielkich jednostek pływających. Istniejącą oraz nowo powstającą infrastrukturę punktową tj. nabrzeża, centra logistyczne, przeładownie, postojowiska, zejść do wody należy wyposażyć odpowiednio w urządzenia i media umożliwiające korzystanie z niej od strony wody. Do podstawowych urządzeń i mediów należą urządzenia cumownicze, oświetlenie, podłączenia do prądu, do instalacji komunalnych, urządzenia do poboru paliwa i wody pitnej, do wodowania i wyciągania jednostek z wody (tzw. slipy). Warunkiem niezbędnym infrastruktury punktowej rzek ma być ich publiczny charakter, a więc powinna ona być dostępna dla wszystkich korzystających. Ogólna dostępność tej infrastruktury nie oznacza, że korzystanie z niej powinno być wolne od opłat. Istotne jest wypracowanie charakterystycznego dla miasta oraz rozpoznawalnego na zewnątrz jednakowego stylu architektonicznego niewielkich, tanich i lekkich budowli nadbrzeżnych służących jako przystanki, wiaty, magazynki na sprzęt i in. nawiązującego do dawnych tradycji wodniackich miasta. W ramach Studium zostaną zaplanowane miejsca infrastruktury punktowej. Wzrost zainteresowania walorami gospodarczo-rekreacyjnymi Odry wymusza także dbałość o tzw. infrastrukturę liniową tj. o drogi wodne, kanał ulgi i inne rzeki. Dla sprawnej realizacji celów należy wspólnie z właściwymi organami zwiększyć troskę o utrzymanie tej infrastruktury. Ważnym elementem utrzymania dróg wodnych i rzek są przekroje akwenów (szerokość i głębokość). Obecnie splót różnych okoliczności wyłączył z użytku jeden z ważniejszych akwenów Kanał Miejski. Istotnym elementem wpływającym na infrastrukturę liniową są śluzy żeglugowe. Obecnie część śluz wrocławskich jest wyłączona z eksploatacji co uniemożliwia żeglugę. Dbałość o te parametry poprawi warunki żeglugi oraz zwiększy bezpieczeństwo powodziowe. Istotnym elementem infrastruktury liniowej jest planowanie nowych kanałów żeglugowych i

ulgi. Miasto w celu nawiązania do wodniackich tradycji, zwiększenia bezpieczeństwa osób korzystających z wody oraz dla promocji transportu wodnego jako najbezpieczniejszego i ekologicznego środka transportu przystąpi do inicjatyw promocyjnych organizowanych w sąsiednich miastach oraz powróci do tradycji obchodu Dni Odry.(...)

### **Do rozdziału OCHRONA PRZECIWPOWODZIOWA dodać treść:**

(...) Podstawowym elementem ochrony miasta przed powodzią powinien być wybudowany w jego okolicach kanał ulgi. Kanał pozwoli na skuteczniejszą ochronę miasta przed powodzią. Powódź z roku 1997 i przekroczenie wody powodziowej w rejonie miasta o blisko 1000 m<sup>3</sup>/s udowodniła, że należy radykalnie niż do tej pory zabezpieczyć miasto przed wielką wodą. Takim zabezpieczeniem miasta jest budowa dodatkowego kanału ulgi, który przyjmie nadmiar wody przed granicami miasta i wprowadzi ją do koryta rzeki poza jego granicami. Dodatkowymi korzyściami z zagwarantowania miejsca pod budowę kanału ulgi będzie zapewnienie miejsca dla budowy sąsiadującego z nim posiadającego międzynarodową klasę kanału żeglugowego. Kanał ulgi i kanał żeglugowy będą dodatkowo akwenami przeznaczonymi do wypoczynku, uprawiania turystyki i sportów wodnych. Ważnym elementem ochrony przed powodzią są poldery. Aby te suche zbiorniki mogły w dobry sposób wypełniać swoje przeciwpowodziowe zadania należy likwidować wszelkie elementy utrudniające gromadzenie i swobodny przepływ wód powodziowych. Miasto w porozumieniu z właściwymi organami ustali uwarunkowania i kierunki zagospodarowania przestrzennego tych miejsc. Przykładem właściwego zagospodarowania polderów może być realizacja planu plaż miejskich.(...)

W przeszło tysiącletniej historii miasta: rzeki, tradycje wodniackie i mosty były najbardziej charakterystycznym i rozpoznawalnym w Europie symbolem Wrocławia. Warto podjąć próby planowania i promocji miasta przez jego silne związki z akwenami.

*Jan Pyś*



Bocznokołowy prom w Nieszawie

## Postęp techniki przeciw eutanazji

Wieczorem dyskutowaliśmy jak zwykle z żoną o tym i o tamtym ...

Dochodząc do jakże delikatnego tematu eutanazji, o wyborze między życiem a śmiercią, powiedziałem:

– Nie pozwól mi żyć w takim stanie, bym był zależny od jakichkolwiek urzędzeń i karmiony przez rurkę z jakiejś butelki. Jeśli przyjdzie mi znaleźć się w takiej sytuacji, lepiej odłącz mnie od urzędzeń, które trzymają mnie przy życiu”.

A ona wstała, wyjęła mi z ręki komórkę, wyłączyła telewizor i peceta, a piwo wylała do zlewu ...

Jak ona mogła ?!

Tekst przechwycony z „Internetu” opatrzył tytułem i przedstawił Szerokiej Publiczności –

*Kpt „Nemo”*

Ku przestrodze: zwracajmy uwagę na wypowiedziane słowa i zawarte w nich życzenia. Czasami one spełniają się natychmiast.

**Korespondencje prosimy kierować na adres:**

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

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

**Mecenas Biuletynu: Odratrans Stocznia SA, Malbo Sp z o.o., Fundusz Regionu Wałbrzyskiego,  
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Gdańskie Melioracje Sp. z o.o.**