

# PROSTO Z POKŁADU



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

Biuletyn Nr 84–85

Rok VIII

Sierpień–Wrzesień 2010 r.

## Petersburski Aerosalon

Po raz pierwszy od 100 lat Sankt Petersburg stał się areną Międzynarodowej Wystawy Lotniczej („InterAeroCom”, 12-15 sierpień 2010). Tak upamiętniono stulecie Pierwszej Międzynarodowej Wystawy Lotniczej z 1910 r. Protektorami Wystawy stali się i Prezydent Rosji, i Premier i mer St. Petersburga. Otwierał ją lotnik kosmonauta Igor Pietrowicz Wołk, znany nam z odwiedzin we Wrocławiu w 2003 r. W 1985 r. na pokładzie Salut-7 dokonał 155 okrążeń Ziemi. Lot ten był o tyle sensacyjnym, że Wołk i 5 jego kolegów przez kilka minut obserwowali niezwykle zjawisko kosmiczne, które niektórzy skłonni są interpretować w kategoriach kosmicznych UFO, inni zaś aniołów. Jakby nie było w ZSRR spotkanie załogi Saluta z „UFO” utajniono. Otwierał Aerosalon i Wadim Bazykin, zasłużony lotnik Rosji, pilot śmigłowca, z którym wielokrotnie miałem okazję latać nad St. Petersburgiem, a w 2004 r. odbyłem z nim frapujący przelot do monasteru na wyspie Waalam, na jez. Ładoga, w okropnych warunkach atmosferycznych. Później przywiązany do liny szybowałem jak ptak nad archipelagiem, nad monasterem, końskimi stajniami, sadami, osadą, zaklinając dwa gigantyczne świerki, które z szybkością meteorytu, dziwnie, na mojej wysokości zbliżały się, a śmigłowiec nade mną leciał dalej jakby nic. Spotkania z Wadimem zawsze były niezwykle. Dzisiaj jest dyrektorem Wydziału Transportu zarządu miasta St. Petersburga, ale ułańska fantazja go nie opuściła.

Gigantyczne pożary pod Moskwą sprawiły, że w tamtym kierunku odwróciła się uwa-

ga i Prezydenta i Premiera. Ranga petersburskiego Aerosalonu z godziny na godzinę spadała. Wystawców pojawiło się co prawda kilkudziesięciu, ale poza konsorcjum śmigłowcowym drugiej, a może i trzeciej nawet rangi. Nawet Petersburg, miasto o tak bogatej karcie przemysłu lotniczego i kosmicznego nie znalazł właściwej reprezentacji. Nieco lepiej zaprezentowały się organizacje społeczne, zwłaszcza Aeroklub, a także Uniwersytet Lotnictwa Cywilnego, z najbogatszą ekspozycją odwołującą ku pamięci kolebki rosyjskiej aeronautyki i lotnictwa. Hitami były rekonstrukcje samolotów Nieuport -17, kultowego dla lat I wojny światowej i Farmana IV z 1910 r., dzieło Georgija Władimirowicza Galli, z którym współpracuję od wielu lat. Samolot to ważny również dla nas Polaków. To ten typ statku powietrznego produkowała warszawska Awiata (1910-1912), pierwsza na ziemiach polskich fabryka samolotów, prowadząca również Szkołę Pilotów i bogatą działalność popularyzującą technikę lotniczą. Nie tak dawno, wraz z G.W. Gallim podziwialiśmy w paryskim Musee de l’Air samolot braci Voisin, archeotyp Farmana, samolot unikatowy tym, że jest rekonstrukcją wykonaną w 1919 r. aparatu, który George Legagneux demonstrował jesienią 1909 r. w Warszawie, a następnie w St. Petersburgu.

Zanim Farman stanął w hali wystawowej przez dwa dni pracowaliśmy na daczce w Mielnicy, 70 km. od Petersburga, szlifując stójki, żebra, dźwigary. Później noc poświęcona na montaż klatki skrzydeł – ledwie, i dni Wysta-

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



Igor Wołk otwiera Aerosalon



Przy Farmanie. Od lewej G.W. Galli

wy – niemniej pracowite. Na dwie godziny przed zakończeniem ekspozycji stał przed nami Farman z przednim sterem wysokości i z klatką usterzenia ogonowego. Jeszcze bez podwozia, ale będzie je już miał na Wystawie w Gatczyźnie, 18 września 2010 r. organizowanej z okazji stulecia lotnictwa w Gatczyźnie, słynnej Szkołą Aeronautów Wojskowych i Oficerską Szkołą Lotniczą, powstała właśnie w 1910 r., a przewinęło się przez nią i wielu Polaków, m.in. Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz, Grzegorz Piotrowski, Lew Maciewicz, Jan Wołowski – od 1913 naczelny inżynier Parku Lotniczego Szkoły, z aeronautów zaś i Piotr Iżewski, i Hipolit Łossowski i Feliks Bołsunowski – dwaj ostatni kształtujący od 1918 r. zręby polskiej aeronautyki wojskowej. Spacerując po Gatczyźnie widzimy liczne domy pionierów lotnictwa rosyjskiego, niektóre – jak dom ojca aeronautyki rosyjskiej gen. Aleksandra Kowanko spłonęły, całkiem niedawno, ale też cena działek budowlanych w Gatczyźnie sięga zenitu. W pobliżu pałacu cara Pawła znajdujemy i pomnik wzniesiony ku czci Polaka – Stefana Drzewieckiego, ojca rosyjskiej żeglugi i floty podwodnej, który tutaj, w wodach jez. Srebrnego w 1881 r. zaprezentował carskiej parze swój okręt podwodny, pierwszy wprowadzony w świat na uzbrojenie marynarki wojennej, i to aż w 50 egzemplarzach. A Drzewiecki zapisał się również w dziejach europejskiej i rosyjskiej myśli lotniczej, dość powiedzieć, że w 1880 r. wraz z Dmitriem Mendelejewem tworzył VII Oddział Żeglugi Powietrznej przy Wszechrosyjskim Cearsarskim Towarzystwie Techników i przez wiele lat kierował prowadzonymi pod auspicjami

Oddziału studiami naukowymi i badaniami na polu aerodynamiki eksperymentalnej.

Salonowi Lotniczemu towarzyszyła Konferencja, całkiem interesująca, tak jak i Aerosalon poświęcona problematyce regionalnego lotnictwa i aeronautyki. Celem bowiem przedsięwzięcia było rozważenie możliwości rozwoju regionalnego lotnictwa pasażerskiego i transportowego, a problematyka ta w wypowiedziach licznych referentów wydaje się kształtować w przyszłości strategiczne kierunki polityki technicznej Rosji na polu lotnictwa cywilnego. Mowa była w tym kontekście o rosyjskim i międzynarodowym rynku lotniczym i tendencjach jego rozwoju, możliwościach wymiany doświadczeń między towarzystwami lotniczymi, wykształceniu płaszczyzn współpracy.

Ale clou imprez towarzyszących był okrągły stół poświęcony kwestii kreowania w St. Petersburgu Narodowego Muzeum Lotnictwa. Prowadził go Witalij Władisławowicz Lebediew, a obok mnie głos zabierali m.in. Wadim Rostisławowicz Mikheev – znany rosyjski historyk lotnictwa, Dmitrij Mitjurin – publicysta, kilku petersburskich muzealników i historyków lotnictwa. Jak to zwykle przy takich okazjach bywa, każdy pozostał przy swoim, ale miejmy nadzieję, że sprawa ruszy z miejsca a w przyszłym muzeum godne miejsce znajdzie również polski udział w narodzinach i rozwoju lotnictwa cywilnego i wojskowego Rosji. Dość powiedzieć, że z początkiem 1911 r. Rosja posiadała 31 pilotów, w tym 11 było Polakami. Stefan Drzewiecki zapisał się na gruncie rosyjskim jako wybitny uczyony i wynalazca lotniczy, twórca nowoczesnej teorii śruby okrętowej i śmigła lotniczego, konstruk-

tor oryginalnego samolotu samostatecznego. Witold Jarkowski zyskał miano jednego z pionierów przemysłu lotniczego Rosji, o polskich karierach na polu nauki, przemysłu, sportu, lotnictwa wojskowego Rosji długo można by mówić.

Czas na wystawie szybko upływał, w wirze przyjacielskich dyskusji, wymiany informacji, książek i publikacji. Toczyły się w cieniu ciekawych pokazów akrobacji lotniczej, wykonywanych tak na samolotach sportowych jak i bojowych. Dech w piersiach zatykały pokazy zespołowe, a tłumy otaczały kilka balonów na uwięzi, łaknąc spojrzenia na tereny wystawowe z lotu ptaka, na Nową i dawny port rzeczny. Stąd w końcu uczestnicy Konferencji udali się w rejs Nową, aż po Smolny. Opuściliśmy statek przy Pałacu Zimowym, oddając się niekończącej dyskusji. A oprawy ku takiej Petersburg nie skąpi.

Następne dni szybko upłynęły na spotkaniach w Muzeum Wody, urządzonego w starej wodociągowej wieży ciśnień z 1862 r., w

zwartej z nią dawnej kotłowni i stacji pomp i w podziemnym zbiorniku wody czystej, zamienionym na imponującą ekspozycję multimedialną, czy jak dawny warsztat na centrum ekologiczne adresowane do dzieci. Niemniej imponującym okazało się spotkanie z działającym od ledwie 3 miesięcy muzeum starych samochodów i broni białej, staraniem Igora Korowina urządzonego w dawnym manège, tuż przy cerkwi zbudowanej nad Kanałem Gribojedowa, w miejscu tragicznej śmierci Aleksandra II. Spacer ku Nowej Holandii odkrył ogrom prac prowadzących ku rewitalizacji tego mitycznego dla Petersburga miejsca, już niedługo wielofunkcyjnego centrum kultury. Jeszcze rozmowa o projekcie budowy Muzeum Gazu i współpracy z redakcją „Gazinform”, w końcu chwile w archiwum i bibliotece. Można wracać. Za rok Farman IV wzniesie się w powietrze. Będę czekał na tę chwilę, podobnie jak wielu przyjaciół Georgi Galliego.

*Stanisław Januszewski*

## **Droga wodna Dunaj–Odra–Wisła–Dniestr nawiązanie do artykułu „Połącz Odrę i Dunaj „ (Biuletyn nr 78)**

Chciałbym uzupełnić informacje, które zostały zawarte w w/w artykule. Otóż budowę drogi wodnej Dunaj–Odra–Wisła–Dniestr rozpoczęto w 1904 roku na mocy wniesionego przez c.k. rząd projektu ustawy. Cytat w oryginalnej pisowni :

„Sankcyonowana w dniu 11-go czerwca 1901 Ustawa o Drogach Wodnych (dz.u.p.nr.66) postanawia w par.1-szym budowę :

a) kanału spławnego między Dunajem a Odrą,

b) kanału spławnego między Dunajem a Wełtawą, koło Budziejowic, łącznie z kanalizacją Wełtawy na przestrzeni od Budziejowic do Pragi

c) kanału spławnego między kanałem łączącym Dunaj z Odrą a średnim biegiem Łaby, łącznie z kanalizacją Łaby na przestrzeni od Melnika do Jaromierza

d) spławnego połączenia kanału między Dunajem a Odrą z dorzeczem Wisły, a dalej z odpowiednią spławną przestrzenią Dniestru

Na zasadzie par. 3 utworzono rozporządzeniem ministra handlu z dnia 11. października 1901 „c.k. Dyrekcyę do budowy dróg wodnych we Wiedniu w 1902 roku i kreowano jej ekspozytury w poszczególnych krajach koronnych między niemi galicyjską, w lipcu 1905 roku z siedzibą w Krakowie”.

Przywołam jeszcze dwa paragrafy tejże ustawy :

– par. 7 – „Przy budowie kanałów i kanalizacji należy zatrudniać krajowych techników i robotników, tudzież krajowy przemysł. o ile tylko dałoby się to pogodzić z pomyslnym postępowaniem robót”.

– par. 8 – „upoważnia Rząd do zaciągnięcia pożyczki 4%-wej na pokrycie kosztów budowy, umarzalnej w przeciągu lat 90, z której w pierwszym okresie budowy od 1904–1912 wyda c.k. Rząd maksymalną kwotę 250 milionów koron (nominalnych)”.

W czasie uchwalania ustawy o drogach wodnych projekt kanału Odra–Dunaj–Wisła nie był jeszcze całkowicie gotowy. Przy zało-



zeniu, że kanał miałby długość 400 km (Wiedeń–Kraków), dla spodziewanego przewozu rocznego 4 mln ton należało by doprowadzić 150 mln m<sup>3</sup> wody ze stanowiska szczytowego – odrzucono rozwiązanie Anglobanku z 1873 roku, który zakładał wybudowanie 84 śluz między Dunajem a Odrą. Przyjęto rozwiązanie z maksymalnym wykorzystaniem „kolei statkowych”, które miały pokonywać różnice wysokości do 43 m. Dzięki takiemu rozwiązaniu ilość stopni w kanale od Dunaju do Odry spadła by z 84 do 8 (projekt firmy Hallier & Dietz-Monnin).

C.K. Dyrekcyja wypracowała następujący, zatwierdzony przez ministerstwo handlu, program budowy który miałby być realizowany w latach 1904–1912:

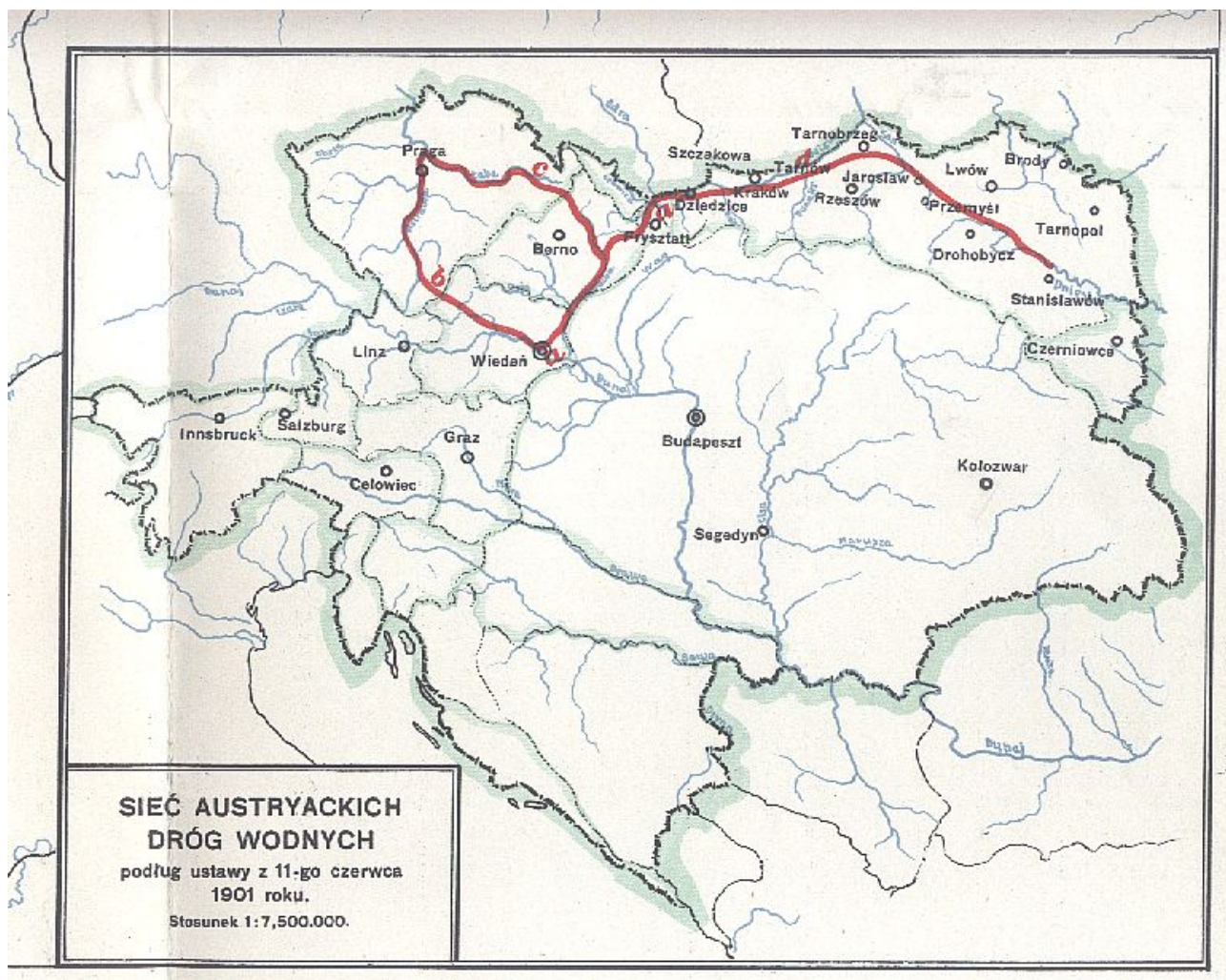
1. Wybudowanie kanału spławnego Dunaj – Odra – Wisła z kanalizacją Wisły w Krakowie.
2. Kanalizacja Wełtawy w obrębie Pragi.

3. Kanalizacja Łaby w jej biegu średnim od Melnika do Jaromierza.

W roku 1910 postęp robót był następujący – rozpoczęto kanalizację Wełtawy w obrębie Pragi i Łaby, rozpoczęto kanalizację Wisły w obrębie Krakowa i budowę przegrody na Bystrzycze (Morawy).

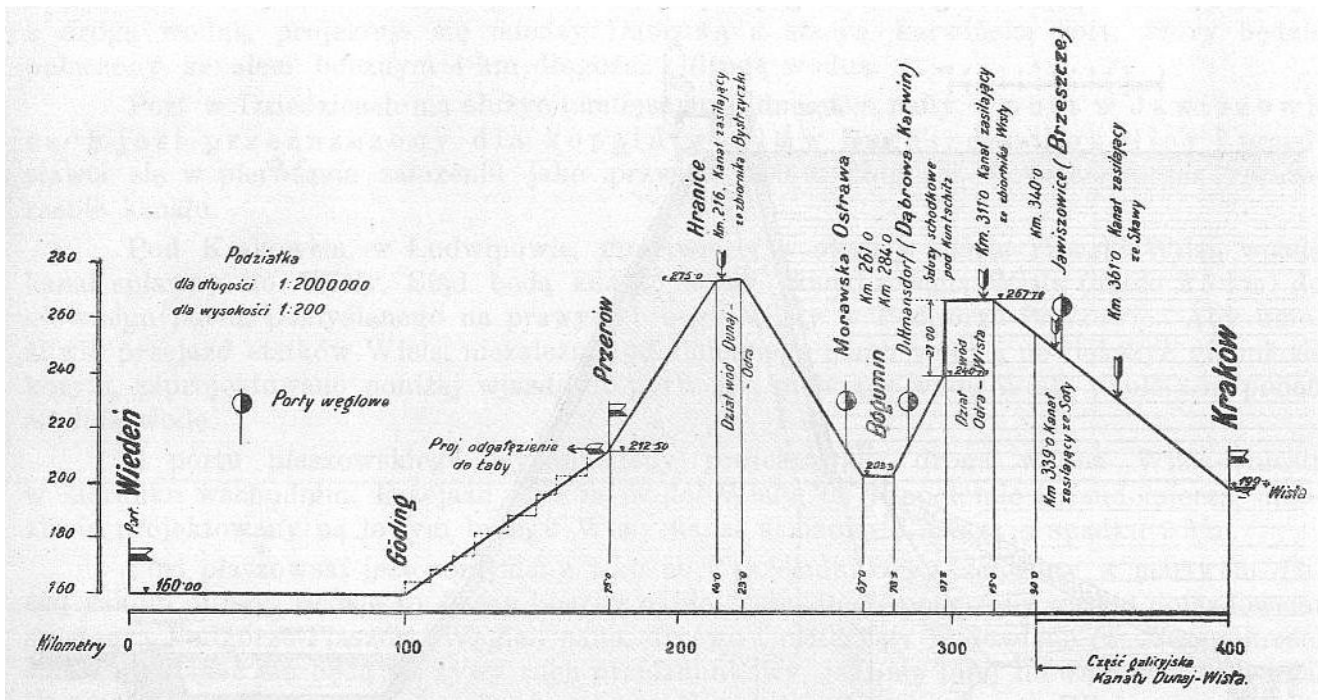
Ciekawym rozwiązaniem była podnośnia typu Habsburg, o której pisano: „Od Morawskiej Ostrawy zwraca się trasa kanałowa na wschód i pod miejscowością Pruchna na Śląsku Cieszyńskim wkracza na dział wód 3-ma stopniami szluzowymi po 9 m wysokości [...]. Zamiast owych 3-ech szluz zaprojektowano w tym miejscu podnośnię o skutecznej wysokości 26,7 m – systemu „Habsburg”.

Podnośnia ta jest walcem poziomo ułożonym, obracalnym około osi; na średnicy walca dyametralnie rozłożone znajdują się rury wypełnione wodą do takiej głębokości, by w nie mogły wjeżdżać łodzie. Przez obrót walca

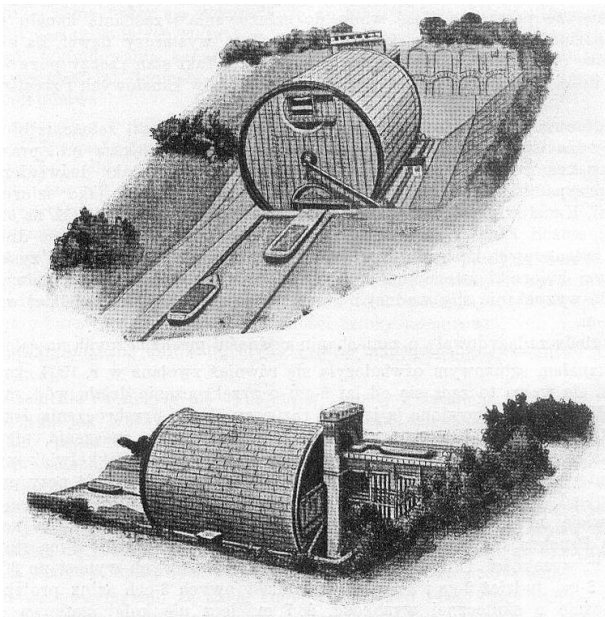


Mapka poglądowa drogi wodnej





Profil podłużny drogi wodnej Wiedeń – Kraków



Widok perspektywiczny podnośni Habsburg

o 180° łódź znajdująca się w rurze dolnej podnosi się do poziomu górnego, łódź nadjeżdżająca z góry umieszczona w rurze górnej obniża się do poziomu dolnego kanału. Podczas obrotu walca łodzi znajdują się zawsze w położeniu poziomym dzięki temu, że rury na łodzi wypełnione są wodą, jakkolwiek same otwory statkowe wykonują – rzecz jasna – również pół obrotu przy wznoszeniu się lub opadaniu”.

Nie wszystkie śmiałe projekty budowy dróg wodnych spoczęły na zawsze na dnie szuflad. Przedstawiony wyżej projekt doczekał się przynajmniej rozpoczęcia i w jakimś stopniu zmaterializował się.

Andrzej Sobolewski

## Zielone piekło Gujany

Plusk... plusk... plusk... Miarowo uderzam wiosłem o wodę, mozolnie posuwając kajak po leniwym nurcie rzeki. Pnącza zwisają nisko, tworząc nieprzebraną zasłonę, przez którą ledwo przeciska się światło dnia. Wokół panuje półmrok, a atmosfera jest gęsta od zawieszonych w powietrzu wilgoci. Znosi się na deszcz. Nie widać prawie żadnych zwierząt.

Tylko motyle i kolorowe ptaki burzą monotonię zielonej gęstwiny. Plusk... plusk... plusk... Kolejne pociągnięcia wiosłem. Nie rozmawiamy ze sobą prawie wcale. Bartek, siedzący z tyłu kajaka też nie ma ochoty na rozmowę. Przez kilka tygodni wspólnej wędrówki wyczerpaliśmy już wszystkie tematy. Od dwóch tygodni rozmawiam właściwie tyl-

ko o jednym. Jedzenie. Czy to podczas wiosłowania, czy podczas krótkich pauz, które robimy co godzinę, czy wieczorem na biwaku, wieszając hamak – temat jest jeden. Jedzenie. Niewyobrażalne, że można tyle o tym myśleć! Im więcej się myśli o jedzeniu, tym bardziej się go pragnie. A myśli się coraz więcej, bo od kilku tygodni go brakuje. Garść ryżu i łyżka cukru to za mało, żeby zaspokoić głód dorosłego mężczyzny. Ubrania wiszą na nas jak na strachach na wróble, jak szmata na kiju. Ubrania! Łachmany, nigdy nie wysychające, przemoczone, gnijące, rozłazące się w szwach... Kątem oka dostrzegam nagły ruch po prawej stronie. Z drzewa spada ciemny cień. PLUSK! Woda bryzga szeroko. Pobudza to do życia inny cień, udający do tej pory kłodę drewna. Powoli zmykają i otwierają się wyłupiaste oczy osadzone nad długim, wąskim pyskiem kajmana. Nawet nie jest duży – nie ma więcej niż półtora metra. Mógłbym go dosięgnąć piórem wiosła. Tylko po co? On nie zaczepia nas, my jego. Co innego, gdybyśmy mieli ze sobą broń – nie zostawilibyśmy takiego przysmaku przepływającego obok nas! Parę tygodni temu, gdy byliśmy jeszcze z przewodnikami indiańskimi, nie mieliśmy problemu z pożywieniem. Mieliśmy ryby złowione w sieci, trafiły się ptaki upolowane z radzieckiej śrutówki. Próbowaliśmy też trafić kajmana, ale nie wiem, czy strzał był chybiony, czy trafiony zwierzak utonął. To było przy Degrad Claude, miejscu śmierci Raymonda Maufrais, które-

go śladami poruszamy się. Nie przebrzmiał jeszcze huk strzału, gdy wszyscy rzuciliśmy się do wody, próbując schwycić małego kajmana, który (w końcu już nie wiem – trafiony, czy tylko przestraszony) zsunął się do wody tuż nad kataraktą. Z pół godziny brodziliśmy po kolana w wodzie, szukając gada, ale bez skutku. Przeszukaliśmy też rzekę poniżej katarakty. Wtedy już od dwóch dni nic nie udało się upolować i żywiliśmy się tylko ryżem, maniokiem i ostatnimi puszkami mięsa. Następnego dnia opuścili nas przewodnicy. Odpłynęli swoją pirogą, a nasza czwórka, z dwoma kajakami, miała przedzierać się dalej, przez góry wododziałowe, żeby po ich przebyciu samodzielnie już powrócić do Cayenne. Teraz, znużeni dżunglą, głodem, wilgocią, przedzieramy się z powrotem w kierunku Camopi, wioski indiańskiej na granicy z Brazylią. Przedzieramy się pokonani przez dżunglę i własne słabości. Staramy się powrócić, przetrwać... Na nic zdała się nowoczesna technika. Poszycie dżungli jest tak gęste, że nie przebija się nie tylko światło dnia, ale też sygnały radiowe do GPS i telefonu satelitarne. Nie wiemy dokładnie, gdzie się znajdujemy. Najważniejsze to płynąć z prądem rzeki.







Wtedy na pewno dotrzemy do cywilizacji. Będziemy mogli wreszcie najeść się do syta, zdjąć buty z gnijących stóp, będziemy mogli odpocząć od wyczerpującego siły wiosłowania, budowy obozowisk, rozpalania ognia, wyrąbywania maczetą ścieżki... Tak, nawet na rzece musimy sobie wyrąbywać ścieżkę. Gęsta, zachłanna dżungla stara się pochłonać, pokryć zielonym gąszczem wszystko, nawet rzekę. Rzekę, dzięki której przecież trwa, rozwija się, żyje...

Swojego wiosła używam jak pagaja. Kilka dni temu, gdy szliśmy przez dżunglę, spadła



mi na ramię wielka mrówka. Owad przebił się kleszczami przez ubranie i ukąsił mnie. Ból praktycznie sparaliżował mi połowę ciała. Nie byłem w stanie unieść ręki uzbrojonej w maczetę. Naszą ostatnią – resztę pogubiliśmy w dżungli. W tym dniu był już to koniec wędrówki. Szliśmy od samego rana, a do zmroku nie zostało więcej niż godzina. Trzeba było rozejrzeć się za miejscem na biwak. Uszliśmy zaledwie trzy kilometry. Przez cały dzień trzy kilometry... Wydawać by się mogło, że to niewiele, ale to i tak niezły wynik, gdy weźmie się pod uwagę fakt, że każdy krok trzeba dosłownie wyrąbać w gęstej ścianie splątanych kolczastych krzewów, przerośniętych lianami, czasami trzeba ominąć zwalone, ogromne drzewo. Obejście drzewa zajmuje nierzadko nawet godzinę. Cały czas naprzód. Oczy za-



lewa pot. Odrobinę ulgi przynosi rześista ulewa, która obniża na chwilę temperaturę powietrza, ale po niej robi się znów parno i duszno. Pierwsze kroki w dżungli przepełnione były obawą przed ukąszeniami jadowitych węży, przed spotkaniem z jaguarem, pajakami. Pierwsze dni na wodzie niosły inne obawy, inny strach zaglądał w oczy... Anakondy, kajmany, piranie... Teraz to wszystko odpłynęło gdzieś, spowszedniało... Pozostało tylko znużenie, głód i ból. I codzienne wygrzebywanie kolców z poranionych dłoni. Z czego składa się dżungla? Głównie z kolców i robactwa... Tak! Co rusz ubranie ciągnie jedna lub druga kolczasta gałąź, w ręce wpijają się kolce innej rośliny, plecak lub niefrasobliwie zawieszony na wierzchu oporządzenie pada ofiarą chwytliwych kolców jeszcze innej rośliny... I wszędzie dookoła wszystko pełza. Uważaj gdzie siadasz! Uważaj, gdzie kładziesz plecak! Dokładnie zawiąż moskitierę nad hamakiem! Nie zostawiaj butów na ziemi – zawieś je na sznurkach od hamaku! Każda z tych przestróg jest lekcją, jakiej nauczyliśmy się podczas pobytu tutaj. Lekcją, jaką dała nam dżungla. Gujana Francuska – chyba najmniej przyjazne miejsce na ziemi. Czy można marzyć o tym, żeby się tutaj znaleźć? Można, bo właśnie marzenia nas tutaj przygnały. Teraz mamy

jeszcze inne marzenia. O suchych butach. O shake'u z McDonalda. O szarlotce z lodami i bitą śmietaną. O schabowym z ziemniakami. O chrupiącej, świeżej bułce posmarowanej masłem i nakrytej wielkim, różowym plastrem szynki... Czy nie mówiłem, że myśli krążą uparcie wokół jedzenia? Coraz częściej i coraz bardziej uparcie. Dzisiaj rano zjedliśmy ostatnie drobiny cukru. Został już tylko ryż. Jeszcze osiem garści. Zapas na dwa dni. Ale mamy też szansę, żeby dzisiaj wieczorem dotrzeć do wioski Camopi. Wczoraj wypłynęliśmy z Petit Tamouri na Gran Tamouri a potem na Camopi. Rzeka rozlewa się już dużo szerzej, ale nurt jest też wolniejszy. Mamy jednak szansę, żeby dzisiaj dopłynąć do jej ujścia do Oyapok. W widłach tych rzek, na granicy Gujany Francuskiej z Brazylią, położona jest wioska Camopi, gdzie żyją Indianie Emerillon. Jest tam też posterunek Żandarmerii i fort Legii Cudzoziemskiej. Cywilizacja. Nasza szansa na ocalenie...

Plusk... plusk... plusk... plusk... plusk... wiosło ciąży w zmordowanych rękach, ale tam dalej, w dole rzeki, już wkrótce, będziemy mogli najeść się do syta. Plusk... plusk... plusk...

*Arek Pawełek*

## Otwarcie na Europę

**Ze Zbigniewem Garbieniem, prezesem Związku Polskich Armatorów Żeglugi Śródlądowej rozmawia Janusz Kajda**

### **Jak obecny kryzys gospodarczy odczuwają polscy armatorzy żeglugi śródlądowej?**

Kryzys najciężej dotyka małe firmy do kategorii których, należą przedsiębiorstwa prowadzone przez członków związku. Zastanawiamy się jak przeżyć zimową przerwę nawigacyjną, jak spłacić zaciągnięte kredyty, co zrobić, aby utrzymać i nie zwalniać doświadczonych i mających uprawnienia marynarzy. Ciągłe myślimy skąd wziąć niezbędne środki na kolejne remonty klasowe lub dostosowanie wysłużonego najczęściej taboru do nowych wymagań technicznych. O nowej flocie bez finansowego wsparcia możemy zapomnieć. Warunki kredytowe proponowane przez Fundusz Rozwoju Żeglugi nie załatwiają sprawy. Polscy armatorzy, na co dzień pracujący w bardzo trudnych warunkach, wynikających ze

złego, a nawet katastrofalnego stanu technicznego polskich dróg wodnych, muszą szukać ładunków na Zachodzie. Kryzys dotknął także naszych kolegów pracujących stale za granicą. Chodzi tu o drastyczne obniżenie frachtów z powodu spadku podaży ładunków, co prowadzi do bezwzględnej walki na żeglugowym rynku, rosnące koszty eksploatacji statków spowodowane między innymi nowymi wymaganiami technicznymi i wzrostem cen paliwa. W Polsce sprzyjają temu często niespójne i niezyciowe przepisy lub niekorzystna dla armatorów ich interpretacja. Przykładem może być ustawa o akcyzie od paliw żeglugowych, zmuszająca armatorów do wykonywania nielogicznych, dodatkowych czynności biurokratycznych, komplikujących, a nie upraszczających funkcjonowanie firm.



**Wynika z tego, że armatorzy borykają się z wieloma problemami. Zatem jak związek pomaga im w ich rozwiązaniu?**

W minionym roku udało nam się załatwić w części postulatory armatorów. W lipcu 2009 r. ukazała się nowela do przepisów o kwalifikacjach zawodowych, w której postulatory ZPAŚ zostały w całości uwzględnione. Chodzi m.in. o bezterminową wymianę starych patentów i świadectw na nowe, ułatwienie w uzyskaniu patentu kapitana żegluga śródlądowej klasy A, otwarcie drogi do zdobywania kolejnych stopni marynarskich, od stopnia starszego marynarza dla posiadaczy patentów żeglarskich stermotorzysty. Umożliwi to dopływ nowych kadr, gdyż obecnie odczuwamy ich brak.

**Co nie udało się załatwić w 2009 r. z bardzo istotnych spraw mających wpływ na rozwój polskiej żegluga śródlądowej?**

Uczestnicząc w pracach polsko – niemieckiej Grupy Roboczej d/s Żegluga na Odrze Granicznej przedstawiliśmy zestaw problemów związanych z uznawaniem polskich świadectw i kwalifikacji marynarskich, dokumentów statkowych i związanych z tym różnic w interpretacji zapisów umowy polsko – niemieckiej z 1991 r. o żegludze śródlądowej. Problem dokumentów statkowych rozwiązana z opóźnieniem Dyrektywa Techniczna. Pozostaje jednak sprawa uznawania składów załóg i świadectw marynarskich.

Nie udało się nam, nawiązać kontaktu, przede wszystkim mentalnego, z drugim ważnym partnerem ZPAŚ – Krajowym Zarządem Gospodarki Wodnej, będącym organem administracji dróg wodnych. Z nielicznych kontaktów wynika, że w dalszym ciągu obowiązuje w KZGW zasada, że najlepiej na polskich drogach wodnych nic nie robić i nic o nich nie mówić, a żeglugę można uprawiać wtedy, gdy są odpowiednie stany wody. Statki powinnyśmy przystosować do warunków panujących na drogach wodnych, a więc wrócić do średniowiecznych skut i galarów. W takiej sytuacji trudno mówić o normalnej działalności gospodarczej, podpisywaniu długoterminowych kontraktów, planowaniu przewozów czy rozwoju firmy. KZGW dotychczas nie zadbala o prawidłowe warunki egzystowania na polskich drogach wodnych, na których brakuje miejsc postojowych, punktów zdawania śmieci i fekaliów, pobierania wody oraz prą-

du. Nadal będziemy ze zdwojoną siłą walczyć o polepszenie warunków żeglugowych, gdyż jak na razie Polska jest białą plamą na europejskiej mapie dróg wodnych. Musimy wszyscy zrozumieć, że bez właściwego pojmowania słowa gospodarka wodna, nie będzie na naszych rzekach nawet turystyki kajakowej.

**Jak wygląda współpraca z europejskimi organizacjami żegluga śródlądowej?**

Mija rok od momentu, gdy ZPAŚ przystąpił do Europejskiej Organizacji Żegluga ESO. Współpraca rozwija się doskonale. Jesteśmy informowani o wszystkich działaniach związanych transportem wodnym którymi ESO i Europa się zajmuje. Chodzi tu o nowe przepisy, sposoby zwalczania kryzysu. Wiemy jakie regulacje prawne przyjmowane są w Centralnej Komisji ds. Żegluga na Renie, co jest dla nas bardzo ważne, gdyż stanowią one podstawę do powstawania przepisów na szczeblu europejskim. ESO pomaga nam w przedstawianiu naszych postulatów na forum Unii Europejskiej. Dzięki temu w listopadzie 2009 r. uczestniczyliśmy w rozmowach armatorskich z dyrektoriatem do spraw transportu Komisji Europejskiej dotyczących zwalczania skutków kryzysu na rynku żeglugowym, gdzie nasz głos został z uwagą wysłuchany, a przedstawiciel rządu opuścił salę przed przerwą na kawę.

Ostatnio spotkaliśmy się z dwoma związkami armatorów działającymi w Czechach. Okazuje się, że żeglugowcy zza południowej granicy, borykają się z podobnymi, do naszych problemami. Tak jak my dążą przede wszystkim do poprawy żegluga na zaniedbanych drogach wodnych, modernizacji przestarzałej floty. Zaniepokojeni są odpływem kadr do zachodnich armatorów, marginalizacją najbardziej ekologicznego transportu, jakim jest żegluga śródlądowa. Na ostatniej Naradzie Przednawigacyjnej postanowiliśmy, że wspólnie będziemy rozwiązywać nurtujące nas kwestie i cyklicznie się spotykać.

To otwarcie na Europę pomaga nam w dostępie do informacji ułatwiających wypełnianie zadań nałożonych na związek, a także poznanie zasad działania pokrewnych organizacji armatorskich.

**Jakie plany na najbliższą przyszłość?**

Musimy zająć się unifikacją programów nauczania w szkolnictwie zawodowym, a



potem dyrektywą Parlamentu Europejskiego dotyczącą kwalifikacji zawodowych w żegludze śródlądowej. Mamy nadzieję, że będzie sprawniej wdrażana od dyrektywy technicznej. Ważne problemy dotyczące naszej branży w dobie kryzysu, powinny być załatwione w szybkim tempie, a przede wszystkim przyjęcie Polski do Centralnej Komisji ds. Żeglugi na Renie w charakterze obserwatora. Stosowny wniosek w tej sprawie złożyło Ministerstwo Infrastruktury. Jeśli tak się stanie to mogą skończyć się problemy z uznawaniem polskich dokumentów statkowych i załogowych przez administracje wodne państw należących do

Unii Europejskiej. Naszą wspólną sprawą powinna być edukacja społeczeństwa, przedstawianie mu ważkich problemów związanych z wodą. Bowiem gospodarka wodna to nie tylko drogi wodne i najbardziej ekologiczny transport, ale również rozumnie pojmowana ekologia, ochrona przeciwpowodziowa, zaopatrzenie w wodę ludności, stepowanie gruntów, hydroenergetyka i turystyka wodna.

•ródło PGT

### **Zbigniew Garbień:**

Urodził się w 1953 r.

Ukończył Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

Pracował: w Żegludze na Odrze, Odratransie, Żegludze Szczecińskiej na stanowiskach od marynarza do kapitana. Obecnie współwłaściciel firmy Navigar w Szczecinie.

Działalność: w Centralna Komisja Egzaminacyjna, Stowarzyszenie Wodniaków Gorzowskich „Kuna”.

Żonaty, żona Urszula, syn Michał, uczeń liceum.

Hobby: wędkarstwo, działka uprawiana ekologicznie, dobra lektura.

## **BRACTWO MOKREGO POKŁADU** **spotkanie lipcowe**

Rozpoczął się sezon urlopowy więc i u nas zagościł temat ze świata. Nasi moderatory, Basia i Grzesiu Karasiowie z Londynu, zakończyli we Wrocławiu wędrowkę po świecie i przyjęli zaproszenie na nasze spotkanie, dzie-

ląć się swoimi wrażeniami z tej podróży. Zaprezentowali zebranym m. in. Archipelag Hawaï z jego historią, bogactwem przyrodniczym i obyczajowym oraz obiecali, że w sierp-



4838- Rysiu Majewicz, Marek Orłowski, Tadeusz Dobraczyński, Zbyszek Borysewicz



Władek Stypczyński, Witek Samuel, Zbyszek Borysewicz, Władek Chaszczowski





Moderatorzy Basia i Grzesiu Karasiowie z siostrzeńcem Marcinem Kroczakiem ze Szwajcarii, wnukiem naszego brata Staszka Paczeńskiego, ojca Basi



Marcin Kroczak ze Szwajcarii, najmłodszy uczestnik, wyraźnie zadowolony ze spotkania

niu zaprezentują inny zakątek świata, za co z góry dziękujemy.

Gościliśmy także pana Jarosława Bujnickiego, naszego sąsiada, właściciela TAWERNY, który zaproponował współpracę. Jesteśmy radosi z propozycji i ustaliliśmy, że jeszcze w br. jedno ze spotkań Bractwa odbędzie się w TAWERNIE przy klubie AZS.

Przybył także Zbyszek Borysewicz, absolwent TŻŚ z lat 60., z którym wcześniej spotkaliśmy się na Zlocie Absolwentów w m-cu czerwcu i w towarzystwie naszego brata Mirka Golika, z pokładu jego motorówki podziwialiśmy Wrocław od strony wody.

Obaj panowie zgłosili akces przystąpienia do naszego klubu, cieszymy się z tego faktu i liczymy na aktywność w Bractwie.

Nasz brat Tadzio Dobrociński zaproponował aby sierpniowe spotkanie odbyło się w jego włościach w Dobroszowie Oleśnickim; zaproszenie przyjęto z zadowoleniem i spotykamy się u Tadzia w czwartek, dnia 5 sierpnia, o godz.16.00.

Po dłuższej nieobecności spowodowanej niedyspozycją odwiedził nas Władek Styp-

czyński, znana postać w naszej żeglarskiej rodzinie. Władku, życzymy zdrowia i dobrego samopoczucia oraz kontynuowania wspomnień z łodziarki, uprawianej ponad pół wieku.

Rysiu Majewicz mówił o sprawach związanych z gospodarką wodną oraz potrzebie zmian aktów prawnych w tej dziedzinie, a Wojtek Bartosiewicz przekazał dalsze informacje o «domkach na wodzie»; temat jest kontynuowany, a chętnych na ich zakup nie brakuje.

Rafałowi Hordejukowi dzięki «za rejsy» statkami po Wrocławskim Węźle Wodnym dzięki którym co najmniej kilkadziesiąt osób poznało Wrocław od strony wody. Uczestnicy Zlotu Absolwentów TŻŚ tą drogą dziękują za gest i gratisową przejażdżkę. Na Rafała zawsze można liczyć.

Spotkanie, mimo upału, przebiegło w miłej, sympatycznej atmosferze.

Przy okazji apeluję o przekazywanie pamiątek żeglugowych dla tworzącego się muzeum żeglugi śródlądowej; temat wiecznie aktualny.

## spotkanie sierpniowe

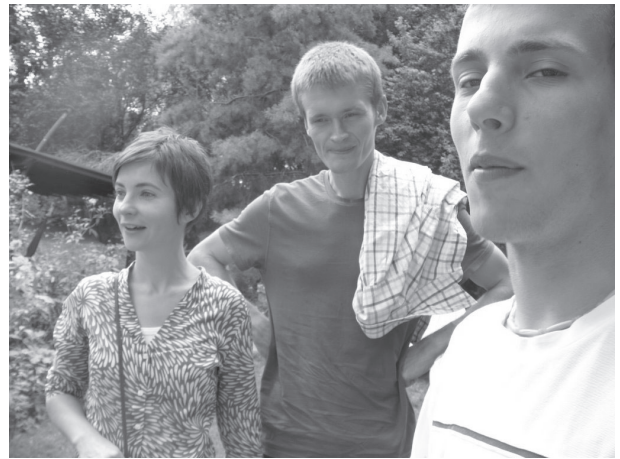
Tym razem spotkaliśmy się u Tadzia Dobrocińskiego w Dobroszowie Oleśnickim, urokliwym miejscu zamieszkania i tworzenia.

Spotkanie, jako, że przebywaliśmy na łonie natury, w ogrodzie państwa Iwony i Tadeusza Dobrocińskich, miało swój szczególny urok.

Panie Ania, Lucyna, Ola, Jadzia i Bronia zadbały o znakomity stół i klimat, a Basia i Grzesiu Karasiowie – moderatorzy spotkania- podzielili się z nami swoimi spostrzeżeniami z wędrówki po świecie. Zwrócili uwagę na zachowania w różnych kręgach kultu-



Nasz brat Staszek Pacześny z małżonką Lucyną



Basia i Grześ Karasiowie, moderatorzy oraz Mateusz najmłodszy brat w Bractwie

rowych, miejscach publicznych, obiektach sakralnych, itp.

Ich opowieści słuchaliśmy z zainteresowaniem zadając pytania dot. różnych tematów.

Wiemy także, że efektem ich podróży może być album/książka, do czego gorąco zachęcamy, a także deklarujemy współpracę. Od Olka Modrzejewskiego z Gdyni otrzymaliśmy dwa



Staszek Pacześny na konstrukcji łotni Tadeusza



To jest dopiero rower...



Tadeusz demonstruje, Władek Chaszczowski i Julek Chwalana podpatrują i nie zawsze zgadzają się z demonstratorem



Model jachtu motorowego Prezydent





Zadowolone panie Ola, Bronia i Jadzia na tle zabudowań szachulcowch posesji



Gospodarze spotkania państwo Iwona i Tadeusz Dobrocińscy

sprawne urządzenia krótkofalarskie, które przekazemy na stan wyposażenia NADBORA. Sądzę, że Jurek Bartoszek, znawca przedmiotu, uruchomi je bez trudu. Olku, dziękujemy Ci za ten dar, jak również podziękuj koledze Grzegorzowi Marusze, ex pracownikowi Dalmoru, aktualnie PMH, który współuczestniczył w wyszukaniu i przekazaniu tych urządzeń, a dowieszone zostały do Wrocławia przez Zbyszka Toporowicza. Natomiast Tadeusz Dobrociński przekazał alternator z przed 2 wojny światowej, niemieckiej produkcji, prawdopodobnie też na chodzie. Gospodarze spotkania, pani Iwona i Tadeusz oprowadzali nas po swojej posesji i ogrodzie prezentując wiele odmian



Uczestnicy spotkania zasłuchani opowieściami Basi i Grzesia

kwiatów i roślin, a Tadeusz, jako człowiek pozytywnie zakręcony, demonstrował swoje modele, wynalazki, opisując ich działanie. Stał nad czymś pracując, a jego życiowa pasja, lotnictwo i spadochroniarstwo, dostarczały nowych tematów do studiów i przemysłów. Sprawy żeglarstwa i jachtingu to także jego słabość dlatego i na tym polu nie pozostaje obojętny.

Innym razem napiszemy o pewnym wydarzeniu, które zdecydowało o tym, że Tadeusz znalazł się na liście rekordzistów w pewnej prestiżowej dyscyplinie, a to bardzo ciekawe.

Sierpniowe spotkanie upłynęło w miłej, piknikowej atmosferze, w pięknej scenerii i pozostanie i na długo w pamięci uczestników.

Pani Iwona i Tadeuszu – bardzo dziękujemy za zgotowanie tego niezapomnianego spotkania i do zobaczenia na NADBORZE lub WRÓBLINIE.

Kolejne, wrześniowe spotkanie odbędzie się na WRÓBLINIE dnia 9 września o godz. 17.00 na, które już dziś zapraszamy.

Na pewno będzie kolejny, podwójny numer naszego biuletynu Prosto z Pokładu, a w nim interesujące wspomnienia Arka Pawełka z kolegami z wyprawy do puszczy amazońskiej, bieżące materiały z życia Bractwa, a także z podróży naszego brata Stanisława Januszewskiego z wyjazdu do Sankt Petersburga w sierpniu br.

Zapraszamy na pokłady naszych statków będących stałym miejscem spotkań Bractwa i sympatyków.

*Zbyszek Priebie  
Bractwo Mokrego Pokładu*

# Kanał Dunaj-Odra-Łaba, od historii do realizacji (cz. I)

## 1. Historia

Historia Kanału Odra-Dunaj jest długa i skomplikowana. O zawłości koncepcji może świadczyć fakt, że do tej pory nie udało się przeprowadzić tego projektu. Perspektywiczne spojrzenie na tę inwestycję pozwala ustalić pięć przyczyn uniemożliwiających budowę Kanału w poszczególnych okresach historycznych<sup>1</sup>.

Trasa między Dunajem i Bałtyk zawsze była ważna dla europejskiego handlu. „Szlak Bursztynowy” łączył dorzecza między Dunajem, oferując prowadzące Bramą Morawską najkrótsze połączenie między południem i północą kontynentu. Pierwsze wzmianki o konieczności budowy drogi wodnej łączącej Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym pojawiły się już za panowania cesarza Karola IV<sup>2</sup> Habsburgowie byli prekursorami zasad nowoczesnej żeglugi. Jako pierwsi podjęli próbę likwidacji jej barier. Państwo Habsburgów budowało kanały żeglugowe, poprawiało rzeki, likwidowało bariery administracyjne. Ten okres był jednym z bardziej sprzyjających rozwojowi wodnych szlaków komunikacyjnych. Jednak do roku 1740 do którego górna część rzeki tzw. Odra śląska należała do państwa Habsburgów zabrakło pewnych warunków, które umożliwiły budowę kanału., barierami były to ogrom przedsięwzięcia oraz liczne zawłości techniczne.

Po roku 1740 w wyniku wojen śląskich Odra niemal w całości była administrowana przez Prusy. Było to państwo potężne gospodarczo i politycznie. Projekt zakładał, że kanał będzie przebiegał przez terytorium kilku państw. Dla jego realizacji niezbędna była współpraca. Niestety Prusy nie były zainteresowane porozumieniem z żadnym z wrogo nastawionych sąsiadów. Polityka Prus była drugą przyczyną w dotychczasowej historii nie wybudowania kanału Odra-Dunaj.

W pierwszej połowie XX w. rozgorzały dwa światowe konflikty zbrojne, których czynnikami uczestnikami były europejskie państwa. Ich nasilenie, zaciekłość i determinacja spowodowały gospodarczy rozkład obszaru przez który miał przebiegać akwen, było to powodem trzeciej w historii przyczyny nie wybudowania kanału Odra-Dunaj.

Kolejnym przedziałem historycznym były lata od 1945-1989 znane jako okres zimnej

wojny. W okresie tym, szczególnie na wschodzie Europy, gospodarka i połączenia komunikacyjne nie miały większego znaczenia. Odra znana była bardziej jako symbol polityczny określający granicę dwóch systemów. Projektowany kanał leżał na obszarach państw, które uczestniczyły w morderczym wyścigu zbrojeń. W konsekwencji wydatki poniesione na zbrojenia spowodowały ich rozpad. Polityka Wielkich Mocarstw była czwartą przyczyną niewybudowania Kanału.

Podnoszenie się z zapaści gospodarczej po zakończeniu zimnej wojny odbywa się w państwach Europy Środkowej w różnym tempie. Nowe warunki i możliwości pojawiły się po przyłączeniu do Unii Europejskiej państw nad którymi planowany jest przebieg kanału. Ten jednolity gospodarczo i stabilny politycznie obszar może wpłynąć pozytywnie na budowę połączenia. Jednak obecnie ogromne znaczenie odgrywa gospodarcza determinacja oraz możliwości finansowe państw zainteresowanych, mogą one być kolejną przyczyną nie wybudowania kanału. Przytoczone powyżej pięć przyczyn, które uniemożliwiły budowę Kanału Odra-Dunaj łączy nadrzędne uwarunkowanie. Przebieg kanału zaprojektowany jest na obszarze od wieków bardzo aktywnym politycznie.

Dla wyeliminowania zagrożeń i w konsekwencji doprowadzenie do realizacji projektu konieczne jest uświadomienie politykom i społeczeństwu o ekonomicznej konieczności budowy tego transportowego połączenia.

## 2. Współczesność

W roku 2004 Polska wstąpiła do Unii Europejskiej. Jednym z wymogów przystąpienia była implementacja dorobku prawnego Unii do naszego prawodawstwa. W dniu przystąpienia Polski do UE uchwalone były dwie istotne decyzje, których realizacja wiąże się z kanałem. Jedna z nich określa, że Odra Graniczna jest elementem transeuropejskiej sieci transportowej oraz że planowana jest budowa kanału Odra-Łaba-Dunaj.<sup>3</sup> Kolejna decyzja wskazuje parametry dróg wodnych należących do sieci transeuropejskiej. Minimalne wymagania techniczne dla dróg wodnych tworzących część sieci muszą odpowiadać normom ustalonym dla drogi wodnej IV klasy, to znaczy pozwalającej na przepłynięcie



statku lub barki o długości 80-85 metrów i szerokości 9,5 m.<sup>4</sup>

Innym europejskim aktem istotnie lecz pośrednio wpływającym na żeglugę śródlądową w tym na Kanał jest dyrektywa ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej. Już we wstępie dyrektywy jako jeden z jej celów określa, że konieczne jest dalsze integrowanie ochrony i zrównoważonego gospodarowania wodą z innymi dziedzinami polityk wspólnotowych, takimi jak energetyka, transport, rolnictwo, rybołówstwo, polityka regionalna i turystyka. Niniejsza dyrektywa powinna tworzyć podstawę do kontynuacji dialogu oraz rozwoju strategii dla dalszej integracji poszczególnych obszarów polityk. Niniejsza dyrektywa może także mieć ważny wkład w inne dziedziny współpracy między Państwami Członkowskimi, między innymi w ramach Europejskiej Perspektywy Rozwoju Przestrzennego (EPRP). W dalszej części dyrektywa wskazuje, że niezbędna jest analiza ekonomiczna korzystania z wód. Jednym z elementów korzystania z wód jest transport rzeczny. Według dyrektywy zasadą powinien być zwrot kosztów za usługi wodne (płacą wszyscy korzystający np. ochrona przed powodzią, energetyka wodna, transport, turystyka, przemysł, rolnictwo, aglomeracje) Decyzja rozstrzyga także sposób zarządzania wodą w przypadku międzynarodowego obszaru dorzecza. Plany gospodarowania wodami w dorzeczu wykraczającego poza granice Wspólnoty, Państwa Członkowskie podejmują starania dla opracowania jednego planu gospodarowania wodami w dorzeczu, a jeżeli nie jest to możliwe, opracowują plan obejmujący przynajmniej część międzynarodowego obszaru dorzecza, leżącą na terytorium danego Państwa Członkowskiego (np. Odra Polska, Niemcy, Czechy). Plany gospodarowania wodami w dorzeczach są opublikowane najpóźniej w ciągu dziewięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy tj do 22 grudnia 2009

Już po rozszerzeniu UE przyjęła Europejski Program Działań Rzecz ZŚódląnazywany w skrócie NAIADES . Celem Programu jest podkreślenie zalet żeglugi śródlądowej oraz stawienie czoła przeszkodom, które mogą uniemożliwiać wykorzystanie oferowanych przez nią możliwości. Komunikat skupia się na pięciu uzależnionych od siebie, strategicznych obszarach polityki w zakresie żeglugi śródlądowej, które obejmują: rynek, flotę, zatrudnienie

i kwalifikacje, wizerunek oraz infrastrukturę. Zawiera zalecenia działań, jakie Wspólnota Europejska, państwa członkowskie oraz pozostałe zainteresowane strony winny podjąć w latach 2006-2013. Można je podzielić na środki o charakterze legislacyjnym, środki koordynujące oraz środki wspierania. NAIADES zapowiadał przełom w prawodawstwie dotyczącym żeglugi śródlądowej.

Według założeń dotyczących budowy połączenia większość prac będzie koncentrować się na terytorium Republiki Czeskiej. Toteż Czesi przejęli inicjatywę w realizacji Kanału Dunaj-Odra-Łaba. Pod koniec września 2009 r. z inicjatywy rządu Czech w Ostrawie odbyło się Czesko-Polskie spotkanie poświęcone projektowi połączenia wodnego Dunaj-Odra-Łaba. Delegacja czeska przedstawiła wstępny projekt uruchomienia połączenia wodnego. Projekt przewiduje połączenie z trzema morzami: Bałtykiem przez Odrę, Morzem Czarnym przez Dunaj i Morzem Północnym przez Łabę. Strona czeska planuje przeprowadzenie konsultacji z władzami Słowacji, Polski, Austrii i Niemiec. Projekt ma mieć rangę projektu europejskiego. Do końca roku Czesi zamierzają wyznaczyć tereny pod jego budowę. Czesi negocjują już z Komisją Europejską inwestycję wartą ok. 8 mld euro . W efekcie tych rozmów ponownie Polska zaproponowała reaktywację grupy roboczej OKO, przygotowującej projekt drogi wodnej Ostrawa-Koźle-Odra (OKO). Reprezentantem Polski w grupie ma być przedstawiciel KZGW. Jest nadzieja, że ten projekt uzyska poparcie UE w ramach budowy transeuropejskiej sieci tzw korytarzy transportowych (TEN-T). Czesi negocjują już w tej sprawie z Komisją Europejską .

Nie tylko strony rządowe rozmawiają o konieczności budowy połączenia wodnego. Intensywne prace koncepcyjne oraz promocyjne prowadzi między innymi Unia Izb Łaby/Odra z Magdeburgu. Unia Izb Łaby/Odry jest związkiem 30 współpracujących ze sobą izb przemysłowo-handlowych z Polski, Czech i Niemiec. W grudniu 2009 r. odbyło się posiedzenie komisji ds. transportu i infrastruktury Unii Izb Łaby/Odry w Brukseli poświęcone połączeniu. Kolejne spotkanie robocze w tej kwestii odbyło się 13 stycznia 2010 r. we Wrocławiu. Podczas spotkania ustalono kalendarium imprez promujących w 2010 r. śródlądowe drogi wodne w Polsce ze szczególnym naciskiem na dostosowanie rzeki Odry do kla-

sy Vb i połączenie z Dunajem i Łabą. Podczas konferencji, która odbyła się w dniu 23 kwietnia 2010 r. w Opolu z inicjatywy Unia Izb Łaby/Odry uczestnicy przyjęli apel będący apelem wszystkich odbywających się w roku 2010 r. w ramach promocji Odry konferencji bezpośrednio odnoszący się do połączenia Dunaj-Odra-Łaba. W dniach 27-28 kwietnia br. w stolicy Czech w Pradze odbyły się rozmowy polsko-czeskie o współpracy w transporcie wodnym śródlądowym. Delegacji polskiej przewodniczyła Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Anna Wypych-Namietko, a stronie czeskiej Wiceminister Transportu Pavel Skwara. Wiceminister A. Wypych-Namietko spotkała się również z Ministrem Transportu Republiki Czeskiej Gustawem Slameckem. Rozmowy polsko-czeskie dotyczyły: – wniosku strony czeskiej do Komisji Europejskiej w sprawie dofinansowania studium wykonalności projektu europejskiego połączenia wodnego Dunaj-Odra-Łaba

### 3. Ekonomia

Postęp i szybkość prac ściśle wiąże się ze źródłami finansowania i zapewnieniem odpowiedniego strumienia gotówki co jest niezbędne dla racjonalizacji planowania i realizacji inwestycji. Istnieje przynajmniej cztery sposoby finansowania projektu. Pierwszy to finansowanie z europejskiego Funduszu Spójności lub Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Ten sposób zapewnia do 85% środków unijnych, a ok. 15 % z tzw. wkładu własnego tj. z np. z budżetu państwa, pożyczek, itp. Kolejny sposób to finansowanie w ramach funduszy służących do budowy Transeuropejskiej Sieci Transportowej tzw. TEN-T. Dofinansowanie z UE może sięgać do 50%. Innym sposobem jest realizacja inwestycji w ramach Partnerstwa Publiczno Prywatnego tzw. PPP. Ten rodzaj finansowania może zapewnić do 100 % środków w ramach europejskich komercyjnych podmiotów gospodarczych. Możliwe jest także stworzenie oddzielnego programu UE z udziałem finansowym państw zainteresowanych oraz podmiotów komercyjnych.

Pierwsze próby oszacowania kosztów inwestycji nastąpiły w roku 1981 przez specjalną Grupę Ekspertów przy Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Projekt ma być realizowany w pięciu etapach (1a, 1b, 2, 3 i 4). Szacuje się, że koszt budowy 1 kilometra połączenia będzie wahał się od 7 do 19 mln USD. Całkowity koszt inwestycji to ok 6,5 mld USD.

1a to odcinek od Dunaju do południowych Moraw o długości 80 km. Należy do najważniejszych elementów inwestycji. Koszt budowy to ok. 800 milion USD. Etap 1b to część połączenia między Kędzierzynom-Koźlem a Ostrawą o długość 53 km i koszcie 431 milion USD. Etap 2 jest przedłużeniem etapu 1a prowadzi z południowych Moraw do miejscowości Prerow. Długość odcinka to 112 km a koszt 772,8 miliona USD. Etap 3 jest przedłużeniem etapu 1b i prowadzi z Ostrawy do Prerow. Długość odcinka to 94 km, a koszt budowy to 1 445.5 milion USD. Etap 4 jest ostatnim odcinkiem inwestycji i łączy miejscowość Prerow z Pardubicami na Łabie. Długość to 160 km, a koszt 3 006.2 miliona USD) jest najbardziej skomplikowany i najdroższym etapem.

Analiza ekonomiczna każdego projektu jest oparta na relacji między poszczególnymi kosztami i korzyściami. Dla opisywanego projektu prognoza jest jak najbardziej korzystna. Obliczenia pokazują, że stosowane powszechnie na szlakach wodnych Europy Zachodniej opłaty pozwolą w ciągu 30 lat na 104 % zwrot kosztów inwestycji na odcinku między Kędzierzynom-Koźlem a Dunajem (etapy 1a, 1b, 2 i 3). W tym samym okresie etap 1a między Dunajem a południowymi Morawami gwarantuje zwrot 57 % inwestycji.

Zwrot kosztów nie zwiera innych poza opłatami żeglugowymi, korzyści płynących z pozostałych sposobów wykorzystania połączenia. Korzyści dodatkowych jest wiele, są to np:

- produkcja energii elektrycznej zgromadzonej w potencjale wodnym,
- magazynowanie wody dla potrzeb przemysłu, rolnictwa i aglomeracji,
- ochrona środowiska i bilansu wodnego,
- ochrona powodziowa
- rozwój turystyki
- połączenie obszarów Bałtykiem, Morzem Północnym i Morzem Czarnym
- aktywizacja gospodarcza regionów,
- korzyści cenowe płynące ze wzrostu konkurencji,
- przystosowanie portów rzecznych na Odrze, Łabie i Dunaju do nowych potrzeb przewozu towarów,
- dodatkowe miejsca pracy.

### 4. Realizacja

W XX w. dwukrotnie planowana była budowa połączenia. Na początku wieku budowę kanału planowali Austriacy. Według ich ustawy o drogach wodnych budowa nowo-



czesnych akwenów komunikacyjnych w tym połączenia Dunaju i Odry miała trwać 20 lat. W latach 40-tych XX w. Niemcy i Czesi porozumieli się w sprawie budowy połączenia Dunaj-Odra. Rozpoczęta w 1941 r. inwestycja miała być zakończona po 6 latach. Obecnie wiadomo, że zakres projektu jest dużo większy niż tego z lat 40-tych. Inwestycja zakłada budowę dodatkowego połączenia z Łabą oraz realizację ważnych budowli przeciwpowodziowych, hydrotechnicznych i lądowych w tym budowę mostów. Istotnym elementem inwestycyjnym jest realizacja wymogów środowiskowych. Pomimo dodatkowych warunków wydłużających proces realizacji inwestycji szacuje się, że budowa może zostać zakończona nawet w okresie 5 lat. Czynnikiem determinującym okres budowy jest finansowanie inwestycji.

Większość prac będzie koncentrowała się na terytorium Republiki Czeskiej. Państwo to w sposób formalny jest przygotowane do realizacji inwestycji. Czesi są sygnatariuszem umowy AGN. Podpisując umowę nie tylko zobowiązali się do przestrzegania parametrów międzynarodowych dróg wodnych ale dostrzegają istotę budowy jednego z ważniejszych brakujących połączeń wodnych w Europie. Czesi uchwalili także wszystkie niezbędne dla budowy kanału akty prawne. W roku 1996 uchwalony został dekret 635 dotyczący planowania przebiegu kanału. Upoważniał on Ministra Transportu do podjęcia działań regionalnych i kontaktów z Polską, Niemcami i Austrią w celu ustalenia możliwości zawarcia porozumienia i sporządzenia wstępnych scenariuszy działania przy budowie kanału łączącego Dunaj, Odrę i Łabę. W roku 2001 rząd czeski uchwalił dekret nr 145 w sprawie założeń dokumentu określającego politykę rozwoju dróg wodnych tego kraju w najbliższej dekadzie. Dekret określa główne akweny objęte tą polityką i przewiduje budowę drogi wodnej Dunaj-Odra-Łaba. Wspomina także o finansowaniu budowy i istotnej roli jaką powinna odgrywać w realizacji projektu Unia Europejska.

Wodne połączenie Dunaj-Odra-Łaba jest najważniejszym brakującym połączeniem w europejskiej sieci dróg wodnych. Jest bardzo ważne dla gospodarczego rozwoju Europy oraz dla gospodarek tzw. nowych państw członkowskich UE. Połączenie planowane jest w sercu kontynentu i umożliwi wymianę handlową trzech przeciwległych krańców Euro-

py. Będzie to najkrótsze połączenie państw Europy wschodniej i centralnej z głównymi europejskimi portami morskimi w tym z portami Morza Czarnego, Bałtyku i Morza Północnego. Połączenie będzie miało bezpośredni wpływ na obszary Czech, Austrii, Polski i Niemiec oraz wariantowo na teren Słowacji, gdzie planowane jest połączenie alternatywne. Wpływ Kanału będzie jednak znacznie większy. Będzie miał istotny wpływ nie tylko na gospodarkę całej UE ale także na gospodarki poszczególnych państw przez które będzie przepływał. Połączenie będzie wykorzystywane do przewozów wewnątrz kontynentalnych w przewozach intermodalnych wzdłuż korytarzy transportowych IV oraz VI. Szacuje się, że rocznie będzie nim przepływało ok. 80 mln ton ładunków. Będzie wykorzystywane także jako wewnętrzny korytarz transportowy państw przez które będzie przebiegało.

Kanał składa się z trzech części rozchodzących się gwiazdźście od miejscowości Prerow w centralnych Morawach w kierunku Dunaju, Odry i Łaby. Części te nazywają się umownie dunajska, odrzańska i łabska<sup>5</sup>. Część dunajska zaczyna się blisko Wiednia i jest prowadzona wzdłuż rzeki Morawa, aż do miejscowości Prerow. Jest to jedyna część połączenia, na która istnieje niewielki ruch żeglowny. Wybudowanych jest tu kilka śluz, które umożliwiają prowadzenie ograniczonego transportu rzeczno. Długość tej części Kanału D-O-L wynosi 194 km. Przegrodzona zostanie ona 9-ma stopniami wodnymi. Odgałęzienie to będzie realizowane głównie po przez kanalizację rzeki Morawa. Po wybudowaniu tej części D-O-L europejskie statki rzeczne będą mogły dopływać do Morza Czarnego. Kolejna część Kanału Dunaj-Odra-Łaba to odgałęzienie odrzańskie. Ta część kanału ma łączyć się z Odrą w rejonie Kędzierzyna-Koźła. W Ostrawie D-O-L przekraczałby granicę polsko-czeską, dalej przechodzi tak zwaną Bramą Morawską do miejscowości Prerov. Odgałęzienie to powinno zostać zbudowane jako sztuczny kanał. Długość tej części Kanału D-O-L wynosi 145 km. Przegrodzona zostanie ona 9-ma stopniami wodnymi. Niewielki odcinek tego odgałęzienia może zostać zbudowany przez kanalizowanie Odry. Po połączeniu D-O-L z Odrą statki rzeczne mogłyby dalej poprzez Wrocław docierać do Berlina i Bałtyku. Część łabska zaczyna się w Pardubicach na Łabie i biegnie, jak pozostałe, do miejscowości Prerow. Długość tej części Kanału D-

O-L wynosi 166 km. Przegrodzona zostanie ona 14 stopniami wodnymi. Może ona być zrealizowana wyłącznie jako sztuczny kanał żeglowny. Po wybudowaniu tej części D-O-L statki rzeczne będą mogły dopływać do Hamburga i Morza Północnego.

Kanał Dunaj-Odra-Łaba będzie przebiegał przez terytorium trzech państw: Republikę Czeską, Polskę, Austrię lub Słowację. Łączna długość całego połączenia wodnego to 499 km. Największy udział w inwestycji posiada Republika Czeska. Stanowi on 76,4 % całości inwestycji co oznacza wybudowanie na terytorium Czech 381 kilometrowego odcinka połączenia. Udział Austrii wynosi 15% i realizacja 75 km odcinka kanału. Udział Polski to 8,6 % co stanowi 43 km połączenia.

Na podstawie wspomnianej wcześniej decyzji nr 1692/96 w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej która to określiła minimalne parametry dróg wodnych należących do sieci TEN-T oraz zgodnie z Europejskim porozumieniem w sprawie wielkich dróg żeglugowych o międzynarodowym znaczeniu (AGN) zawartym w Genewie w 1996 r. w ramach Komisji Ekonomicznej Narodów Zjednoczonych ds. Europy (UN-ECE) połączenie D-O-L powinno mieć parametry dla klasowego Vb drogi wodnej. Oznacza to, że kanał będzie przystosowany dla pojedynczych statków z napędem o wymiarach 110 m długości i 11,4 m szerokości. Statki te posiadają 2220 t nośności oraz 2,8 zanurzenia. Natomiast maksymalne wymiary zestawów pchanych mogących pływać po kanale to 185 m długości 11,4 m szerokości i do 3930 t wyporności. Panują opinie, że parametry kanału Dunaj-Odra-Łaba powinny być nowocześniejsze od parametrów niedawno zbudowanego Kanału Ren-Men-Dunaj. Zakłada się, że kanał powinien być dostępny dla rzeczno-morskich jednostek z Dunaju. Długość śluz nie powinna być mniejsza niż 190 m ich szerokość 12,5 m a głębokość na progu śluzy 4,5 m. Prześwit między mostami powinien wynosić 7 m co umożliwi bardziej ekonomiczny niż na innych drogach wodnych transport kontenerów oraz ruch statków rzeczno-morskich.

Istotnym elementem realizacji projektu są uwarunkowania środowiskowe. Ten jeden z największych projektów europejskiej infrastruktury transportowej blokowany był w ostatnich kilku latach przez czeskie Ministerstwo Ochrony Środowiska. Przeciw inwestycji

opowiadają się organizacje ekologiczne, które obawiają się, że budowa kanału zniszczy środowisko. W związku z protestami austriackich ekologów zaproponowano modyfikację trasy i według nowej wersji kanał zaczynałby się nie w okolicach Wiednia, gdzie już istnieje wybudowany odcinek tej trasy, lecz u ujścia rzeki Morawy do Dunaju w Bratysławie, następnie biegłby na północ po słowackiej stronie do miejscowości Hodonin, gdzie osiągnąłby granicę Czech. Tu biegłby nadal Morawą do Prerow, a następnie za pomocą systemu śluz osiągałby Ostrawę.

Budowa na rzekach dróg wodnych zmienia ich naturalny charakter. Zmianie ulega m.in poziom wody, a co za tym idzie stosunki wodne. Ma to wpływ na łągi oraz bagna. Regulacji podlegają naturalne meandry rzek. Zmiany te zintensyfikowane są podczas kanalizacji rzek. Dlatego działacze ekologiczni są krytycznie nastawieni do budowy dróg wodnych. Mając to na uwadze kanał został tak zaprojektowany aby zminimalizować straty w naturalnym środowisku, a tam gdzie jest to możliwe budowa połączenia powinna przynosić korzyści dla naturalnego środowiska człowieka. Aby uwarunkowania środowiskowe kanału były zachowane projektanci kierowali się następującymi zasadami: Trasa jest prowadzona głównie przez obszary rolnicze. Minimalizuje się ilość nowych odcinków kanalizacji rzek. Poprawiane będą istniejące rzeki kanalizowane, a w wielu przypadkach w sąsiedztwie rzek kanalizowanych zostaną odtworzone naturalne płytkie rozlewiska. Droga wodna będzie miała własny system zarządzania wodą. Będzie to korzystnie wpływało na minimalizowanie w ekosystemie skutków suszy i powodzi. Bilans pozytywnego oddziaływania kanału na środowisko do skutków negatywnych będzie przeważał. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że podobnie jak przy obecnej realizacji innej wielkiej europejskiej żeglugowej inwestycji Kanału Sekwana-Skalda działacze ekologiczni poprą budowę Kanału Dunaj-Odra-Łaba.

<sup>1</sup> Napisane na podstawie nie publikowanej pracy J.Pyś, Ustrojowopravne uwarunkowania żeglugi na Odrze od XVIII do XXI w s.165.

<sup>2</sup> K. Jonca, Problemy budowy kanału Odra-Dunaj w latach 1870-1914, Studia Śląskie, Katowice 1960, t. 3, s. 14.

<sup>3</sup> Na str. 43 lub 296 d884/2004/WE zmieniająca decyzję nr 1692/96 w sprawie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej znajduje się mapa sieci TEN-T w UE.

<sup>4</sup> ART 11 DECYZJI NR 1692/96 WSPÓLNOTOWE WYTYCZNE DOTYCZĄCE ROZWOJU TRANSEUROPEJSKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ.

<sup>5</sup> <http://www.tinavienna.at/doev/>.



## Rozpoczynam budowę bocznokołowca

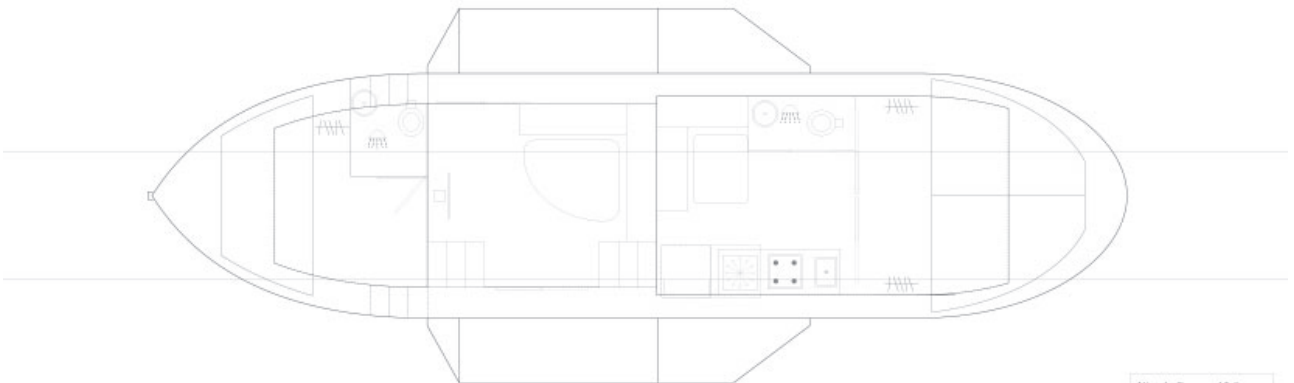
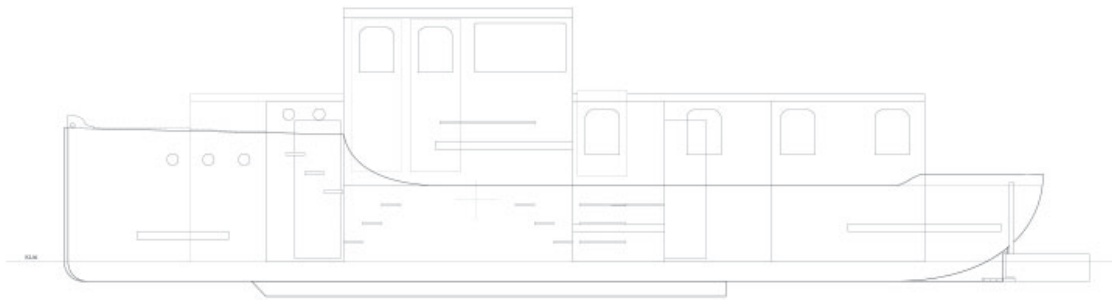
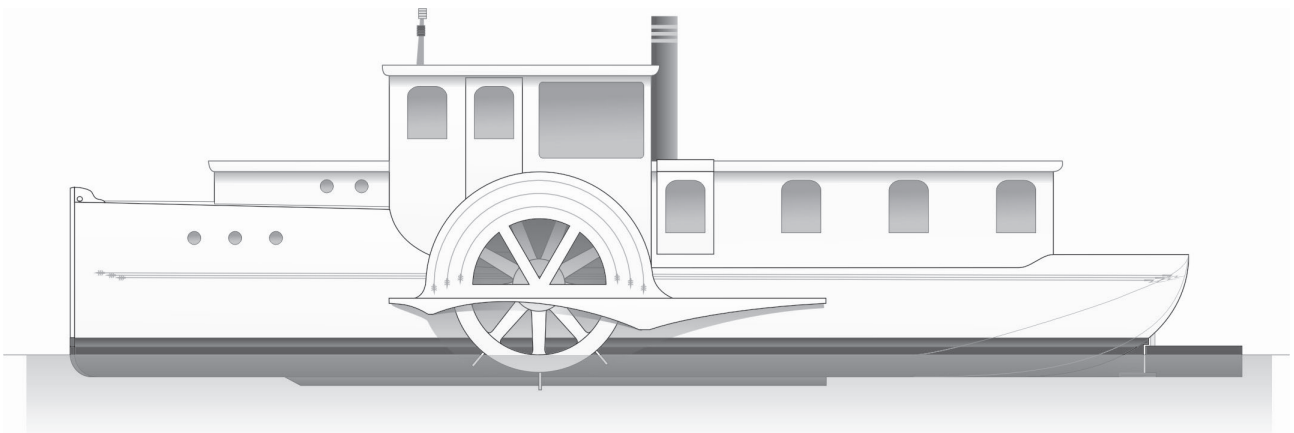
*Nasz brat i sympatyk podjął się budowy statku, którym zamierza opłynąć kawał Europy. Na naszą prośbę przesłał projekt i krótki jego opis. Będzie nas informował o postępie prac nad budową jednostki.*

Złożyłem zlecenie na wykonanie kadłuba stalowego jachtu bocznokołowego. Wykonawca specjalizuje się w budowie stylowych jednostek turystycznych, głównie na eksport i ma duże doświadczenie w spawaniu blach o małej grubości. Zlecenie złożyłem w firmie Yacht-metal-Pleszew, termin wykonania kadłuba-3 miesiące.

Jednostkę zaprojektował znany w środowisku żeglarskim konstruktor klasyków Pan Stefan Ekner. Jest to rozwinięcie projektu Vistula Express, więcej wiadomości na stronie konstruktora. Długość jachtu - 12,75 m, szerokość 3,2 m (w traponetach - 5 m), zanurzenie 0,4 m, wyporność ~ 10 ton

Poszycie na klasycznym zładzie dennym - 5 mm, burty - 4 mm, pokłady - 3 mm.

Konstrukcja nadbudówki dziobowej - stalowa, rufowa kabina hotelowa i sterownia wykonana jako konstrukcja ze spawanych profili aluminiowych, wypełniona płytą zespoloną



Vistula Express 12.8	
Waga	10 t
Wysokość	0,4 m
Długość	12,75 m
Szerokość	3,2 m

ną (laminat, pianka konstrukcyjna, szlachetna sklejka) i wstawiana "na gotowo" jako kompletne moduły.

Napęd: silnik główny-Mercedes 300D ~ 90KM, pompa hydrauliczna dwusekcyjna, dwa silniki hydrauliczne napędzające koła łopatkowe.

Generator prądu chłodzony wodą, 4,5 kW, układ sterowy z napędem hydraulicznym, dodatkowo ster strumieniowy dziobowy i rufowy.

Kabina dziobowa - armatorska, z własnym węzłem sanitarnym. Na część rufową składają się dwie kabiny sypialne, węzeł sanitarny i zaplecze kuchenne. Przestronna kabina nawigacyjna umożliwia wygodne przebywanie

załogi. Kabiny sypialne dwuosobowe, dodatkowo możliwość 4 miejsc, więc można pływać w 10 osób.

Jednostka przeznaczona do turystyki prywatnej po szczególnie trudnych akwenach (Wisła, Narew, Bug, Pisa, Biebrza. Najważniejsze założenie koncepcyjne - jak najmniejsze zanurzenie. Budowa jest zwięźceniem wieloletnich marzeń, planów. Jest również pewnym konstrukcyjnym wyzwaniem.

Mam nadzieję spędzić na tym stateczku wiek dojrzały i zobaczyć kawałek Europy. Liczę na pokoleniową zmianę i pozostawienie "śladu na ziemi, a raczej wodzie". Chcę ukończyć projekt w połowie 2012 roku.

*Zbyszek Selerowicz*

## Pięściaki

Obecnie – po klęskach powodzi 2006 a w szczególności 2010 r. – już wszyscy znamy się na powodziach i każdy wie jak im przeciwdziałać.

Po klęsce powodzi 1997 roku też wszyscy już znali się na powodziach i wiedzieli jak najlepiej się przed nimi zabezpieczać. Niektórzy robili to czynnie.

Pewien Mieszkaniec doliny jednej z rzek dolnośląskich podwyższał teren swojej działki zasypując (przegradzając) dolinę rzeki. Za to samowolne działanie "regulacyjne" rzeki żądał od jej administratora (ODGW we Wrocławiu) zadośćuczynienia finansowego. W tym celu przybył do siedziby Zarządu osobiście.

W wyniku tej wizyty, w sekretariacie Dyrektora rozgorzała dyskusja merytoryczna "na stojąco". Brali w niej udział: rzeczony Mieszkaniec, Z-ca Dyrektora ds. technicznych Stefan Bartosiewicz, kilku inżynierów, sekretarka i kilku innych pracowników. Gdy dyskusja skupiła się na rodzajach i wielkościach kamieni

służących do umacniania brzegów rzeki, przybyły Gość użył słowa "pięściaki".

Dyrektor Bartosiewicz zainteresowany nowym, nie znanym mu słowem z dziedziny regulacji rzek zapytał: - A co to są pięściaki? Przybysz był naprawdę zaskoczony tym pytaniem. – To Pan, inżynier i dyrektor takiej instytucji nie wie co to są pięściaki?! Zapadła głucha cisza. Inni też nie wiedzieli. Zabrał się więc do wyjaśniania. Cofnął się pół kroku, stanął w rozkroku, rozłożył szeroko ręce i wyjaśnił: - To są dyniaki. Dłonie zbliżył do siebie i powiedział: - To są kapuśniaki. Następnie zacisnął obie dłonie w dwie pięści i oznajmił: - A to - są pięściaki!!! Wszyscy słuchacze ze zrozumieniem pokiwali głowami.

Bohater tego wydarzenia nie otrzymał dofinansowania swoich samowolnych "prac regulacyjnych". Został poproszony natomiast o usunięcie nadmiaru wykonanego nasypu w dolinie rzeki. Ale czy tego dokonał? Tego nie wie do dziś, świadek tego wydarzenia

*Kapitan "Nemo"*

**Korespondencje prosimy kierować na adres:**

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

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

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